

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成22年度第2回)

議事録

日時：平成22年9月17日(金) 15:00～17:51

場所：近畿地方整備局 第1別館(2階)大会議室

国道24号紀北東道路 にかかると審議について

【委員長】最初の審議は、資料 3の国道24号紀北東道路です。

【委員長】それでは、国道24号紀北東道路の再評価について何か意見はございますでしょうか。

【委員】B/Cの計算の考え方が変わったということで、コスト縮減というあたりで少し、例えば橋梁から盛土になったということで、どれくらいコスト縮減になったんでしょうか。

そのことが、地域の自然環境には、橋梁の場合と盛土の場合と、どんなふうな影響の変化があるか教えていただきたいと思います。

【事務局】事例ということでご紹介させていただきますと、コスト縮減に関しましては、例えば小黒谷川橋というのがございますが、この橋梁形式で、オーダー7,000万円ぐらいのコスト縮減が図られております。

また、事業全体で7カ所の橋梁を盛土に変えておりまして、トータルとしまして、橋梁の建設コストとの比較だけですが、大体25億円ぐらいコストの縮減ができているというような状況でございます。

【委員長】環境に与える影響は……。

【事務局】構造変更によりまして評価の見直しなども行っております。動植物の生息などに一部変化が加わるわけでございますけれども、全体として大きな影響はないというような評価になっております。

【委員】事業費が全体で1,168とか、残事業で280、その中で25億というのはかなり大きな縮減になっていますね。ありがとうございました。

【委員】前回と同じ意見なんですけど、2ページ目のこの交通量というのがありますね。これ、平成11年と平成17年を比較して、県北部は大変交通量がふえているということ

がわかりますよという交通センサスの比較表なんですけど、これは先ほどのご説明により  
ますと、再評価実施後3年間が経過している事業をこの3年ごとに、平成22年に見直し  
なさいという、そういうことが目的でこの委員会にかけられているということを言われて  
いるわけです。

しかし、出てきている資料は、相変わらず平成17年の資料だと。だから、ないならな  
いで意味がないんですけど、要するに5年前の資料を出されて、3年目のタームの評価を  
しなさいと言われている資料にしては何か余りにも古いし、貧弱じゃないかと思うん  
ですよ。

だから、これを見て、平成17年から平成22年までの間に交通量がふえたのか減った  
のかわからないのではないかと。だから、こんな資料ならつけてもつけなくても一緒じゃ  
ないかと思うんですけど、どうでしょうか。

【事務局】前回もご指摘いただいた中で、交通量についてはできるだけ最新のものを  
用いさせていただくということで、参考値でもということで出させていただいております。

例えば5ページのところで、交通センサスというのが11年、17年にやっています  
もので、そこを基本にさせていただいているのですが、5ページのところで、19年にも  
このところを測っていたということで出させていただいております。

ただ、今先生ご指摘のございました2ページのところの、これはODの交通量、いわ  
ゆる起点と終点の移動の交通量でございまして、これはセンサスの時しか測っていない  
ということで、この11年、17年の値になってしまったということで、そこはこういう  
出し方しかできなかったということで、ご理解を頂けたらと思います。

【委員】5ページの図を見ますと、例えば紀の川市長田というんですか、ここは  
このセンサスの、例えばセンサスで出てきている平成11年と比較しますと1万9,000  
台ですが、平成11年は1万9,000台というのが、現在平成19年ではここは漸減して  
まして、1万7,200台に下がっている。これを見ますと、平成9年、平成11年をピー  
クとして、この地域では漸減している。もっと平成21年、22年を見れば、この  
いわゆる漸減している数値からいうと165、163ぐらいの数値が出てきているとい  
うふうには、この表からは理解できるわけです。

その次のこのかつらぎ町笠田中ですか、ここを見ますと、同じく平成11年のその  
センサスと合わせますと151、150で、一たん平成17年でかなり下がったけれど  
も、またふえていると。この数値を見ますと、やっぱり平成22年、平成21年ではど  
のような

数値になったんだろうというのは、見たいような気がしますね。

だから、資料がないというのではなくて、3年目の評価をなさいと言われているんだから、やはりそれに見合う資料は用意をされるべきなのではないかと。それがないと、ここで、委員会で審議はできないのではないかと。要するに、交通量がふえるかどうかというのは非常に大事な、最も重要なエレメントではないかと思うんですけども、何かこの2つのこの長田と笠田中という資料を見せていただいた範囲ではどうなんだろうなという、このセンサスとの乖離がかなりあるなという感じがしてならないんです。それで意見を申し上げました。

【事務局】実は、交通量の測定というのは、昔は手作業でカチャカチャとこう人の手でカウントをしていたんですけども、これからのセンサスは自動的にとるようなこともやっております。従いまして、そういった体制が整ってくればリアルタイムでいろいろな交通量がわかるようになるということかと思えます。

それから、3年目でもうちょっとちゃんと準備をすべきではなかったかというご指摘もあるんですけども、3年目の決定も最近されたもんですから、正直言ってまだ十分体制が整っていないところもございまして、これからは委員のようなご指摘にも答えられるようなデータを用意したいと思えます。

それから、5ページのその交通量の漸減についてはいろんな見方があると思えますけども、そもそも交通容量が1万台程度のところに1万7,000とか1万5,000という交通量が今現在乗っております、そのところはぜひご理解をいただきたいというふうに思っております。

【委員長】B/C基準を用いて再評価を行う場合には、過去から現在までに変化したことを評価することも重要ですが、需要予測の結果に基づいて将来の便益がどうなるかということもB/Cには非常に重要な要因になってくる。

この2つの期間の間に需要予測の結果が変わっているんですね。需要予測の修正により下回った予測結果が出ている。今回、B/Cはその新しい需要予測の結果でやったと、こういうことだろうと思えます。新しい需要予測の結果は委員会資料には出てきていませんが、別添資料であると思えます。そちらの資料には、きちっと計算された結果がでているんですけど、委員会資料においても新しい需要予測の結果を示した方がわかりやすかったと思えますけどね。

【事務局】ちょっと1点だけ補足させていただきますと、データを最新のものにしなければ

ばいけないというところはそうだと思うんですけども、例えば今、紀の川市長田というところのデータが殊さら下がっているんじゃないかというようなこともございましたけれども、和歌山県の管理している、大阪に向けた県境の道路とか、周辺で新たに拡幅されたようなところもございます。検証して申し上げているわけではないんですけども、主要地方道の粉河加太線を通じて、大阪のほうに流れていくというような流れの影響も、若干あるのではないかなというふうにも思いますので、むしろかつらぎ町のほうは一旦下がっていますけれども、大体同じぐらいの水準になってございます。もちろん最新のデータでやるべきだとは思いますが、若干ちょっと誤解を招くようなデータである面もあるのかなというふうに思いましたので、補足させていただきます。

【委員長】そのほか、よろしゅうございますか。 今、ご意見をいろいろいただきましたけれども、情報の出し方に関するご意見だと、そういうふうに思います。

それでは、国道24号紀北東道路の審議結果として、次のように取りまとめたいと思います。

審議の結果、国道24号紀北東道路の再評価は、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に進められており、対応方針（原案）のとおり、事業継続でよいと判断されるということにさせていただきたいですが、何かご意見……、これでよろしゅうございますか。

（委員）

異議なし。

【委員長】どうもありがとうございました。

それでは、国道24号紀北東道路については、これで審議を終了いたします。

#### 国道483号八鹿日高道路 国道483号日高豊岡南道路 にかかる審議について

【委員長】では、続きまして、資料4の国道483号八鹿日高道路と資料5の国道483号日高豊岡南道路の審議に入ります。

当事業については、同一路線でということで一括説明をさせていただきます。事前説明での委員からの意見として、走行経費減少便益がマイナスで算出されていることについて質問が出ております。

【事務局】走行経費減少便益がマイナスということになっております。これは、逆に言うと、走行経費はふえるということですが、これにつきましては、この道路の整

備によりまして、遠回りだけでも時間が短縮されるという方が非常に多くいらっしゃるということでございます。

つまり、この但馬地域では、大阪方面とか京阪神方面に行くには時間が早く行ける道路がなく、この道路ができると、少し遠回りしてでもこの道を通って大阪あるいは神戸方面に早く行こうという方が多くなるということで、この走行経費減少便益がマイナスになるということです。これは、燃料費ですとか、あるいはタイヤ損耗、車の減価償却といったものが入ってございますので、簡単に言うと、距離が延びても時間短縮を選ぶ人が多いということを示しているということでございます。

【委員長】まず国道483号八鹿日高道路の再評価について何かご意見はございますでしょうか。

【委員】これ、説明の中で出てきた話ですけど、医療のところですよ。これ、今1.3とかというので一応コストメリットで出ているんですけど、そういう中には別にこういった附帯的な便益というか、例えばこれだけ3次医療が今までは全くできなかったところで、できるようになったという便益って全く入っていないんですよ。

ということは、例えば1.3とか、後で出てくる1.7とかという便益評価を一体どういう重みで見るとかということになってしまうと思うんですよ。これは、医療の空白地帯に対し医療を新たに要は提供できるという、今は国の方針でもかなり重要視されているような話が出ているのでかなり……、1.3とかが出ているのは、でも随分とこいつは重みが町営と違うかなというような印象に見えてしまうんですけど、そこら辺は全然あれですね、これ以上のことは全然説明されなかったですけども、何かこれについてももう少し付け加えることがあったらお願いしたいんですけど。

【事務局】今ご指摘のとおり、今のB/Cの便益の中には、この医療のこのいろんな30分で運ばれる人がふえて、助かる人がふえるとかというのはカウントされていません。そのときに車を使えば短くなるのは、広い目で見るとカウントされるかもしれませんが、基本的にはその医療の部分は全くカウントされていませんので、こういったメインの便益の算出方法につきましては今本省でも議論されていると聞いておりますし、今後非常に重要なことだと思いますので、より勉強というか研究を進めていきたいというふうに考えてございます。

便益の算出の上では、考えられる便益を入れていませんので、安全側で見ているという

ことで、今そういうふうには思っております。

【委員】ちょっとこれは委員のまだ年数が浅いので、ちょっと教えていただきたいんですが、この483号は事業採択後3年間が経過した時点で未着工の事業ということで、これなんかは用地取得は0%。これは3年間、なぜ動かないんですか。単に予算の話なんですか。

【事務局】予算というよりも、事業化されてから用地の幅杭を決める、設計をしたりとか、測量をしたりとか、いろいろ設計をしたりとか、地質調査をしたりとかしていますので、普通3年で工事に入るというのは、多分逆に言うと、そこまですぐには入れないんだと思うんです。これから用地も買いますので、用地も1年、2年では、かなり長い道路ですからそれなりに時間がかかりますので、今のところ、順調に来ているとは思いますが、何か問題があって遅れているというわけじゃなくて、普通にやることをやってきてこういう状況になっているという状況です。

【委員】ここでいう未着工というのは、計画したり、その設計図を引いていることはやっていますが、用地を取得しない限り、ここは未着工になるわけですか。

【事務局】そうですね。用地を買えないと工事に入れませんので、そういうことになると思います。

【委員】ああ、そういう意味ですか。じゃ、仕事は進んでいるわけですか。

【事務局】設計とか、測量とか、そういうことはずっとやってきておりました。

【委員長】それでは、483号八鹿日高道路のほうについての審議結果をまとめたいと思います。

審議の結果、国道483号八鹿日高道路の再評価は、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に進められており、対応方針（原案）のとおり、事業継続でよいと判断されるということにさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

（委員）

異議なし。

【委員長】それでは、八鹿日高道路につきましてはこれで審議を終了しますが、引き続きまして国道483号日高豊岡南道路の再評価についてご意見をいただけますでしょうか。

【委員】先ほどのものと違って、これはいただいているその資料でいうと3ページですか

ね、事業の必要性等に関する視点で、事業の整備効果（地域の活性化）というところが出ているんですけど、これは、要は先ほどのものとは違って、むしろ横の連携というか、例えば舞鶴のほうとかは播但とつなぐので、だから県南とつなぐとか、そういった先ほどの局所的なネットワークサービスというよりは広域的なネットワークサービスのほうにこっちは……、だから効果としてはより大きいですということを主張されたいんですか。確認です。

【事務局】はい、そのとおりでございます。

【委員】わかりました。

【事務局】ただ、先ほどもちょっとご説明させていただきましたけど、この資料はどちらかというところと広域ネットワーク的な観点、その病院のほうは地域内の高速道路網の観点という形で説明をさせていただきました。

【委員長】走行経費でマイナスが、便益が出ているということですが、これはどのODの交通に関して走行費用が増加したということでしょうか。

【事務局】先ほどちょっと説明を簡略化してはしよったんですが、以前の経路は、便益の計算は、近畿をはみ出して鳥取からのODも考慮してやっております。

1つあり得るのが、この鳥取からこちらの、例えばこの地点だから吉川に来るルートで見ると、北近畿ルートが162キロ、姫鳥線から中国道を通るルートが138キロということなんですが、姫鳥線、中国道を通るルートのほうが有料区間が長く、また、渋滞等で所要時間がかかることもあり得ますので、こちらからこちらのほうに通る方もいらっしゃるというのが1つの例として考えられると思います。

近いほうではなくて、こちらの早く着けるこちらのルートを通る方も、一部いらっしゃるということで、そういった転換分がマイナスにきいてきているということでございます。こういったのが1つの例でございます。あとは、地域内でも当然同じように、遠回りをしてでもこっちを使うという方もいらっしゃるということです。

【事務局】ちょっと補足をさせていただきます。実は、この道路はインターチェンジの間隔が比較的長いんですね。例えば、9.2キロというようなところにインターが1つもないんですね。これは、もう地形上の制約で山合いのところを通過しておりますのでそういうことになっておるんですけども、これが仮にもう少しインターチェンジの多い道路ですと逆戻りが少なくなるもんですから、多分もうちょっとマイナスのこの便益は小さかったと思いますけども。

【事務局】今の説明で、例えばここにあります浅倉という集落のところがあると思うんですけど、例えばここから大阪に行こうとすると、この八鹿まで行くんじゃなくて、この道を通ってここから乗るんじゃなくて、少し逆戻りして、日高インターまで戻って、そこから乗るとか、こういったことも今、説明があったような1つの例かというふうに思います。

【委員長】そうする先ほどの鳥取から延びる非常に広域的なODだけじゃなく、地元トリップエンドを持つODに関しても影響を及ぼしているということですね。

【事務局】はい、両方あると思います。

【委員長】ほかはいかがですか。では、国道483号日高豊岡南道路の審議結果ですが、この道路に関しましても、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に進められており、対応方針（原案）のとおり、事業継続でよいと判断されるという形で取りまとめさせていただきたいですが、よろしゅうございますか。

（委員）

異議なし。

【委員長】それでは、これで日高豊岡南道路につきましては審議を終了させていただきます。

#### 国道26号第二阪和道路 にかける審議について

【委員長】続きまして、資料6の国道26号第二阪和国道の審議に入ります。

【委員長】国道26号第二阪和国道の再評価についてご意見をいただきたいと思います。

【委員】3年前に同じような説明を聞いたなという記憶があって。大阪府知事からも事業スケジュールを云々という話が出てきているわけで、3年間で一体何がどう変わったのか、どれくらい進んだのかを教えていただければと思います。

工事が着実に進んでいますという、そういうことにとどまるんでしょうか。

【事務局】基本的には工事が進んでいるということですが、前回の説明させていただいたときと今回、説明内容のどこが変わったかというのをまとめさせていただいてございますが、事業諸元や総事業費は特に変わってございません。事業進捗率でいうと54%が65%とか、用地の取得率もふえたと。そういうことです。

それから、B/Cについて評価の基礎になるデータが変わったこと、それから評価方法が変わったことにより、若干数字が変わっているということになります。

これは、ただ数字上の話でございますけれども、1つ大きなのは、今年度供用できるめ



どが立ったという部分が1つございます。それから、その先についても用地測量まで着手できた。用地測量を行っている範囲は用地買収できていないので、これでいつ供用できるとは言える状況ではないですけども、地元のご理解もいただきつつ事業が進んでおるということを示すものでございます。

【事務局】用地がある程度が買えますと事業スケジュールというのははっきりしてくるんですが、用地が8割、9割まで行きませんと、なかなかスケジュールがはっきりしないという側面がございます。

というのは、最後、収用法が適用になるかどうかとか、そういうことも視野に入れますと、あっという間に3年ぐらい前後しますので、そういう意味ではこの13工区はまだ用地が買えていないわけですけども、これがある程度買えますと、この事業全体のスケジュールも申し上げやすくなるということかと思えます。

【委員】そのあたりの事情は、まあそうかなと思って理解はしています。ちょっと気になったのは、まさに3年のサイクルでこれから再評価をやっていく、そのときに3年で状況が大きく変わっているものもあるだろうけれども、この第二阪和みたいに、着実に工事は進んでいるんだろうけれども、目に見えるような変化がないというものもあるだろう。そういうものについては、もう少し説明の仕方も工夫をすることも必要ではないでしょうか。

【事務局】委員長、よろしいでしょうか。

【委員長】はい。

【事務局】今の委員のご指摘、実は今年度から3年サイクルという これまでは5年サイクルでございましたので、というわけで3年というのがどのぐらい、それで今回は道路の事業がメインでございます。次回以降、河川、またはほかの事業も入ってまいりますので、当然それぞれ事業の特徴によってもその期間にどのぐらい進捗するだろうかというところがあるかと思えますので、資料のつくり方、説明の仕方等も工夫をしながら、前回とどういうところが変わったかということ、今回もそういう意味でこういうような整理をさせていただいておりますけれども、できるだけ委員の方々にその辺が明確になるように、またはなかなか進捗はしていないものもその理由をしっかりと明確に説明するようなちょっと工夫をさせていただければというふうに思っております。

【委員長】道路事業に関しては前回の再評価時点からB/Cのマニュアルも変わりましたし、交通需要予測も変わったんで、数値自体を検証するという意味はあると思うんですね。そういう意味で、一番最初にどこが変わったのかということをご説明いただきました。し

かし、道路事業以外は評価方法はほとんど変わっていないので、めり張りをつけた説明が必要になると思います。

それから、道路事業に関しても次の3年後には同じような問題が出てくるとは思います。しかし、繰り返しますが道路事業は新しい事業評価のフレームワークが変化しましたのでもう一度、費用対効果を検証することには、大きな意味があると思っております。

【委員】2ページ目のこの表なんですけども、相変わらず棒グラフが平成17年で終わっておりまして、下の欄に平成20年の交通量はこれこれと、こうあるわけですね。これは同じく、この平成20年はここの阪南市箱作ですか、ここの地点とは違うところではかった数字だから棒グラフになっていないんですか、これは。

【事務局】そうです。こちらは、測った当時はこの3年ごとの事業評価という予定ではなかったもので、こちらの渋滞長を測るために、とっていたデータをグラフに並べて書くために、ここに横並びにさせるのを避けさせていただいております。

【委員】比較はしにくいので下に書いてあるのかと思いますが、例えばこの平成20年の交通量ですと1万106台と書いてあって、もともとのこの交通容量というんですか、1万1,300台を下回るといふことにこの数字が書かれているということなんですね。それが何か、ちょっとせつかく書いてあるのに明らかにならないというのが第1点。

第二阪和は前回再評価実施後3年間を経過している事業ですよ。そうすると、やっぱり3年前 先ほど委員のほうからのご発言がありましたが、3年間でどう変わったかということをやっぱり検討しないと、前と同じご説明ではいけないと思うんですけれども、例えば3ページ目の下の枠の右側の欄ですね、ちょっとすべては僕、発見できないんですけども、この渋滞が解消しましたよというグラフは、平成15年と平成16年と平成17年と、だから7年前はこんなだったけど、5年前はこうなりましたよという図なんですよ。

それは、この5年間で全く変わっていないのか、変わっているかがわからないんですよ。だから、このグラフで3年前の平成19年に、だから、あ、これだけよくなったよねということがわかるんですけども、それから3年たっているのにその間の数字が出てこない、ここでいうグラフというのは一体何を示しているのかなと。5年前までは下がったけど、よかったなということしかわからないのではないかなと思うんですけど、いかがでしょうか。

【事務局】こちらの数字は、既に供用した区間の効果を検証するために参考として載せて

いるもので、本事業の効果を示したいために今回は載せているわけではないんですね。こちらは、この時期に、平成16年に箱の浦ランプまで開通し、交通の流れが変わったので、その前と後でこういうふうにはここでは変わりましたと、これと同じようなことが今後整備される区間でも起こり得るということが類推されるという対比のために出させていただいた資料でございます。

【委員】わかりました。ただ、一たん平成15年と17年を比較して、一たん供用前と供用後で効果が出たねということですけども、その効果が5年先にどうなっているかというのはわからないですよ。

【事務局】そうですね。

【委員】一たん解消したように見えても、またやはり混雑しているかどうかというところで3年間のインターバルの評価が出てくるのではないですか。一たん解消してもういいんだったら、3年のインターバル評価は要らないのではないですか。

【事務局】ええ、そこは今回のご意見を参考にさせていただいて、次回に反映させていきたいと思えます。

【事務局】これ、1万台は先ほどお話ししましたように、ちょっと地点がずれておるんで、これと並べて書いてございませぬけれども、今年度はまた同じ地点で計測をする予定でございまして、また今後こういう事業評価も踏まえて計測場所は決めていきたいと思っております。

【事務局】現道の交通量ですよ、1万台って。

【事務局】そうです。

【事務局】これ、1万106台と書かれているのは、グラフでいうとこの青いほうの現道の交通量でして、正直申し上げて、交通容量いっぱいよりは余裕を持っているほうがいいんですね。交通容量を超えている道路の脇にバイパスをつくった結果、現道の交通容量が下回るような交通になるというのは、まさにバイパス効果そのものでございます。

【委員長】3年間の変化に関して再評価するという視点をはっきりさせ、メリ張りのある説明をする必要がありますね。

【事務局】はい。

【委員長】今回は新しいマニュアルのもとでやるということですから、これは全部再計算をされたんでしょうけども、3年後またゼロクリアで一から計算するのはもったいないので、この今の成果を残しておいて、3年後にできるだけ反映するというのか、ここが変わ

ったというところに焦点を置いてまた報告するというか、何かそういう仕組みを考えていないと無駄が多くなるという気がするんです。

【事務局】はい、わかりました。その辺、留意して進めたいと思います。ありがとうございます。

【委員長】ほか、よろしゅうございますか。

【委員】9ページの構造計画の見直しのところですけども、2.1億とおっしゃったかと思うんですが、非常に画期的な見直しかと思うんですけど、この地点ですが、図面を見ておりますと、恐らくみさき公園の駅のところですかね、深日ランプ……、場所がどこかということをちょっと確認したいということと、それからその工区が今回の見直しに入るような工区かどうかということもちょっと確認したいんですけども。

【事務局】ご指摘のとおり、こちらの右側に挙げさせていただいている例は深日ランプの例でございます。今回の事業区間として、その深日ランプまでの区間ということになってございます。

ですので、今回の範囲に入っている区間でございます。

【委員】8ページでいくと、13工区に入っているのではないんですか。

【事務局】そうです、13工区です。10工区から13工区までが、今回事業評価の対象範囲でございます。

【委員】わかりましたけれど、コスト削減を図ったということは、そういう計画を持ってこれから用地取得をするということですね。

【事務局】用地取得というか、構造をつくっていくということですね。

【委員長】よろしいですか。再評価のあり方ということで、いろいろご意見をいただきました。それから、コスト縮減のことに関してもご質問をいただきましたけれども、審議結果といたしまして、原案どおり事業継続でよいと判断されるという形で取りまとめたいと思いますが、いかがでしょうか。

(委員)

異議なし。

【委員長】ありがとうございます。

それでは、これで国道26号第二阪和国道につきまして、議論を終了したいと思います。

国道165号大和高田バイパス にかかるとの審議について

【委員長】では、引き続きまして、資料 7の国道165号大和高田バイパスの審議に入ります。事前説明の段階では、事業の進捗と見通しについて質問がいろいろ出ておりますが、その辺を情報としてご披露しておきたいと思います。

【事務局】先ほどご指摘がありましたように、進捗状況などについて質問がありましたので、ここから若干詳しく説明させていただきます。

最初にお話ししたとおり、今4工区の2.3キロ以外の部分は供用しており、ここだけが残っているという状況です。進捗は芳しくないのではないかと質問がありましたけども、當麻地区以外の、この當麻寺交差点のこの部分以外のところでは、平成20年度は地質調査、そして21年は予備修正設計というふうな内部のほうで検討を着実に進めている状況です。

一方で、當麻地区については非常に強い反対がありますので、これについては市を通じて地元の感触を今探っているところでございます。

今後ですけども、やはりこの當麻地区の強い反対がありますので、この感触をうかがいながらやっていくということですが、この調整を県や市と連携をとりつつ重点的にやっていきたいなと思っております。

一方で、4工区は難航していますので、なかなかめどが立たないので、この県道を拡幅したらどうかとか、別ルートではどうかという意見もありましたけども、県道拡幅については用地取得とか交差点処理の問題というのが出てくるんじゃないかと思っております。

また一方で、ルート変更については、この周辺に古墳とか神社とか、あるいは公共施設の小学校とかがありまして、その間を縫ったルートですので、なかなかルート変更も難しいと、そういう状況でございます。

【委員長】それでは、国道165号大和高田バイパスの再評価についてご意見をいただきたいと思っております。

【委員】ほとんどの委員の方が思われていることやだと思うので、一応確認ということですが、余りにも、用地買収に難儀をすると、先ほど無理ですと言われているルート変更もやっぱり考えないとまずいんじゃないかというふうに思います。ちょっとそのあたりを考える必要も本当に出てくるんじゃないかなというふうに思いますけど、どうお考えですか、そのあたりは。

【事務局】先ほども申しましたとおり、多分いろんなことをこれから検討していかなきゃいけないかもしれませんが、県道の沿道のほうに住宅もありますし、一方で擁壁みた

いなのがちょっとあって、その辺の工事もちょっと難儀するのかなとか、あるいは交差点が若干詰まるのかなという現地状況を見て、今はこの方針で引き続き當麻地区と粘り強くやっていきたいと思っています。

その過程において、将来何が起るかというのは、今のところでは想定にすぎませんので、余りもコメントできないところで申しわけないと思います。

【委員】確認ですが、3年前にこれ、ここで報告されたときから、はっきり言うとほとんど進んでいないという状態で、やっぱり時間がたつとコストって通常は上がっていくと思うんですけど、そのあたり、その事業費等々の見直し等との危険性というのはいないですか。

つまり、これがこのまま事業案として進めていくときに、時間がたつことによってコストの上昇が懸念されることがありますよね、通常。そういうのはどうなんでしょうか。

【事務局】例えば、工事に入ってからその工事の期間が長くなったりすると、当然ながらその建設会社とかの人件費とかが長くなりますので、そういうところでぐんと工事費とかが上がるとことはあると思うんですが、少なくとも今はこれ、まだ工事に入っていないので、そういう意味では、例えば用地交渉で用地の値段がぐっと上がるとかという可能性については、今はそんなにないと思っていますので、総事業費には余り影響はないと私は思っています。

【事務局】おっしゃるように、3年間で、今回の、きょうの中では最も進捗していない路線でございまして、理屈上はB/Cがだんだん低下してくるんですね。というのは、過去の建設費には利子率のようなものがかって重くなってきますので、だんだん、だんだん低下していくという問題があります。

それだけではなくて、そもそも3年も、5年も、6年も全く進捗していない事業をどこまで抱えるんだというような問題もあるんですが、今回のところは、さっき申し上げたように、事務所でもいろいろ考えてはみているようですけども、ルート変更も非常に難しい、現道の県道の拡幅も非常にままならんということで、まだB/Cも若干余裕もございまして、もうしばらく、このまま進めさせてあと3年のご猶予をいただきたいというのが本音でございます。

【委員長】 供用中のところは、もう全部完了しており、建設中のところはないのでしょうか？

【事務局】 はい。

【委員】 事情はよくわかるんですが、ちょっと教えていただきたいのは、ちょうどこの真

ん中のところがとまっているということで、その間を現道を使って抜けていこうと思  
うんですね、165の。

【事務局】はい、そうですね。

【委員】そうだとすると、この現道のあたりはどういう状況なんでしょうか。

【事務局】先ほど説明の中で申し上げたとおりなんですけども、大和高田バイパスを通っ  
て、山麓線のほうに抜けるのが9,400台、今あるという状況です。

【委員】気になったのは、用地買収というのは必ずしも権力的にやるのが望ましいとい  
うわけではなく、時間をかけなきゃいけないというのもよくわかるんだけど、一方で間が  
つながっていないことによって、現道やその周辺に過重な負荷がかかっていて、それは用  
地買収その他がおくれることによって当初の予想よりずっと継続をするわけですね。だ  
から、そういうところのマイナスもきちっと考えておいていただきたいということなので  
す。それで、現道の周辺は一体どういうふうに思っているんだろうということが気になっ  
たんです。

【事務局】私も直接ちょっと聞いた話ではないんですけど、ここの當麻地区のこの部分は、  
やっぱりこの部分だけはものすごく強い反対で、この辺の方々はこの事業自体にそんなに  
反対と言ったら言い方はわるいんですけど、やっぱりここに引きずられている感じがしてい  
ると思うんですね。

【事務局】そういう状況なので、この山麓線の部分も、先ほど申しましたように九千数百  
台走ってまして、やっぱり先生がおっしゃるように、過度な重荷を担っているわけで、  
やはりその点のところはやっぱり地域の皆さんもわかっているから、この事業を  
すべての方々が例えば反対しているとか、そういうのではなくて、やっぱりピンポイント  
で反対されているという感じですよ。

【委員】その場合、強制的に代執行できるんですかね。そういう場合と、それからルート  
を変更するんですかね。ないしは、この事業自身をもうちょん切れたままやめるとか、こ  
の3つぐらいしか基本的にはないんですかね。

そうすると、これ、粘っていても、何もその私自身の交渉じゃないからちょっと僕、買  
収のあれは知りませんが、あれ、金額ってもう上がっていかないんですね。

【事務局】それはないですね。

【委員】上がらないんですね。そうすると、あとは粘り強くて、うんって言うてくれる  
まで粘り強く待つしかないということですか。要するに、あとの選択肢は、やめる、ルー

トを変更する、代執行をする、やっぱりどれかを選ばなきゃならないんでしょう。これ、3年間やって何も決められていないのに、次の3年間を待って何か変わることがあるんですか。

【事務局】それについて、やはりもう同じ答えになっちゃうんですけども、市を通じて地元の感触をはかってやっていかなきゃいけないと思います。もう一つは、代執行、代執行とよく言われるんですが、やっぱり代執行をする際にも県とか市の協力はやっぱり必要で、特に市のほうに行くと地元が一番強いですから、そういうのを懸念される市とか、あるケースではあったりするので、やっぱりその辺も慎重にすることでは今のまま粘り強く、やっていきたいと思っております。

今のところは、少なくともルート変更とかやめるということは考えておらず、あと3年の猶予をもう一度いただきたいと思っております。

【事務局】補足をさせていただきたいと思います。代執行に至るまで、その用地全体では目安はないんですけども、99%ぐらいが買えて、あとわずかの人が反対している状態ですと代執行がかかるんですけども、この道路はまだ9%しかこの区間は買えていませんので、それではとても代執行はかかりません。

ただ、この地区だけが反対して、あとは余り反対ではないのであれば、用地が買えていくことになります。いよいよ一握りとなると代執行が可能になると、そういうことでございます。

【委員】何も代執行を勧めているわけではないんですけどね、その9%、何%というのは一体全体のどこから、分母をどこにとるかによって何%というのは違ってくるので、つながっている道路ですから、それは特定の場所をとればパーセントは上がる、下がるというのは当然あるんですが、これは数字のマジックだけですので、それが決まらないと思うんですが、要するに申し上げていることは、代執行がその道を通してお願いするか、それともルートを変更するか、やめるかしかないのしょう。代執行は今、おっしゃったように難しいと。やめるということも難しいとなれば、もうお願いするかルートを変えるしかないんでしょう。

だから、選択肢は限られているのに、3年間やれなかったことがさらにやれるということはあるのかなのかよくわかりませんが、通常感覚では異常に長い、非常に何か粘り強過ぎる交渉をされているような感じがするので、そういうことをいつまでもやっておられるということは、それでよいのでしょうかと思うんです。



【事務局】ご意見は承りましたけども、やはりもうさらに粘り強くやっていくというしかないと思っていますので、期待していただくしかないと思っています。

【事務局】補足をさせていただくと、ルートを変えてうまくいくのは極めてまれなんですね。ルートを変えますと、変わったほうは、何であそこが嫌だと言ったものがおれのところに来るんだということになりますので、相当周到な、簡単に言うと、今反対している方を説き伏せる以上の労力がかかる場合が多いんです。ですから、ルート変更というのなかなか非常に厳しい問題がありまして、その辺の決断をするのは3年では長過ぎるんじゃないかということもあるんですけども、やはり時間のかかる決断になるのかなというふうに思っております。

【委員】地元の方の一部の所有者が反対しておられるということですけど、こういう道路整備に関して、地元を整備局が、現地事務所がどんな広報の仕方しておられるのかということをお聞きしたいですね。今は地元の市の協力を得てということで、どちらかというと市民の方々や地域住民の方々への広報は市を通じてというふうなケースが多いようですね。現地事務所が直接市民にこういう状況にありますと、例えばここまで供用して、あとは残りの区間は不通のためこれくらい混雑している、早期完成すればこれくらいの効果がというふうな情報を余りお出しにならないんですよ。出しておられますか。

【事務局】出しているところもあります。

【委員】割と河川では直接市民に広報なさったりしておられますよね。道路のこのケースではなかなか難しい問題はあると思うんですけど、やっぱりこの既存の御所香芝線の絵を見ると、現道沿いには結構たくさん住んでおられたりとかということですので、こういう進捗していない状況もきちっと広報なさったらどうかなというふうに思っています。

やっぱり、地域住民の方に正確な情報をお届けするというのも1つの仕事ではないかなと思っています。

【事務局】先生の意見はそのとおりだと私も本当に思うんですけど、一方で少しだけ、ちょっとだけ反論というか、デメリットがあるのは、やはりその反対者の感触というか感覚を逆なでしてしまう部分も若干あるのかもしれないので、その点は若干かんがみながら、そういうことも含めて積極的に考えさせていただきたいと思います。

【委員】先ほど「収用」なんていう言葉が飛び交っていたので、その前にはという意味ですから、地元で難しい人間関係の中で頑張って苦労していらっしゃるの、もうちょっと頑張ってください。

【事務局】温かい言葉をありがとうございます。

【委員長】これ、構造変更の可能性はもうないんですね。トンネルなどは……。

【事務局】トンネルですか。

【委員長】うん、地下に入れるとか、もうそれは無理ですか。

【事務局】B / C がやっぱりもたないと思いますね。

【事務局】B / C がひっくり返りますね、多分。

【委員長】残事業 B / C が 5 . 0 あっても……。

【事務局】コストが高くなると……。

【委員長】やっぱり高過ぎるか……。

何かございますか。あと3年間、粘り強く頑張ってくださいということにさせていただきたいと思いますが。 それでは、審議の結果、国道165号大和高田バイパスの再評価は、対応方針（原案）のとおり、事業を継続して粘り強くやっていただくということにさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、国道165号大和高田バイパスにつきましては、これで審議を終了します。

#### 国道27号西舞鶴道路 にかける審議について

【委員長】続きまして、資料 8 の国道27号西舞鶴道路の審議に入りたいと思います。

【委員長】国道27号西舞鶴道路の再評価についてご意見をいただきたいと思います。

【委員】事故等が多いということで、必要なかとは思いますが、写真を見せていただきますと、河川敷を通ることになりますので、一部トンネル部ということですが、このあたりのやはり景観的にはかなり雰囲気が変わっていくかと思うんですけれども、そのあたりのところは、このB / C に入ってこないと聞いたんですが、どのようにお考えなんでしょうか。

【事務局】1ページにございますが、これは自動車専用道路ではございません。普通の平面的な道路、一部高架とか、高くなったりしていますけども、そういう意味では景観的には余り影響はないと考えてございます。

【委員】細かい図面がないのでわからないんですけれども、堤防との関係をもう少しお伺いできますでしょうか。

【事務局】ここの河川は堤防がない河川でございまして、その河川沿いにつくるという形になります。

【委員】堤防がないということは、河川敷の上を道路がそのまま走るといったことなんですか。

【事務局】簡単に言いますと、ここに河川があると。河川があって、あとは平地があると。実は、道路よりこっちがちょっと低いんですけども、河川があって、その河川の流れている幅だけが河川区域になってございます。その横の河川区域じゃないところに道路をつくるという計画になってございます。

【委員】じゃ、現状は何があるんでしょうか。

【事務局】土地はあいてございます。

【委員】道路があったりするんですか。道路を拡幅するような形になるんでしょうか。

【事務局】工場とかは避けて、できるだけ民地の少ないところを選んで計画してございます。

このこちら側、この伊佐津川ってあるんですが、このこちら側、西舞鶴の駅がありまして、この川までは非常に人家が密集してございます。それとあと、山があるんですが、この谷のところ、ここもまた人家が密集してございます。ここは、河川敷がもう都市計画決定をしている関係もありまして、あいてございます。この辺で少し民家にかかったりするんですが、余り民家にかからないルートを選んでございます。

【委員】民家にかからないことを伺っているのではなく、河川のきれいな景観がどのように変わっていくかということをごちょっと知りたかったんです。これから計画をされるということだと思しますので、できるだけ対岸の住民の方が住んでおられる側から見たときの道路の印象ができるだけこう少なくなると思いますが、過激な構造物が建つような防音壁が建つとか、そういうことのないように計画していただけたらと思います。

【事務局】今現状でいいますと、西舞鶴道路を計画している伊佐津川右岸側は、景観を楽しんで皆さん散歩をされるとかという地域ではないというのが現状でございます。

【委員長】写真とかがあったほうがわかりやすいな。

【委員】この事業は舞鶴国際ふ頭にも関連する道路の事業でして、推進すべきだろうと思うんですけども、7ページの関係自治体の意見等ということで、京都府知事のご意見、大変簡単な、余りにも簡単過ぎるようなご意見なんですけれども、地元の要望に沿って国の事業がなされると、国と地元との連携という観点から、やはりこの事業の推進に当たってはそういう視点が大事だと思うんですけど、舞鶴市とか地元のほうの要望につきましてお聞きしたいと思うんですが、この知事のご要望だけではどれくらい地元の要望が強いのか

かというのがわかりかねるものですから……。

【事務局】地元ですが、非常に舞鶴市さんも力を入れておられまして、つい先日もぜひこの道路を早くしてほしいということで、市長みずから整備局あるいは本省のほうへ、足を運ばれております。

【委員】この道路は、要するに27号のバイパスというのと、もう一つ、ご指摘のあった国際ふ頭と舞鶴道を結ぶという、両方があると思うんですが、1つは、この新しい国際ふ頭のほうからの、臨港道路でしょうか、どれぐらいの交通量で、将来どうなっていくのかということと、2つめに、ふ頭のほうはもうできたんだけど、高速道路へのアクセス道路はまだこれからです、というのはいささかちぐはぐという気もして、タイミングを合わせるとかということは考えないんでしょうかということをお教えいただきたいのです。

【事務局】まず、交通量の点でございますが、国道27号大手交差点に港（北側）から来る交通量は休日で1,500台、平日で2,000台ぐらいとなっております。

それと、将来交通量ですけれども、交通量の推計の方法が港湾と道路と違うんですが、道路の方では港湾施設から西舞鶴道路へ直接400台ぐらい来るのかなと考えてございます。また港湾の方では、3,000台ぐらいが港湾地域から発生すると考えてございます。もし港湾で考えている交通量がすべて、西舞鶴道路に来るとしても、西舞鶴道路としては容量的には大丈夫です。

【事務局】ちょっと補足いたしますと、舞鶴のコンテナ埠頭がこの3月にできまして、今の経済状況がいろいろ幸か不幸か、なかなか船がたくさん着く状況にないものですから、その臨港道路の利用状況はまだ今、先ほど説明したとおりだと。

あと、臨港道路のほうもまだもう少し整備が残っておりますし、今ご議論いただいております西舞鶴道路も港湾の利用状況が高まっていることを踏まえて、そこをうまく連携してやっていかないといけないというのは計画、そごがあってはいけない、今委員のご指摘いただいたとおりだと思っております。いただいたご意見を参考にしながら、その辺、調査しながら進めてまいりたいと思っております。

【委員】ちょっと伺いたいんですが、事業の必要性としてはこの交通安全の確保とか、混雑の緩和が一番大きいと思うんですけれども、9ページを見ますと コスト縮減のところなんですけれども、その上のところの四角の中に、本計画に関して「まちづくりとの整合を勘案し」という文言があります。そこで2点伺いたいんですが、まずまちづくりは具体的にどういった形でこの事業と整合性を持たせて整備効果を上げていくのかという

こと。

それから、2点目はそれに関連して、「周辺の環境や景観の保全」とございますけれども、今どういった現状で、これを整備することの中で環境とか景観保全をどのように図っていくのかということをお伺いできればと思います。

【事務局】まちづくりという意味では、非常に広域的な考え方が1つあると思うんです。例えば、先ほどの港の関係とかということでございます。

それと、この地域でいいますと、この山のここはちょっと人家が張りついている、ここは工業団地がある、あるいは病院があると。そのあたりとの整合ということでございます。

それと、景観につきましては、恐らくここはトンネルになりますから少し高くなります。これからいろんな測量をして、地質関係を調査して細かい図面をつくっていくんですが、そういう中で形式で決まってくるので、その形式の中でできるだけ景観を壊さない、そういう形式を選んでいきたいと考えてございます。

【委員】ありがとうございました。特に環境とか景観の問題と絡めてという場合に、現状の写真をもしも載せていただければよいのであれば、イメージがつかみやすいと思いますので、そのあたりもご検討いただければと思います。

【事務局】これからの資料づくりに、その辺もちょっと留意したいと思います。

【委員長】よろしいでしょうか。いろいろご意見をいただきましたけれども、事業継続性にかかわるご意見ではなかったようには思います。

それでは、審議結果として以下のように取りまとめたいと思います。

この国道27号西舞鶴道路の再評価は、対応方針（原案）のとおり、事業継続ということとでまとめさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

（委員）

異議なし。

【委員長】どうもありがとうございました。

#### 国道417号冠山峠道路 にかける審議について

【委員長】それでは、続きまして、資料9の国道417号冠山峠道路の審議に入ります。事前の説明の段階では、整備における地域への効果や地元からの期待について、また交通事故減少便益やマイナスで算出されることに関して質問が出ておりました。

【事務局】

事業の効果でございますけれども、今現在、国道417号につきましては、当該、この冠山峠という峠はこの県境のところにございますけれども、その間がちょうど417号が不通区間ということで、今現在道路がない状況になっております。今現在は、この区間では林道はございますけれども、極めて線形も悪いし、道が狭いという形になっておりまして、冬期は完全に閉鎖されます。また、夏期においても降雨等によって頻繁に土砂崩れ等で通行止めになるというような状況でございます。行き来ができないという状況になっております。

整備の効果でございます。これは1つの事例でございますけれども、平成16年の7月に福井豪雨という大きな降雨がございまして、被害を被りました。その際は、福井県側の池田町のところで、各所で通告止め等が発生して、相当の孤立集落が発生したという状況になっております。特に、この国道417号が不通になりますと、全住民の7割に当たる人々が孤立する可能性もあるということで、非常に袋小路の形になっておりまして、逃げ道がないという状況になってしまいます。

それから、代替道路の確保という観点でございますけれども、冠山峠道路ができますとこれが2時間20分で福井県鯖江から岐阜県大垣まで行けるとい形になります。対しまして、遠方では、それ以外のルートとしては北陸道、それから国道8号、それからこちらの国道158号、東海北陸自動車道等を使われるルートもあるんですけども、冠山峠道路ができますと短い時間で通行ができると。

一方、北陸道につきましては、高速道路で時間は早いんですけども、やはり冬期等にかなり通行止め等が発生する場合がございます。そのリダンダンシーの確保という観点からも、この道路は非常に価値が高いというふうに考えております。

それから、地域の活性化の観点でございますけれども、特にこの南越と言われる福井県の越前地方の南の地域、それから岐阜県のこの揖斐川町等を中心にする大垣の地域につきましては古くから人々の交流がございました。文化的にもございますし、またいろんな産業等の結びつきがあったという形でございます。

今現在は、この区間は道路がないということで、その交流が途切れたような状況になってございます。この道路ができますと、こちらの地域にも結びつきがまた復活するということがございますし、またこの地域につきましては、各所に観光資源がございます。岐阜県側の山の観光資源、それから越前側の海の観光資源、こういうものがダイレクトに結ばれるということで、観光振興にも非常に役立つというふうに考えてございます。

それから、これは観光客の入り込み数でございますけれども、これは福井県池田町のデータでございます。平成16年7月の福井豪雨でアクセス道路が寸断されたということで、大きく入り込み客数が落ち込んでおりますけれども、その後徐々に入り込み客数は回復するような傾向が見てとれます。

それから、B/Cでございます。B/Cとしましては、全体で1.3を確保しております。また、この中で先ほどご指摘のございました交通事故減少便益がマイナスになっております。これにつきましては、ここの冠山峠への想定される交通というのは、もともと別の道路を通っていた交通がこちらの冠山峠のほうに入ってくるということで、転換をされるというふうに考えております。

その転換されるもとの一部は、先ほどの東海北陸自動車道等を使って北側から、鯖江から大垣に入るというルートから転換する交通を見込んでおります。高速道路ですと信号がございませんので、非常に事故の発生率というのは低いというふうに算定がされます。それによりまして、高速道路から一般道に交通が転換されるという関係で、主にこの交通事故減少便益がマイナスになってしまうというような算定結果になりました。このマイナスというのは、そういう要因でマイナスになったということでございます。

【委員長】それでは、国道417号冠山峠道路の再評価についてご意見をいただきたいと思っております。ございませんか。

それでは、国道417号の審議結果として、原案どおり事業継続ということでよろしゅうございますか。

(委員)

異議なし。

【委員長】どうもありがとうございました。これで終了いたします。

#### 国営明石海峡公園 にかける審議について

では、最後の資料 10、国営明石海峡公園の審議に入りたいと思っております。

事前説明のときには委員から神戸地区の整備について、国が事業を実施する必要性等について質問が出ました。

【事務局】事前にご質問がありました事業化の経緯についてご説明したいと思います。広域レクリエーション需要に対応します国営公園というものが全国を各ブロックにわけまして、ブロックごとに1つずつ設置しております。また、人口の多い関東地方、近畿地方

につきましては2カ所設置しておりまして、1カ所目として大阪府、京都府にございます淀川河川公園、2カ所目としてこの公園は計画をされました。

位置の選定に当たりましては、神戸淡路鳴門自動車道をはじめとする将来の交通網の整備、充実、周辺の公園施設などを含めた整備によった地域連携、大規模災害時の防災拠点としての機能、あるいは兵庫県からの誘致などを考慮して選定したものでございます。

【委員長】それでは、国営明石海峡公園の再評価についてご意見がございましたらお願いします。

【委員】淡路地区なんですけどね、これは土取りが現状回復、ここまでは当然国でやるべきなんだろうと思うんですけど、これ、今花を植えているだけですよ。それで、今後もうこういった緑のフェアというんですか、国策会社をつくって土をとって、花博をやってチューリップをやってと、そこまではよいと思うんですけど、この後国営公園としてやる意味というのはあるんですか。要するに、もう県に移管されるとか、何か民間に移管される、要するに国営公園として淡路地区ですよ、その必要性というものはあるんでしょうか。

【事務局】まずは、土取り跡地ということで、自然の回復を行った。その後、花修景今は花を中心とした修景を行っておりますが、この北淡路につきまして、淡路島は公園島ということで、兵庫県がいろいろ施策を進めておりますが、そういったところを国が先導的に進めていく、淡路島公園、夢舞台とあわせて、この国営公園が中心となって良好な環境を提供していくというところを今進めているところでございます。

【委員】もう一つの何とかゾーンですかね、淡路地区じゃない、もう一つのゾーンのほうは、何か森だとか棚田とか、かなり大規模だからこれも何かしあわせの村の横ですから、しあわせの村と一体に事業にかかれるのが望ましいので、それを国営公園としてやるのかという問題については問題があるんじゃないかなと思っておりますけども、その淡路地区については、さっき言った土取りの回復、それから今現在のお花畑としてやっているというところまで、もう国営として目的は達したのではないかなと。目的到達公園ではないのかなということで質問をしているんです。そこに対する答えは今あったんですかね。

【事務局】この8月の末に、国土交通省のほうで出先機関の自己仕分けを行っております。国営公園に関しまして、イ号国営公園 この淡路のような広域的なレクリエーションに対応するための国営公園につきましては、整備が概成したものの管理に関する権限について都道府県への移譲が可能となる制度の創設を今後検討するという位置づけになってございます。



ということでございますので、まだそういう都道府県へ移譲が可能となるような制度になってございませんけれども、整備が完了した場合には都道府県、もちろん都道府県の意向もございますけれども、移譲が可能となるような制度の創設を検討するということになってございます。

【委員長】ここはイ号……。

【事務局】はい、こちらはイ号公園でございます。

【委員長】イ号は複数の都道府県にまたがる……。

【委員長】誘致圏が広域にまたがるのがイ号の指定条件であると考えていいですね。

【事務局】はい。

【委員長】この公園は市場化テストの対象にはなっていないんですか。

【事務局】市場化テストは北海道の滝野すすらん丘陵公園ですとか、東京の広域防災公園で行って 今年から管理を行っているところでございます。

【委員長】うん。ここは対象では……。

【事務局】ことし6月から維持管理の業務を委託発注したんですけれども、今回は企画競争だったんですが、次回、25年度からは市場化テストで行うという方向で聞いております。

【委員長】ほかに……。

【委員】ほかのところもちょっと気になっているんですが、この2ページのところに人口の推移というのが出ているかと思うんですが、これは平成17年までで、次に平成22年の出ているんですが、この将来推計を見ると、これ、近畿は関東に比べてかなり大幅な人口減少が見込まれている。関東地区はそんなに減らないんですけど、近畿に関してはもう 推計ですかね 大幅な人口減少になると。

きょう、ずっとほかのところの議論もお伺いしていたんですが、例えば余り進まないような道路があって、恐らく委員なんかがおっしゃりたいのは、企業なんかですと、ここまでするのならばもうやめようと、間に合わないじゃないかと。それが、これから先もずっと人口が増加していくということであればいいんですけども、例えば和歌山なんてこの先、かなり急激な人口減少が予測されると。1つの考え方として、人口が減少するからそれを防ぐためにつくるんだという1つの考え方がある、それならいいんですけども、先ほど来からほかの委員のご指摘もあったように、今までの従来の統計でこの先もふえるんだ、みたいなのでやるのであれば、多分だめだろうと。

この人口推移も、恐らくもっと激しく減少していく、そのときにどうするのかというのをきちっとお示しをいただいたほうがいいのではないかなと。場合によったら、もっともっと、まだ3年、3年、3年 15年ぐらいかかりますよといったら、15年後だったらもう要らんやろうと。3年後にできるんやったら欲しいけども、15年後やったらもう人口はもっと減っているからほかのことに回したほうがええん違うかということにもなりかねないので、この人口の推移の部分に関しては、もう少し将来推計を含めてご提示をいただいて、それでも必要だということがあるんであればあるで書いていただいたほうがいいかなというふうに思います。

ほかの資料のところには人口推計がなかったのがずっと気になっていたんですけど、今ここに出してきましたので、1つお願いとして申し上げます。

【事務局】ここに出していますのは現状までですけれども、公園の需要推計に当たりましては、将来の人口推移なども加味した上で需要を出してございます。

【委員長】多分、マニュアルの中でそういうふう書いてあるんだと思いますけども、そういう情報があらかじめ得られていればありがたいんですね。例えば交通需要の場合は、厚労省の人口問題研究所の推計を使っているんですね。

【事務局】今回の推計に当たりましては、17年度の国勢調査を受けた平成19年度に推計が出されているもの、それを用いてございます。

【委員長】だから資料には平成17年の国勢調査とか住民基本台帳の現況の結果しか出ていないですね、将来の需要予測の結果とか、本当はあるんでしょうけども。

【事務局】そうです。この資料の中には出してございませんが……。

【委員長】実際に計算しているんだから出された方がいいと思います。

【事務局】はい。資料の作り方については検討いたします。

【委員】この公園は、淡路と神戸と、性格の違う2つのものなんですね。そもそもの公園の性格も違う、進捗状況も大分違う。こういう場合にB/Cは、それぞれについて出せませよ。トータルでB/Cがこうですと言うのはそれはそれで結構なんですけど、参考の情報でいいのですが、もし可能であれば、それぞれについて出してみたらどうなんだろうというのちょっと興味があるんですけど、ありますか。

【委員長】トラベルコスト法を用いて、それぞれ別々に計算されているのですか。

【事務局】実際、算定に当たりましては、淡路と神戸でダブリがないようにやっておりますので……。

【事務局】事業としては、全体1つ、性格は異なりますけれども、その異なることで逆に多様性を持った自然と人との交流ですとか、そういったところを具現化できるということもあって、やっぱり1つということで、B/Cも1つで出しているところでございます。

【委員】それはわかっています。後でまた教えていただければ結構です。

【委員長】後で情報をくださいということですね。

【委員】評価する、いいほうの話をちょっとさせていただきたいと思うんですけれども、今回やはり市民の参加ということで9ページですかね、あるやっぱりこう仕掛けがあって今の評価が出ているかと思うんですね、参加者とかイベント数とか、このあたりをぜひもう少し明らかにしていただいて、どういう仕掛けでこういうふうにできたかというところをぜひ引き継いでいっていただきたいなというふうに思います。

管理者である国のほうが直接されたのか、それとももう少し違う形で持っていかれたのか、そのあたりを少し記録として残しておいていただきたいなと思いました。

【事務局】今回の神戸地区の市民参画につきまして、事務所のほうで主導しまして、地域の方々ですとか、そういった方々を含めて取り組みを広げているといったところでございます。ちゃんと引き継げるようにしておきたいと思います。

【委員長】そのほか……。

【委員】ちょっと伺いにくいことですが、これ、最初に出されている設計図と、今提案されている設計図は相当違うものになっていますよね。

【事務局】はい。

【委員】それは、最初にこれがスタートするときこういうふうな施設を国が整備すべしという方針があって計画されたと思うんですけど、それから、いったら中身が全く変わっているように、この神戸地区の場合、見えてしまうんですね。淡路の場合は、先ほどからお話が出ているみたいに、土取りの跡を現状回復するに近いことをやられていると思うんですけど、ここの場合は何か最初、左側に見えているものと右に出されているものは何か姿が全く違うんですけど、それは設置するときの利便はそのまま事業化しているというふうに考えてよろしいでしょうか。

【事務局】はい。理念としては変わっていないと考えております。まず、公園の使命としてレクリエーションの場の提供とか、学習の場とか、自然環境を保全するといったものが幾つかございますけれども、そういう中でより自然環境の保全、生物多様性の保全に軸足を置いたというところで、今回見直しをしたものにつきましては、隣接する施設で代替で

きるといったところもございますので、そういった意味では当初の理念自体は変わっていないというふうに考えてございます。

【委員】では、ちょっとつけ加えてお聞きしたいんですけど、右の図の場合はほとんど保全ないし自然環境の保護というトーンで見てとれるんですけど、先ほどから公園の便益のはかり方というのでいろいろ出されているのはレクリエーションとか、何かそういったものの色彩がすごく強いように思うんですね。それは、同じ便益をはかっていることになるのかどうかというのはちょっと疑問なんですけど、どうなんでしょうか。

【事務局】公園の施設内容によりまして魅力度などを変えてございます。例えば、運動施設ですとか、遊具ですとか、そういったものに応じて魅力を算定しておりまして、今回もこの計画が変わってございますので、新しいこの計画に基づいてB / Cを算出してございます。

【委員長】しかし、B / Cはこの新しい方法で計算したんですね。

【事務局】そうでございます。

【委員長】ほか、よろしいですか。

【委員】多分、今のことと関連すると思うんですけども、レクリエーションというものの中身が、やっぱり時代環境の変化とともに人々の求めるものが変わってきているということでしょうね。例えば、ツーリズムでもエコツーリズムとかというふうなものかなり普及してきていますし、そういう意味ではレクリエーションというものにも求められるものが違ってきている。道路の場合は、機能や便益というのははっきりしているんですけど、公園の場合には、やっぱりさっきの便益の中身も評価の軸が変わってくるのかなと。そこに入っていないものが、数値化できないものが結構あるのではないかなということ非常に難しさを感じるんですけど、そのあたりも含めて、国営公園をやっぱり国がやらなければいけない意味というのを少し確認させていただきたいなという気がするんですけど。

【事務局】まず、B / Cのほうでございますが、なかなか数値として計測しづらいところもございます。19年度にマニュアルが改定されたというのも、そういったところも含めたもので、より向上させようという趣旨でされたものだというふうに考えております。

このレクリエーションの需要が変化する中でというところがございましたけれども、国として1つの府県を越えるような広域的な誘致を図る観点からのレクリエーション、誘致を図るという観点での国営公園ということで事業に着手して現在、事業化しているというところでございます。

【事務局】ちょっと補足をさせていただきたいと思いますが、9ページにございます神戸地区というのでございますが、下のほうに生物多様性保全の拠点としての公園という位置づけが書いてあるかと思えます。特に、先ほども所長もお話しをしましたけれども、生物多様性の国家戦略がことしの3月に策定をされまして、その中で里地里山の環境を今後保全していくために、その拠点として国営公園についても国民の環境配慮行動の拠点としての活用、整備を推進するという位置づけがされてございます。

里山の保全というのはここだけでできるわけではございませんで、全国各地で今後必要になってくると思いますが、そういう活動のモデルというか、拠点というか、そういう位置づけを持っているというふうに我々は考えております。

【委員】別に意義がないと言っているのではなくて、私は物すごくこれは意義のあることで、今おっしゃったモデルとしてというところが重要で、これから日本全国に広がっていくためだと。そのときは、多分国営ではなくて、それぞれの地域が主体でやっていけるんだと思えますので、そのあたりの位置づけをもっとはっきりと打ち出していただければいいのではないかなと思っています。

それと、やっぱりそのモデルの中で住民の方々の参画をはかって、環境学習や住民の主体的な参加を促し、それにより維持管理費もかなり低く抑えられているというあたり、とても高く評価しておりますので、そういった位置づけを明確にはっきりと打ち出していただきたいと思います。ありがとうございます。

【事務局】現在は未供用でございますが、開園した後は、ここで活動されている方ですとか、そういう活動の内容ですとか、そういったものを全国に発信できるようなことにも取り組んでいく必要があると考えております。

【委員】この公園事業につきましては、兵庫県、神戸市とともに広域防災拠点というんですか、広域防災のためのスペースとしても位置づけられておりますので、生物多様性とかいろんなレクリエーションもありますでしょうけど、その防災面から考えましても一定の意義はあるのではないかなというふうに思っております。

【委員長】もう大体出尽くしましたですか。この事業の整備効果があるのかどうかという話に関しては、ご異議はなかったと思います。一方で、国営公園としてどういう意味があるのかということが問われているので、先ほど言われたように国家戦略として1つのモデルとしてやっているんだと。そこに力点を置いてご説明いただきたいかったです。国営公園に関しては、この後、また案件は出てきますよね。

【事務局】はい。

【委員長】だから、そのときにはそういう説明の仕方をぜひお願いしたいと思います。

【事務局】よろしくお願いします。工夫します。

【委員長】それでは、これに関しまして原案どおりということで、事業継続ということでよろしゅうございますか。

(委員)

異議なし。

【委員長】どうもありがとうございます。

#### その他

【委員長】それでは、これでようやく全部終わりましたが、今日これで40分超過してやっていただいたんですが、これからまだ案件はふえてくるんですね。ちょっとやり方というのか、もう少しちょっと検討する余地はあろうかと思っています。ちょっとだけお時間いただいて、委員会の進め方に関して先生方からご意見がもしあればいただきたいと思うんですが。

1つ、さっき日高のところで、やりにくいなと思ったのは、説明を一括していただいて、個別にこう案件ごとに議論したというのはやっぱりちょっと難しいですね、一括するのであれば、審議も説明も、いろいろご意見も一括でやっぱりやらせていただいたほうがやりやすいなと思います。事業を継続するかどうかというのは個別事業ごとに決めていきますけども、審議の方は一括してお願いしたいと思うんですね。

それから、ご説明の段階で背景を説明されていますが、事前説明の段階で一度お伺いしたことを、また聞くというのもちょっと無駄のような気がしますね。そのところは、もう少しコンパクトにさせていただいて、再評価、3年間で何が変わったのか、どこが論点なのか、やっぱりそこに重点的に議論を絞って説明して頂きたいと思うんですが、いかがでしょうか？

パワーポイントのご説明のときも、きょうは前回との違いのところをご説明され、準備されているところもありました。多分手元資料としては準備されていると思うんですね。だから、そこにもうちょっと重点を置いたほうが良いと思うんですけども、どうですか。

【委員】これから案件によってはB/Cが、非常にしんどい数字が出てくるものがあるかもしれない。1を切る、あるいは1を超えていても非常にごくわずかだ、みたいなものが

出てくるかもしれない。そういうものについては、きちっと議論しなきゃいけないと思うんです。それが1つです。

しかし、きょうの案件もそうですけど、B / Cについてそれなりの数字が出ている、しかもこれから3年というサイクルでやっていくというのであれば、むしろ決まったフォーマットでの説明は事前説明等々でしていただいて、委員会では気になるところなどポイントを絞っての説明をしていただく、あるいは3年でどう状況が変わっているのか、どう進捗したのかということに絞って説明していただくほうがよろしいのではないかと思いますし、我々の関心もそこにあると思います。

【委員長】すぐに結論が出る話ではないとは思いますが、今こういう意見が出ましたので……。

【委員】私は委員として短いので、前回3年前に出てきたとおっしゃったとき、同じ資料なのかなとは思ったんですけども、そのあたりの差が少しわかればいいなというのと思いました。でも、やはりきちっと1件1件のお話を聞くのは非常に重要だなというふうに思いますし、そこをご担当されている方の思いがきちっと伝わるというのはいいことだなというふうに思いました。

それと、進め方とはちょっと違うんですが、1つやっぱり気になりましたのは、問題なく進んでいる案件についてはいいかと思うんですけども、やはり地域の反対がある案件に関して、確かに国が、事業者がさっと出ていくというのはいろいろまた反感を買うことも多いかと思うんですけども、それとやはりご説明のときに、「確認していない」という、言い方をされると、ちょっと違うんじゃないかというふうに私自身は思ったところですので、やはり事業者としてもきちっと現実を確認した上で、ここでご説明いただきたいなというふうに思いました。

以上です。

【事務局】 大変貴重な意見をいただいたと思っています。きょうの説明資料、あるいは説明の仕方、相当委員の皆さんのフラストレーションを上げちゃったなと、おわび申し上げないかんわけですけど、やっぱりポイント、特に大和高田バイパスなんていうのは本当におっしゃっているように、事業者としてはこうしたいんだという、ただその勢いだけをお伝えするんじゃなくて、やっぱり構造なり、あるいはルートなりを計画変更したらこうなります、あるいは地元に対してこういう理解を求める努力をこれからしていきますと、こういったこともちゃんと伝えた中でこの事業の評価をしていただく必要があったんだろ

うなというふうに思った次第です。

ですから、きょうの資料のつくりも相当、どの道路についてはどれも同じパターンの構成になったりとか、まだまだ資料のつくりから、あるいは、説明の仕方からそれぞれ工夫して、ちゃんと評価していただくにたえる説明と資料が必要だなと思っております。これから案件がふえますので、もう少しそのあたりのところも委員長にまたご指導いただきながら考えていければ思っております。ありがとうございます。

【委員長】しばらく試行錯誤は続くかと思えますけれども、いろいろ事務局のほうもご努力されているんですね。この点に関しては高く評価させていただきたいと思えますけれども、少しずつ改善しながら前へ進めていきたいと思えます。

#### 事業評価監視委員会審議、議事録（速報版）の確認 について

【委員長】それでは、議事 4、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、事務局より読み上げてください。

【事務局】審議結果としまして、本日の再評価、道路 7 件、公園 1 件の結果を載せてございます。すべての案件、結果的には当委員会に提出された資料、説明の範囲においておむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり、事業継続でよいと判断されるということで、すべての案件がこのように審議結果となっております。

以上です。

【委員長】議事録（速報版）についてはよろしいでしょうか。 それでは、この議事録につきまして、お手元の資料のとおり、確認させていただきました。

【事務局】では、以上をもちまして、平成 22 年度第 2 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。

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 ]