

平成29年度 第2回 奈良県公共事業評価監視委員会 議事録

1. 日時 平成29年12月20日(水) 9:00~12:30
2. 会場 奈良県経済倶楽部 5階 大会議室
3. 出席者(敬称略、五十音順)
 - ・ 委員長 多々納 裕一
 - ・ 委員
大庭 哲治、寫川 安雄、下村 由加里、中西 麻美、八丁 信正、
福井 麻起子、三浦 晴彦
 - ・ 奈良県 農林部森林整備課、県土マネジメント部道路建設課、技術管理課
 - ・ 野迫川村 建設課

4. 議事

(1) 委員会の運営について

- 1) 平成29年度公共事業評価監視委員会構成員確認
- 2) 平成29年度再評価等対象事業説明

(2) 国道169号高取バイパス 道路事業

- 1) 再評価に関する説明 (道路建設課)

- 2) 再評価に関する審議

(多々納委員長)

この事業だけに限ったことではないですが、まず一つ目は整備の概要ですが、これはどういう整備をされますか。バイパスであることはわかりましたけれども、全区間、2車線の高架道路にするのですか。

(道路建設課)

計画の概要でございます。資料5ページをお願いいたします。全体は資料の5ページと6ページを見て頂きたいのですが、6ページに位置関係を示しております。国道169号のバイパスということで、バイパス道路を整備しているところでございます。最終的には国道169号から京奈和自動車道の御所インターチェンジまで結びたいということで、順次進めているところでございます。車線数につきましては、2車線で整備を進めているところです。全体事業費につきましても、全部2車線の事業費ということでございます。

(多々納委員長)

それはわかりますが、どの区間がトンネルで、どの区間が高架で、どの区間が橋梁ですか。何故144億円も掛かるのでしょうか。

(道路建設課)

道路の概要としましては、6ページの右側に写真を付けさせていただいているのですが、主に高架道路となっております、3.4キロメートル中、ほぼ高架道路で、内630メートルぐらいがトンネルの工事となっております、あと残りは全てほぼ高架道路という構造となっております。

(多々納委員長)

わかりました。事業評価なので、ほかの事業も同じなのですが、できれば費用増加する場合は、ここところが設計変更だというように書いてもらう方がわかりやすいですね。他の資料は非常によくわかるようになった気がします、工事自身が何なのか自体わからない資料になってしまったので、その辺りは今後可能性があれば追加をしておいていただければありがたいと思います。宜しくお願いします。

それから先ほど2車線だけだとおっしゃいましたが、そこにも実は質問がありまして、暫定2車線と書いてあるのですね。暫定と書いている場合は、たいていこの事業費というのは総事業費とか手戻りがないように用地費は含むとかそういうふうになっていると思うのですが、そこはいかがですか。

(道路建設課)

用地につきましては、委員長がおっしゃられたとおり、4車線の事業をしたときの手戻りがないように4車線の用地は買収させていただいております。工事につきましては2車線で進めているところでございます。

(多々納委員長)

はい、ありがとうございます。今後4車線化していく可能性はありますか。

(道路建設課)

はい、ございます。

(多々納委員長)

その場合は、今の単価よりは若干安く作れるということですね。

(道路建設課)

はい。

(多々納委員長)

はい、わかりました。他に何かありますか。

(大庭委員)

資料の11ページの事業の投資効果のところですが、残事業の走行経費の減少便益が、全体の走行経費の減少便益の倍近くになっています。これはおそらく交通量が増加したりですとか、あるいはバイパスということで高規格になっていることが要因なのかなと思いますが、倍近くも上がっていることから、これはどういった原因で上がっているのかを知りたいというのが私の一つの質問です。

(道路建設課)

残事業の走行経費減少便益が全体から倍ぐらいになっているというところでございますが、残事業のB/Cというのは部分供用した1工区分の便益を引いたものになりますが、部分的に供用した段階では走行経費自体は部分的な供用ですので、全体的に樫原とか吉野地域に抜ける大きな交通としては部分的には少ないですが、事業全体ができた場合には、走行経費の減少としましては、広域的に高取バイパスを走って車が走るルートという割合が大きくなりますので、その部分で増えていっているというふうに考えております。

(多々納委員長)

大庭委員、よろしいですか。

(大庭委員)

もう少し具体的に教えていただけたらありがたいなと思います。マニュアルが手元にありますけれども、マニュアルの例えばどの変数がどれだけ増えたから結果的に走行経費の減少便益がこれだけ倍近くなると、もう少し具体的にご説明いただくと助かるのですが。今すぐ手元に資料はないかもしれませんが、やはり倍近いというのは少し気になるので。おそらく計算ミスはないと思いますが。

(多々納委員長)

一番疑われるのは、計算ミスではないかと私は思います。残事業の便益が全事業の便益を上回るということは考えにくいです。そう考えると何か特殊な要因が働いたがために、全体事業では実は走行経費減少便益が少なくなるような何らかの要因が働いていて、それが残事業分だけで見るとそうでないということであればおかしいので、そこについては、今すぐにでなくても良いので、準備を頂けますか。今のお話では説明になっていないと思います。よろしいですか。

(道路建設課)

整理させていただきます。

(多々納委員長)

他、何かございますか。確認だけですけれども、バイパスに接続する御所高取バイパスがありますね。インターチェンジから入ってくる場所。これは国土交通省が工事を行う予定ですか。

(道路建設課)

これは、県で事業をする予定でございます。

(多々納委員長)

そうですか。この県で行われる事業は、今まだ事業化されていないですか。

(道路建設課)

今年度から新たに事業に着手したところです。

(多々納委員長)

わかりました。では計算上は、ここはどうなっていますか。このバイパスができることが前提とした交通量を入れているのか、そうではないのか。それによって随分ここの整備効果が違ってくるような気がします。

(道路建設課)

今年度新たに事業化したところでございますので、交通量の予測等につきましては、新たに事業に着手した資料中の青い点々のところ、これはできていないということで予測をさせていただいております。

(多々納委員長)

従って、ここのバイパスができるという前提でいくと、もっと大きな効果があると、そういう理解をして良いですか。

(道路建設課)

はい。

(多々納委員長)

はい。わかりました。それとの関係で、今の計算が関わっているということでもないですね。

(道路建設課)

そこは、確認をさせていただきます。

(多々納委員長)

はい、わかりました。そこのあたりも含めて、この件に関してお考え頂ければと思います。他に何かございますか。

(八丁委員)

ちなみに先ほどの4車線に関連して、この御所高取バイパスは2車線ですか、4車線ですか。

(道路建設課)

6 ページの御所高取バイパスにつきましては、今4車線で事業化をしております。

(八丁委員)

ということは、もうこの国道169号高取バイパスは、もう4車線にするという将来計画有り
でやっているということですね。

(道路建設課)

はい。そうなります。

(八丁委員)

そうすると完了している第1工区ですが、用地買収は当然4車線分で行っているのですか。

(道路建設課)

はい。4車線で買収をしております。

(八丁委員)

その辺の全体計画との整合というのが良くわからないのですけれども。ほぼ4車線でやるつもり
になっているのに、何で2車線で暫定的にやっているのかと。全体計画としてはもう4車線の
計画なのに、事業効果もそういう形ではやらないのですか。

(道路建設課)

都市計画は4車線で、将来的には4車線化するつもりでございますので、4車線で用地は買
わせて頂いております。ただこの高取バイパスの事業を新規で事業化したときは、当分の整備は2
車線ということで新規の事業化をしておりますので、2車線で再評価をしているというところ
でございます。

(多々納委員長)

よろしいですか。ということは次に4車線化される時は、またここで4車線になるときの事業
評価をされるということですね。

(道路建設課)

はい。

(多々納委員長)

わかりました。という状況だそうですが、よろしいでしょうか。
高取バイパスですが、今の計算のところ、若干問題があるかと思っておりますので、そこについては

委員会の終わりの辺りでご報告いただければと思いますし、そうでなければまた別途考えたいと思いますが。その点を除きまして、いかがでしょうか。これに関しては多少計算ミスがあったとしても、概要には変わりはないのかなと思うのですが。ご提案は事業継続ということでございますが、ご意見いかがでしょうか。

特に反対意見はございませんか。ではご提案のとおり本件に関しましては事業継続ということで進めていただければと思います。

ただ先ほど申し上げたように、若干資料の不備があると思いますので、そのあたりのフォローアップを宜しくお願い致します。

3) 意見集約

事業継続を妥当とする。

走行費用減少便益について再整理を行い、可能であれば委員会の終わりに報告を行うこと。

(3) 国道168号阪本工区 道路事業

1) 再評価に関する説明 (道路建設課)

2) 再評価に関する審議

(多々納委員長)

これについても、先ほどと同じで、若干補足説明いただけますか。どういう工事ですか。

(道路建設課)

この事業については、実際1.4kmございまして、その内トンネルが900mございます。それと橋梁が200mで、あと前後に取りつける道路となっております。2車線の道路で計画させていただいております。

(多々納委員長)

はい。他はいかがでしょう。

(八丁委員)

やはり21.5億円増というのは非常に気になるのですけれども、色々理由を説明していただいて、大体分かってきたのですが、例えば仮設迂回路、地元の要望で1億円増えましたという話があるのですけれども、この辺というのは当初から事業計画をやっていて、当然地元と協議しているのですよね。その辺が何故当初から入ってこなかったのかなと思います。どれだけの必要性があってその1億円というのが出てきたのか、非常に大きな話かなと。あとは例えば水枯れも色々な補償があるのですけれども、基本原型復旧というのは、工事を行う時の基本だと思っておりますが、この場合逆に改良されているみたいな話があって、それだと別工事というか、地元の水道事業の改良を道路工事と合わせてやっているみたいな話になっているのですよね。

そうなってくると道路工事の補償として説明できるのかなと、少し気になったのですが。

(道路建設課)

変更増の関係で2点ご質問をいただきました。1点目は通行規制の関係でございます。当然事業化をする以前にも地元とは協議をしている訳でございますが、これはどの事業もそうですけれども、地元で計画の概要を説明して了解を頂いてから事業に入るという手順を取ってございますが、新規事業化をして色々設計等を進めていく中でやはり地元にいるような条件をご納得いただくという必要が出てきます。

今回の工事につきましても橋梁の下部工を施工するときに通行止めが生じると、今画面で出している左の方の図面で少しわかりにくいのですけれども、『○』で書いているところが通行止めでその横に迂回路を設置している訳ですけれども、設計を進めてまいりますと、この橋梁下部工を施工することで設計を進めた段階で1年半の通行止めが必要だということが事業を実施してからわかりまして、それで1年半の間の通行止めの協議をしましたが、やはり片側通行ではなく、きちんと対面通行してほしいという地元からの強いご要望もございましたので、より円滑に事業を進めるという観点から現道の横に迂回路を新たに設けまして、両側通行を確保するというところでございます。その工事費が1億円というところでございます。

それと2点目が、水枯れ補償でございます。右側に大まかな図面を書かせていただいております。真ん中の黄色の線が阪本工区のトンネルになります。上に集落がございまして、井戸で水を確保されているという状況でございますが、先ほどご指摘のとおり、原型復旧というところが基本になるのですけれども、トンネルを掘って使われている井戸が枯れると、水が出なくなるということで、影響範囲外の井戸から水を集落の上へ供給するための施設を補償するということでお支払いをしているということでございます。その補償の費用が、詳細な調査をした結果、当初の想定していた条件から少し変更になりましたので、事業費の増を考えているところでございます。

(八丁委員)

まず1点目なのですけれども、道路としては元々ここは1車線の区間ですよね。だからその1車線であったところに1車線の仮設道、仮設迂回路を作るというのは納得できるのですが、1車線の所に対面交通ができる仮設道路を作るみたいな話になってくると、追加があって増えるかなという感じがするのですが。

(道路建設課)

全線については現道のトンネル等は狭いですが、迂回路を設置しております『○』のところについては、現道は部分的に2車線あるところでございます。全部が全部2車線ではないですが、ここは対向できるという区間でございます。

(八丁委員)

その辺の1億円というお金と、地元の不便とか、地元の方も1車線のところは片側交通になっ

て待つて通過させる形になっている訳ですよ。その辺のところは1億円のお金についてどう判断されるかなというところだけです。あともう一つ、この井戸の方についても、地元にとっても新しい水源から水を引けるというのは良いというのはわかるのですが、5億円と非常に大きな金額になっているので、それが十分説明できるのかというところにかかっていると思います。

(道路建設課)

井戸の補償につきましては、当然水文調査を行った上で、補償コンサル等も入れて、現在の取水量を調べまして、新たな施設から水を引いたときに、どれぐらい工事費がかかるのかというところも積算しておりますので、そこはきちっと対応しているつもりでございます。

(多々納委員長)

きちっと対応されていると思いますが、一般的な感覚で言いますと、何件お家があって、一軒あたりどれぐらい支出されているのかということになります。それだったらもう金銭的補償で何とかできないのか、制度上難しいと思いますよ。ですがそのような話もあるのではないかと感じることもありますし、そういうことであれば先ほど八丁先生がおっしゃったように、別の事業として、水を引く方が制度としては良い場合もあると思います。その辺りはいかがですか。何件ぐらいお家がおありですか。

(道路建設課)

実際何件あるのか手元に資料がないのですが、住まれている人数が28名、一時的に帰宅される方を考えますと多くて80名近くになると、地元への調査で確認しています。

(多々納委員長)

80名にしても、1軒あたり計算すると大きな金額だなという印象ですよ。

(八丁委員)

例えば他の県民の方に十分納得していただけるのかどうかというところですけども、これ以外にもうどうしようもないというか、代替案も含めて5億円を支出するしかないという理解で進められるということで宜しいでしょうか。5億円くらいあるともう別の水道事業ができそうな気がしないでもないですが。

(道路建設課)

五條市から水道を引くのに比べて安くなるということも検討させていただいております。

(鳶川委員)

色々な検討をなされており、出して頂いている資料を妥当なものだと拝見するしかないのですが、少し思うのは、たった3年前に45億円で計画されていた事業が3年間の時間で1.5倍に

なると、あまりにも乖離の幅が大きすぎる。民間の立場からいえば当初計画が何だったんだという話になるのです。

ものすごく特殊な事情が出てきて、そういう結果になったならまた別ですが、水道の話に関しても想定される範囲内かなと思うのですが。この今の増額の金額の差に対しては申し上げることはできませんが、元々の事業計画の全体金額というところの策定に何か問題があったように思うのです。回答を求めている訳ではないですが。

(多々納委員長)

そういうお考えだというご意見ですよ。まあ費用増に関していうと、一番大きいのは取り付け道路の工法変更ですよ。せっかくなので、その辺の大きな事例も少しご説明いただけますか。資料をお持ちなのですよ。

(道路建設課)

はい。これが全体の変更増の21.5億円の内訳でございます。大きく右側が変更の内容で、左側が変更に至った経緯でございます。委員長がおっしゃられたような構造の変更というのは、トンネル北側の交差点と南側の交差点で発生しております。その原因でございますが、警察との協議の結果で、トンネルが連続してあることになるのですが、トンネルの中が暗くて外に出たとき急に明るくなるということで、そのトンネルの坑口直近の交差点の安全性を確保するために、視距や見通しを当初の条件よりも長くすべきとか、右折レーンの幅を当初は1.5mで考えていたところをもう少し広く取ってはどうかと警察からの強いご意見もございましたので、変更するものです。他は地元の関係の迂回路であったり、水枯れというところでございます。

北側の交差点の詳細ですが、図中の左側が新規事業化時点の計画で、図中の右側が今回変更した計画でございます。

当初は混用レーンということで、右折レーンの幅が1.5mということで特例のような値を使っていたのですが、そこは後続車が追突しないように正規幅員の2.75mを確保すべきだということで道路の幅を拡げております。その関係でシフト長（直線車線と右折レーンを設けているところのすりつけの区間）の延長が長くなり、変更増が出てきているところでございます。具体的にその計画が変わったことで補償物件が増加したり、より川側へ掘削をするための拡幅工事が変更増になった事と、工事費が2億2,200万円、補償費が7,900万円と、工区北側で3億円の増でございます。

次は、南側の変更増でございます。左側に既設のトンネルがございます。今あるトンネルで図面の右側が今回整備する阪本工区のトンネルで、黒の点線が当初事業化したときのトンネル、赤が変更時のトンネルです。

当初のここには現道が走っているという関係から黒の点線が今の道路を機能回復するという事で迂回させる道路になりますが、今回の協議に伴って、大きく変更になったということでございます。この変更も先ほどと同じでございまして右折車線の幅員を特例の1.5mを使っていたのですが、正規の2.75mの幅員を使うということで、すりつける区間の延長が長くなってございます。また視距ということで、トンネルから交差点への見通しもより長くすることが必

要で延長を見直しております。その見直しの関係で、付け替え道路の構造が当初よりもかなり大規模なものになってございます。またトンネル孔口部が少し軟弱だということで安全対策をする必要があり、トンネル延長は短くなった分4億円ほど事業費は減っているのですが、取り付け道路の関係で、8億2000万円、法面の追加対策で4億6500万円ということで、合計8億4200万円が、工区南側で構造変更のための変更増となりました。北側と南側を合わせまして、合計11億4000万円ほどの変更増になっております。

(多々納委員長)

はい。ということだそうですが、よろしいでしょうか。右折車線の幅員が1.5mから2.75mに少し変えるだけで、何故20億円もいるのだろうかという議論ではあると思いますが。これは経費を縮減する余地はもうないのですね。

(道路建設課)

下がちょうど猿谷ダムというダムになります。治水とかでも利用されており、そこへの影響も考慮しながら、色々工法比較をしており、最も経済的な工法を選んでおります。現場の工事の段階では更なるコスト縮減に努めますが、工法を選定する側にあたっては、一番経済的な工法を選んでいるというところでございます。

(多々納委員長)

そのようなご説明でしたが、いかがでしょうか。

(鳶川委員)

これはお願いなのですがけれども、3年経ったら事業費が1.5倍になる、お金の調達の方法がないですね。公共事業だからできるかもしれませんが、当初の計画に何か齟齬があったのではないかという印象を受けるのです。右折車線の幅の取り方一つにしても、普通元々分かっている話ではないですか。

蓋を開けてみたら警察がだめだった。言葉は繋がらないですが、言いたいことは分かって頂けるとお思いますので、宜しくお願い致します。

(多々納委員長)

はい。おっしゃるとおりだと思います。ただ、公共事業の場合、地元協議の結果もあれば、地下の状況が事前にはわかっていないところも対応するために費用が増える場合もあることは理解しておりますが、あまりに大幅ではないかと。それから、行っている変更が重要だったのか、それよりも安くないのかといういろんな議論があり得るかと思います。今のところではそういう議論ですし、こういう意見が出ているのは事実だと思います。この辺りについても議事録のところにそういう意見もあったということを書いてもらう必要があります。最後にもう一つだけ確認させてください。

事業全体のB/Cは元々1.5でしたよね。その際の便益がいくらで、現在の便益がいくらですか。

(投資効果の表では変更後の) 事業費が 57.5 億円と書いてあるのですが、(再評価実施理由のページには) 変更後の費用が 65.5 億円となっています。何故少ないのでしょうかと思っているのです。費用変更後の残事業は 41.5 億円だけなのですね。

(道路建設課)

はい。

(多々納委員長)

これよりも少ない金額ですよ。現在価値化した結果だから、この 41.5 億円が今の事業費 66.5 億円に対応しているのですか。

(道路建設課)

変更後の事業費 67 億円のうち、順次事業を進めておりますので、残事業の事業費の正確な数字は確認します。ただ残事業の B/C で出している事業費 41.5 億円はその残事業に相当する分を現在価値化した事業費ということです。

(多々納委員長)

今確認しておきたいのは事業費の増加があったので、全体事業における議論がなされているか確認する必要があります。

前は B/C が 1.5 でありました。ということはザッといえば事業費の 1.5 倍だから事業費があっても便益は変わっていないので、66.7 億円だったと思います。事業費が当初はこれよりも小さく、それで本当に 1.5 になっていたのか、単純にそう思う訳です。そのあたりも若干説明をしていただいた方が良くと思います。

先ほどの計算のところで疑義があったので、その辺も合わせて審議の後の方でもご説明いただければと思います。

事業費の増加のところにっては色々意見がありましたが、それ以外のところで何かご意見はありますか。その他の部分の必要性に関してはよろしいですか。

それでは本件に関しましても、今のいくつかの意見に関してはご説明をさせていただくということで、その上で再度後ほど議論したいと思います。宜しくお願いいたします。

3) 意見集約

平成 26 年度の新規事業化時点の B/C の詳細について、再整理を行い、委員会の後の方で再審議を行う。

(4) 国道 369 号大保道路 道路事業

1) 再評価に関する説明 (道路建設課)

2) 再評価に関する審議

(多々納委員長)

国道369号ですね。これも先ほどと同じでどういう整備をされますか。ご説明をいただけますか。これは現道拡幅だけですか。

(道路建設課)

はい。現道拡幅のみの工事で、道路の構造も現道拡幅のみになります。

(多々納委員長)

要するに山間部の道路なので、斜面を少し切って山側に上げていく、基本的にそういう道路ですか。

(道路建設課)

はい。先ほど説明で申し上げましたとおり、川の移設工事も合わせまして山切工事と盛土工事が主な工事となっております。

(多々納委員長)

はい、ということだそうです。何か他にご意見はございますか。

(八丁委員)

費用便益のところですが、交通便益はゼロになっていて、中央分離帯がない場合は、交通便益は考えられないというご説明がありましたが、費用便益マニュアルを見ていると、14ページに交通事故損失額算定式が書いておられて、この辺は使わなくても良いのですか。交通事故の軽減がかなりありますという説明をしておいて、交通便益がゼロというのも変な話だし。それでいいのですか。

(道路建設課)

交通事故減少便益についてですが、歩道を作ることによって実際には効果があると考えていますが、マニュアル上の話になりますが、中央分離帯ができますと係数が上がって便益は増えてくるのですが、交通事故減少便益を算出する主な要因については、道路の改良前の延長と改良後の延長が短くなるほど、交通事故減少の便益が大きくなるような計算方法になっておられて、この事業については、全て現道拡幅事業になりまして、道路の延長1.4kmについては変更がありませんので、事故減少便益としてはお金が出てこない。この資料では0.0となっていますが、0.0・・・と少ない数字は出ていましたが、表上の金額表記の桁としては上がってこないです。

(多々納委員長)

マニュアル上はそうなっています。歩道設置に関しては、計量化の対象となっていない。そこ

については星印でも付けておいて、交通量が減少しない限りは交通事故便益は出てこない、歩道設置の分は計量化されていないと書いておいてください。そうすればわかると思います。マニュアルどおりであるとして書いてください。残念ですが、そういう形になっています。他にご意見はありますか。

本事業に関しては将来交通量が大幅に減っていますね。それで事業期間は少し伸びています。心配するのは、交通量が減るので、今の方が便益が高く、将来の方が便益は低くなりますよね。交通量が減るので、できるだけ早く完成しないと意味がないですよ。

(道路建設課)

若干用地取得に要する期間が前回の評価時点よりも長くなっている。工事は川を付け替えて、山を切ったりする工事ですので、現時点では残り1件の用地を除いて全て完了しており、早く工事を完成させたいと考えております。

(多々納委員長)

そういう性質もあるので、実はこの種の事業は人口が伸びていくとか社会が成長するときは様子を見ながら徐々に投資することは悪くない戦略ですが、人口が減るときにはですね、早期に投資する。ですから金額も先ほどの工事に比べると大きくない工事でありまして、どういうふうな順位付けをされているのかにもよるとは思いますが、あまり時間を掛けない方が意味をもつ工事だと思いますので、その点もご留意いただけたらと思います。他に何かございますか。

では、この案件についてはご提案のとおり事業継続でよろしいでしょうか。

(全委員)

異論なし

3) 意見集約

事業継続を妥当とする。

(5) 国道369号香醉峠工区 道路事業

1) 再評価に関する説明 (道路建設課)

2) 再評価に関する審議

(多々納委員長)

何かご意見等ございますでしょうか。

特にないようでしたら、この件に関しては、色々な面で効果があるということでありまして、残事業も便益も比較的高い事業のようでありまして、事業継続が妥当という形でお認めいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

(全委員)

異論なし

3) 意見集約

事業継続を妥当とする。

(6) 道路建設課分 審議保留事項についての回答

1) 審議保留事項に関する審議

(道路建設課)

①一般国道169号 高取バイパス

高取バイパスの残事業の「走行経費減少便益」が事業全体より倍以上増えている件については、もう少し時間をいただいて検証したい。仮に「走行経費減少便益」が同等程度であるとして計算させていただいたとした場合でも、残事業費のB/Cは4.6程度あると思っています。いずれにしても、再度数字を精査させていただきます。

②一般国道168号 阪本工区

阪本工区の平成26年度の新規事業化時点のB/Cがどうだったかということについて、平成26年時点のB/Cは1.5でそのときの便益はトータルで54億円となっています。現在の便益は66.7億円と上がっています。これについては、手元に配布しております平成20年11月の国土交通省道路局の費用便益分析マニュアルの8ページにある「災害等による通行止めの考慮」として、国道168号の通行止め、あるいは並行する国道169号の災害や雨量規制の通行止めの発生を過去5年間分考慮し、走行時間の短縮便益を計算した結果、便益が上がっているということです。実績に基づいて算出した結果、上がったということです。

(多々納委員長)

今の説明の内容について、資料に補足しておいてください。高取バイパスについては、最終的に数字の修正も出てくるかと思います。修正したものを出して頂いて、私に見せて頂いた上で、必要であれば、皆さんに検討していただくことにしたいと思います。方針としては変わりはないと思いますので、事業継続ということによろしいでしょうか。

(全委員)

異論なし

2) 意見集約 (一般国道169号 高取バイパス、一般国道168号 阪本工区)

事業継続を妥当とする。

資料については、修正したものを委員長に確認していただき、最終的な確定稿とする

(7) 主要地方道 枚方大和郡山線 中町工区

1) 再評価に関する説明 (道路建設課)

2) 再評価に関する審議

(多々納委員長)

事業の進捗がとても遅いですが、何か特別な理由はありますか。

(道路建設課)

本事業は、平成24年度に新規事業化し、その後、都市計画の手続きを進めました。都市計画の手続きに要する期間は通常は1年半くらいですが、本事業は地元との調整が長引き、都市計画の手続きに2年かかりました。その後、平成26年度から実際の用地買収で地元に入っています。新規事業化後、2～3年手続きに時間がかかったため、進捗が遅くなっています。

(多々納委員長)

手続きに時間がかかったということで、地元の状況その他も含め、進捗についての心配はないということでしょうか。

(道路建設課)

心配はありません。来年度からの用地取得に向けて、順調に準備を進めています。

(八丁委員)

今回審議する道路7件のうち、だいたい計画が、工期が遅れているように感じます。皆遅れるなら、当初から元々の遅れを想定して工期を長くとるという訳にはいかないのでしょうか。

(道路建設課)

当初事業着手時点では、概ね7、8年程度の期間で完了させたいということで計画しています。当初設定の7、8年で完了させたいと考えているのですが、諸々の事情が発生して実際は遅れていることが多いという状況です。

(八丁委員)

遅れるのは、予算が付かないからなのか、地元対応なのか、どちらが主な理由でしょうか。

(道路建設課)

ほとんどの事業が、予算がなくて遅れていることはなく、地元対応や手続きで遅れています。

(多々納委員長)

当初は、7、8年で終わるように予算組みをしているが、実際は地元に入ったり調査したりしているうちに、予定どおりいかなかったということだと思います。そのような事業が再評価

の対象として挙がってきているのであって、再評価にかかわらず順調に進んでいる事業もあるのですよね。

(道路建設課)

はい。

(大庭委員)

工事期間中の対応についてのコメントですが、平成30年春に医療センターができると、交通状況が大きく変化すると思います。医療センター開院時は、4車線は未開通で工事中だと思うので、交通量をどのようにさばくのが課題になってくると思います。このあたりの対応をしっかりと考える必要があると思います。

(道路建設課)

交通状況を見ながら、並行しているような別の道路を通行させるなどの対応を考えないといけないと思っています。また、交差点は渋滞するので、医療センター開院からは少し遅れますが、なるべく早く平成31年度に交差点部を完成させるように考えています。

(多々納委員長)

工事中に渋滞が悪化するという問題がいろいろなところで起きています。このことが工事費の増加につながることも、時々あります。大幅に交通量が増えるところに関しては、何らかの対策を考えておく必要がありますし、工事の進め方も若干考え直す必要が出てくる場合もあるかもしれないので、留意して進めていただきたいです。

(下村委員)

富雄南小学校の校区の問題がある中で、交通量は、今現在は少なくなっていると出ていますが、公共施設の開設で交通量が増えることに併せて、世帯数が増加しています。その中で工事が35年度の完成をもっと前倒しする必要がある状況でありながら、予算がこのままで問題ないのか、再検証する必要があるのではないかと考えます。子供たちの安全性に対する検証についての予算を盛り込み、期間短縮に合わせた費用増という可能性も含んだ上で審議する必要があるのではないかと思います。

(道路建設課)

まず、トータルの事業費を出した上で、事業費を年度割するような費用の算出方法をしています。事業費を増やして早く完成させるような方法は通常行っていないのが現状です。ただ、一刻も早くというのは、ごもっともなご意見であり、事業をできるだけ早く完成させるよう、努力します。小学校や公共施設の安全対策については、特にここはPTAや学校の先生が入った協議会を立ち上げ、安全のための協議をしながら進めています。さらに継続して安全に対する協議を続けていきたいと思っています。

(下村委員)

期間を短縮する努力を進める上で、これ以上の事業費増加の必要はないという回答を頂いたという理解でよろしいでしょうか。

(道路建設課)

はい。

(多々納委員長)

この資料の説明に限定されると思いますが、事業継続が妥当ということでもよろしいでしょうか。事業自体は、大庭先生がおっしゃった留意事項を踏まえていただければと思います。

(全委員)

異論なし

3) 意見集約

事業継続を妥当とする。

(8) 主要地方道 桜井吉野線 百市工区

1) 再評価に関する説明 (道路建設課)

2) 再評価に関する審議

(多々納委員長)

整備イメージが分かりにくいので、説明をお願いします。

(道路建設課)

現在、整備方針としては、南側の用地買収が済んだところから重点的に整備を進めています。バイパス道路なので、現道の通行に関係なく、進めています。バイパスと現道幅の間の200m区間については、歩道もつけて川側に拡幅して整備しているので、現道交通等に影響のないように進めています。

(三浦委員)

資料7ページの「桜井市方面と吉野町方面との間の交通の利用ルートの変化」の意味について教えてください。この図では、整備後により交通量が増えるということでしょうか。

(道路建設課)

はい。整備後に、この道路へ桜井、吉野の利用者が転換し、交通量が増えるということです。

(三浦委員)

この資料によれば、高取町を経由する国道169号の交通量が減るという想定がされていますが、先ほど審議した国道169号については、これと尺があった形のB/Cで将来計画されているという理解でよろしいですか？

(道路建設課)

全ての事業について、同じ条件で平成42年の交通量の予測をしています。路線によってそれぞれの交通量が違うということもありません。全ての事業で整合を取って予測しています。

(多々納委員長)

全体としてどのような計算をされているかという説明は聞いていないので、平成42年の道路状況を設定し、交通量を配分して予測しているということですが、その説明をお願いします。

(道路建設課)

平成42年時点で完成している道路のネットワークを作って、どこの道路にどれだけ交通量があるかを推計しています。高取バイパスの先線はまだ整備ができていないということで、ネットワークには入っていません。

推計の際には、OD（起点終点）を与条件として全国一定のルールで設定しています。A地点からB地点に行くのに、どの道路を通ったら一番早いかということ、最短で行けるような交通量を配分し、その結果、奈良県全域の平成42年の将来交通量を推計しています。

B/Cは、平成42年のネットワークから、求めたい区間の整備がある場合、ない場合を求めて算出しています。

(下村委員)

資料11ページの写真にある通り、本道路は今年10月の災害により土砂崩れが起きて、バスなどの通行が大変困ったと聞いています。事業完了年次は平成31年度から平成35年度まで延びていますが、災害費用の盛り込みをせずに予算管理を行っていて問題ないでしょうか。

(道路建設課)

災害復旧については、別事業で対応しています。今回の事業には含んでいません。

(多々納委員長)

整備が早く進めば、災害復旧費も少なく済むでしょうということです。だから早く事業を進めないといけないのではないのでしょうかということです。整備が完了すれば災害被害を受けなくて済むという効果が本資料には含まれていないので、本来はもう少し効果があるのかもしれないので、そこも含めて検討いただければと思います。

(八丁委員)

資料5ページの整備後の横断図で歩道の幅員が2.5mありますが、山の中の道で、集落も近くにないので、歩行者はいるでしょうが1mもあれば十分かと思います。整備水準、歩行者が通る可能性はどのように検討なされているのでしょうか。

(道路建設課)

道路と並走する川の対岸が百市地区の集落となっており、集落の人がよく歩かれます。また小学生はスクールバスで通学しますが、バス停まで行くのに、この道路を歩きます。通学路にもなっています。また、ハイキング客も通行し、よく利用される道路となっています。

(八丁委員)

人はもちろん歩くでしょうが、歩道の整備水準と必要性の関係はいかがでしょうか。歩道を設けると用地幅も必要になりますが、歩行者に対する費用対効果はどうでしょうか。小学生が2列で歩くのに、2.5mの幅員が必要でしょうか。基準で決まってはいるのでしょうか、将来の検討課題ではないかと思います。

(多々納委員長)

道路構造令等の規格もありますし、その説明と、ここの地域の歩道の位置づけにおいて、なぜ歩道を必要と判断したのか、他の計画とどのような関係性になっているのかどうかについて、触れていただいた方がいいのではないかと思います。歩道の幅について、B/Cという議論は今のところないと思います。個人的には、幅を狭くしたり、グレードを下げたりするというような議論はあまりしない方がよいと思います。

資料の写真にあるように、車がどんどん通るようなところに歩道が無い状況がずっと続いていると、なかなか歩く気になりにくいのかと思います。歩いてもらおうという意図があるような路線であれば、歩道がある方がいいという議論だと思いますが、そのあたりについては、説明いただけていないので、今後再評価に出てくる事業については、そのような話もしていただければと思います。

今回の議論について、歩道を抜いた方がいいという議論ではないとは思いますが、いかがでしょうか。

(八丁委員)

抜いた方がいいということではありませんが、道路構造令で2.5mと決まっているものなのか、1.5mという規格の歩道もあるのに、2.5mとしたのか、そのあたりを教えてください。

(道路建設課)

新たに歩道を設置する場合は、道路構造令に従って標準幅員を2.5mとしています。駅前など、歩行者通行量の多いところはさらに1m広げて3.5mで計画しているところもあります。

1. 5mという規格もありますが、これは既存の道路の範囲内で用地取得をせずに幅員を再配置するような時に採用することもあります。

(多々納委員長)

どこでも2.5mの幅員が必要なのかということではないと思いますが、今回は、道路構造令にしたがってやっているということですね。本委員会は設計について議論する場でなく、説明された範囲内で、事業が妥当かどうか議論するところなので、その観点で検討した場合、本事業を継続することはいかがでしょうか。

全体のB/Cは2.2から1.3に減っていて、これは交通量が減ったからであるということです。しかし、本区間が整備されれば、再び交通量が増えて、その当たりを総合的に判断して効果が上がるだろうということでもあります。また、残事業のB/Cが2.7あれば効果があるのでよいと思います。事業継続という提案通り進めていただければと思いますが、いかがでしょうか。

(全委員)

問題なし

3) 意見集約

事業継続を妥当とする。

(9) 一般県道 椿井王寺線 椿井～三室工区

1) 再評価に関する説明 (道路建設課)

2) 再評価に関する審議

(大庭委員)

この事業は、B/Cについては問題ないと思いますが、この道路の位置づけは、「安全・安心を支える道路整備」であり、これが整備の目的だと思いますが、その点についてはどのように考えていますか。どのように工事を進めていくのかということについて、もう少し説明があればよいと思いました。第一種低層住居専用地域の中にあり、閑静な住宅地のエリアを走る道路を拡幅して交通環境を整えようということですが、交通量が増える中で、歩行者の安全を守るという点について、どのように両方のバランスを取って整備しようと考えているのでしょうか。具体的な説明があってもよいと思いました。

(道路建設課)

第一種低層住居専用地域と第一種住居地域という、良好な住環境を守る地域の中で、歩行者が多く、車が多い状況で道路を広げているという事業です。進めている計画は資料5ページに示しています。歩道もない中、両側に住宅があり、歩行者も非常に多いことから、幅員3mの車線を2車線で整備し、両側に3.5mの歩道をつける計画により、良好な住環境の形成に寄与する

道路整備を進めていきたいと考えています。

(大庭委員)

この事業は交通安全性を目的として説明しているのですが、その部分について、B/Cには出てきませんが、第一種低層住居専用地域でかつ、交通安全について説明されているからには、どのように進めていこうとされているのか、もう少し説明があればいいのかと思います。

(多々納委員長)

先ほどの資料の図で見ると、平面で歩道だけ広げますというように見えますが、それで本当に安全になりますか、交通が円滑になりますか、この地域の住環境の向上に貢献しますかというような疑問が出てきてしまいます。実際には工夫されるのでしょうか？

(道路建設課)

現道は狭い道路で曲がっているような区間もありますので、走りやすいような線形にしながら、道路を広げ、両側に歩道を設置して、ゆとりある空間で整備させていただきます。工事施工中の段階であっても、100mくらいの一定区間用地買収ができたところは、暫定的に歩道空間を確保しながら部分的に改良することで、安全面にも配慮しながら、事業を進めています。

(大庭委員)

例えば、歩道幅員を3.5mとされていますが、電柱があったりしないのか、きちんと通行幅が確保されているか、住民の考えが反映された道路整備になっているのか、このエリアは慎重に整備を進めていく必要があると思いましたが、進め方のプロセスや、歩道整備がどのように進められて安全性が確保されるのかを説明していただければ、納得できたと思えました。

(多々納委員長)

幅員3.5mというクオリティの高い歩道において、防護柵や街路樹、歩道と車道の段差等を組み合わせながら歩行者の安全性を確保することで円滑な交通を流すといったようなところが資料として見える形になっているとよいと思います。また、一種住専の中の家の前を車がどんどん通るといことになる、地域に住まれている方は、「危ないのではないか」と思うと思いますが、どのような対応をすれば地域の方々が納得されるか、また、納得されるような話し合いの仕組みを準備されているのであれば、紹介してください。

(道路建設課)

事業を始めるにあたり、地元と協議会を作って、道路の線形や左右どちらに広げるのか、歩道の幅員等について地元と相談しながら構造を決定しています。車線が広がることで、自動車が速度を上げるという声もありますが、現状は車線が狭くて渋滞が起きているので、住宅地内の生活道路の中に通過交通が流入することの方が大きな課題だと地元では認識されています。このため、渋滞の解消という意味でも、2車線で6mの幅員を確保するようにしています。

(多々納委員長)

地元の意向を十分に反映された道路であると思います。ただそのあたりのことが資料や当初説明で分かりにくいです。

また、普通に考えると、「この事業は進むのですか？」という議論もあると思います。これについても、「進んでいっています」ということです。地域の方々にしてみたら、抜け道のように生活道路を使われる方が、危険性が高いということもあって、事業も順調に進みつつあるということですが、いかがでしょうか。

(福井委員)

この道路を日常的に利用しています。資料に進捗率が60%と書かれてありますが、通行している感覚として、まだまだ住宅が残っているイメージがあります。本当に平成34年度までに完成するのか疑問があります。

また、用地取得の残りが40%となっていますが、交渉を進めているのか、まだ交渉を始める前の段階なのかなど、状況はいかがでしょうか。用地取得の見通しは完了年次に反映されているのでしょうか。

(道路建設課)

用地買収の進捗見込みを踏まえた上で、できるだけ早く完成させる必要があるということで、平成34年度の完了を見込んでいます。

用地取得については、全体で約80軒強の取得が必要ですが、50軒ほどの取得が完了しています。残り約30軒のうち、半分強は交渉を進めている状況です。20軒くらいは交渉を継続中です。毎年事業は進んでいるので、できるだけ早く用地を取得して、事業を進めていきたいと考えています。

(多々納委員長)

事業の進捗率は、お金をいくら使ったのかということで表現されています。用地進捗率は何割買ったかということです。6割用地を取得して、お金を63%使いましたということです。この種の工事(平地で構造物も少ない)では事業費に占める用地取得の費用が一番大きくなるので、多少のオーバーランはあるかもしれませんが、今のところ予定している事業費の範囲に収まるということですよ。

(道路建設課)

はい。

(多々納委員長)

ここ5年間の間で45%ほど進んでいますから、進み方としての意味ではそれほど心配ないのかなと思います。ただ、用地取得は、最後の1軒、2軒が大変になるので、そのあたりを心配

されてのご意見だと思いますが、ここではその懸念は、今はないのですね。

(道路建設課)

はい。ありません。

(下村委員)

用地交渉が進捗している状況で、これだけ経過をしているということであれば、決まった事業費の中で収めていくためには都市計画や全体像、全体仕上がりイメージのようなものが提供できるのであれば、地権者を含め公平かつ公正に皆さんに同じ認識を持って頂くために、もう少し具体的な工事のイメージを提供いただければ、なお安心して事業の推進に賛同できるのではないかと感じました。一コメントとして発言します。

(多々納委員長)

道路事業全般について、どのような事業であるかをもう少し丁寧に説明していただいた方がよいと思います。資料について、若干追加できるのであれば、追加しておいていただいた方が、県民の理解も得やすいということだと思います。

本件につきましても、資料に追加できるものがあるならば検討していただければと思います。条件はつきませんが、この事業については継続と判断することによろしいでしょうか。

(全委員)

異論なし

3) 意見集約

事業継続を妥当とする。

(10) 林道北股弓手原線、林道ホラ谷立里線 林道事業

1) 再評価に関する説明 (野迫川村)

2) 再評価に関する審議

(多々納委員長)

前回指摘されました件に関しまして、概ねお答えいただいたと思いますが、いかがでしょうか。まだ十分直っていないとか、よく解らないとかいった、そのようなことはございませんか。少し確認だけしておきます。林道整備事業といった名前を使っていますが、これは森林環境整備事業を含むということですか。

(野迫川村)

はい。

(多々納委員長)

ということは、森林環境整備事業に関わる費用というものも事業費に含まれるわけですね。

(森林整備課)

はい。森林整備費も B/C の分母の C に入れております。

(多々納委員長)

そうになっている必要がありますね。それほどこの資料を見れば解りますか。

(森林整備課)

B/C を書いている冊子です。

(多々納委員長)

費用対効果評価マニュアルと書いてある、このファイルですよ。この中のどこを見れば良いですか。

(森林整備課)

6 枚目です。事業費集計表（森林整備費）と書いたものでございます。

(多々納委員長)

事業費集計表（森林整備費）と書いてあるものですね。普通の事業だと、事業費と維持管理費ですよ。

(森林整備課)

はい。

(多々納委員長)

森林のこの分に関してだけは、森林整備費といったものがさらに入っていて、それが入っているが為に森林整備ができることによる便益というのが、ここで言うと、先ほど言った大部分を占める便益だといった、そういう金額が出ているということによろしいですか。

(森林整備課)

はい。

(多々納委員長)

ということは、この便益が続いていくためには、本当は森林整備費が継続的に計上されなければいけないと私は思いますが、間違っていますか。

(森林整備課)

森林整備費については、間伐とかそういったものも森林整備にはなるのですが、それによって、一回整備すればずっと向上するのではなくて、順番に一つの面積の中で何年かごとにやっています。

(多々納委員長)

何年かごとにやっていかなければならない訳ですよ。何年かごとにやっていると書いていない様に見える。1回これだけ見ているのだとして計算しているのか、その辺がわからない。

(森林整備課)

見ていただいております、事業費集計表の森林整備費の中で、金額が入っている部分がございます。それが実施している年だということです

(多々納委員長)

ということは、将来はあまりしないということですか。その様に見えるのですが。

(森林整備課)

例えば平成53年度とか平成58年度とかに数字が続いているということだと思のですが、森林整備につきましては、間伐は48年生まで行って、その後は主伐というか択伐であったりとか、そういう形でいきますので、森林整備としましては、だいたい48年で終わりです。木も大きくなってきますので、『0』が続くのは、しなくても森林機能は維持できているという考えで、あとは必要があれば収入、収穫として切っていくと、いう形で考えています。

(多々納委員長)

そういうことは書いてあるのかも知れない。それはそれでいいのですが、ただ確認しておきたいことは、通常の事業とは違って、林道ができることによって、森林整備ができる。そのためにお金は掛けるのだけれど、その分も費用と見込んで、見込まれる便益も入れ込んでいくということで、これを一括して林道と呼んでいる、ということの良いですよ。

(森林整備課)

はい。

(多々納委員長)

そういう様な整備、事業をしているとご理解いただければと思います。もちろん定量化の仕方についての議論はあろうかとは思いますが、前からやられている現状の持っている大きな木が出荷されるまでを含んでの期間を設定しているという理解でよろしいですか。

(森林整備課)

はい。

(多々納委員長)

計算をした結果、こういうふうにやりましたというご説明だということで、よろしいですか。

(森林整備課)

はい。

(多々納委員長)

前回までの質問事項に加えて、若干少し理解をしていくための整理を加えたつもりですが、本件に関しまして、ご意見ございますでしょうか。

(八丁委員)

今日新たに説明してもらって、少し気になったのですが、例えば、北股弓手原線ですか、間伐実績とあって、これからまだ間伐をしていくような地域もまだ残っているように書いてあって、効果計算上また治水効果とか出てくる平成22年度ぐらいで、全体面積は143haとあるけれど、間伐なんかは地域全体、森林が整備されているという条件で計算されているということですか。

(森林整備課)

計算上はそうなってしまっていて、あと今後はですね、生産の方に移って行くわけですが、ただ、択伐といいまして、収穫するための間伐みたいなことをする。それによっても便益の数字は上がってはいませんが、出てくるかという説明になるかと思います。

(八丁委員)

このあたりの便益が全体面積に波及するとか、その辺の違いというか、どこまでを見て、全体地域に効果が波及するのか、どうやって算定されているのですか。

(森林整備課)

北股弓手原線につきましては、あと5年で終わるというところと、トンネルの分が残っているというところで、早めに143haになっている。ただ、ホラ谷立里線におきましては、今後ともH38年まで実施していく中で、その中で整備もしていくことになっているところです。

(八丁委員)

林道の延長に合わせて効果の面積も増やすということですか。

(森林整備課)

増えているということになります。道が繋がっていませんので、整備がしにくいということもございます。

(多々納委員長)

今補足説明資料で配っていただいた、資料のページ番号で言うと、例えば3ページでも4ページでも5ページでも良いけれど、今の話は時系列の話は考慮せずに話をしていますね。

(森林整備課)

はい。

(多々納委員長)

たぶん面積はそのまま掛けているでしょう。今の指摘とは違いますよね。つまり林道の開設時期に合わせて、アクセスできる場所は変わってくる。あるいはいつの時点から行ったか、発現時期とは当然違ってくるのだけれど、その議論は反映せずに単純に掛け算してますよね。

(森林整備課)

はい。

(多々納委員長)

今のようなことは『現状では考慮できていない』というのが正しいお答えですね。

(森林整備課)

はい。そうです。

(多々納委員長)

ですから、まだできていないけれども、平成22年の時点で、全部できましたという計算をしています。ということですね。

(森林整備課)

はい。

(多々納委員長)

若干気になる数字ではありますが。それは間違いないですね。仮に今のようなことを修正したとしてどうなるとお考えでしょうか。

(森林整備課)

修正したとしても、十分整備は行っていけるのかなと考えてます。

(多々納委員長)

どうしてですか。

(森林整備課)

前回の質問にも出ていたのですが、地方創生交付金ということもありますし、そういったプランの中でですね、特に木材価格が低い中で、森林整備をやっていかなければならないということで、いろんな事業を、例えば森林環境税を使って間伐をしていくとか、通常の森林整備造林事業によって整備していくことも考えられますし、そういったことも随時取り組んでいきますし、今後インバウンドの関係もありまして、利用される方も多いというふうに考えております。

(多々納委員長)

そんな次元で話をしているのと違います。ここでいう林道整備事業及び森林整備事業というのを同時に行っていくというそのプランが、経済的に妥当かどうかを議論しているのです。その算出根拠が正直言って荒っぽいので、それについて若干精査をされるとしたら、どういう方向に変わるとお考えだから、今のままでも大丈夫だとおっしゃるのか、そうでないのかをお聞きしている。

(森林整備課)

今後ですね、保育が終わってきて、森林整備、木材の搬出が今後も増えていくだろうというところの、木材生産機能便益が上がっていくのではないかとというふうに今は考えております。

(多々納委員長)

今の点に関しては、時点がいろいろ変わっていくとしても、全体として、効果の及ぶ範囲の面積は同じだろうということですね。

(森林整備課)

はい。そうです。

(多々納委員長)

それで、発生する時点が前に出ていっても、後ろに出ていっても、特に後ろになるほど便益としては効果が低くなるけれども、その部分の効果というのは、もちろんマイナスに出ますよ。だけどそれは限定的だろうと思っている。というそれだけの話ですけど。多分実際上ではマイナスに出るので、少し過大評価をしているはずですね。これはよろしいですか。

(森林整備課)

はい。

(多々納委員長)

これだけで見ると、正直申し上げまして、『この部分だけで便益がプラスですから、この事業を実施したら良い』という事業ではないということ、本当は確認してもいい事業だと思います。そういうこと自身が問題なのです。村長もおっしゃっているように、林業の成立云々とか環境だけの話でこの道路が、どう実施していくべきかどうかの判断は多分ないのです。そこを含めてここで議論いただかないといけません。そこだけを確認しておきたいのです。よろしいでしょうか。

ここで、B/C が1より大きいから良いんだという事業ではない、多分少し低いんだらうと、それぐらいのものだと思うのです。その中でどのようにお考えになるかということをお聞きしたいのですが、委員の皆様方がお考えでしょうか。

(八丁委員)

あくまでどのように考えるかは非常に難しい判断でしょうから、B/C というのは一つの目安であって、それが、全てを決定づける訳でない。もちろん B/C もきちんとやって、1.0 あるのが良いわけですが、他の要因もあって、計算上出てこない、そこも含めて考えますと、この事業はやらなければならない、といったストーリーがあっても良いのかなど。全て1.0にこだわる必要もなければ、当然 0.98 という数字もあるので、そういうようなことを考えれば別に、全く無視する訳ではないのですが、効果の要因を考えても良いのかなという気がします。

(多々納委員長)

それが、例えば防災上、地域の将来像とかもう一度お聞きしていたことだと思っているのですね。数字だけで例えば 1.0 とか単純に言って林業の観点で見たときだけの便益がどれだけだという議論で整備した訳ではないのですよね。ここではそれ以外のことも含めてこの事業自身の妥当性というものを判断していきたいと思います。

ここでの事業目的は、今の単純な交通利便性の改善とか林業生産の向上とか、そういったものだけではなくて、地域の災害地へのアクセス性の向上とか、あるいは地域振興だとかそういったものも含んでいる、ということではありますが、そういう観点からみると、地域の人々の要望が非常に高いと。村長さんも、何回も説明されておりますが、そういうところがあると理解していますが、いかがでしょうか。後は、費用等実際出てきたいくつかの B に対して C が小さいから OK だよ、とは簡単に言えない事業ではあるのですが、いかがでしょうか。

皆様方に個々にご意見をお聞きするような話だとは思いますが、1人ずつ聞きましょうか。最初は大庭先生から、いかがでしょうか。

(大庭委員)

非常に難しいですけども、この野迫川村のおかれている状況です。ロケーションもそうですし、社会経済的状況もそうですし、そういった中で林道がその林業生産のみならず地域の活性化にも寄与するというのも、これまで資料の説明等もされていまして、また、緊急

避難路という意味でも、この地域で実際に災害等を経験されているのですよね。そういう意味でも重要性はかなりあるんだらうということから、林道ももう着手されていて、普通は繋がらないと意味がない林道でもありますので、継続という方向に私はあります。

(中西委員)

前回出席していなかったもので、把握できていないことの方が大半ですけれども、木材生産量がここ20年で何倍も、5倍くらい増えていますよね。そんなに林業生産量が増えているのが結構驚きなのですけれども、増えているのは林道が少しずつ延長されていることによる効果があつてのことで、さらに延長し、繋がれば、大きく増えなくてもある程度で維持ができて、それによって野迫川村の経済とか、人口とか、社会において良いのであれば、もう少しというところもありますし、このまま継続でも良いのではないかと思います。

(鳶川委員)

前回の議論の中でも、数字を見て44億円の便益の内33億円が森林整備経費であることに違和感を覚えられたと思います。今回計算の仕方ですとか、色々ご説明をいただいたのですが、費用対効果というのですか、経済効果的に言ったらあまり合わないのではないかと。地域的なこともありますので、そういう費用対効果と言いますか、それと違う部分での必要性やルールを訴えられているとおりで、特に災害時のことなんかも考えましたら、生活道路としても必要な道路であると非常に重みを感じます。そういう意味で事業も進捗することですので、継続してやっていただければいいのではないかと私は思います。

(三浦委員)

先生方おっしゃっているようにほぼ同意見です。一つの基準にB/Cはなるのですけれども、1を切っていたら絶対ないかという訳ではないと思います。経済性以外の災害等々、地域性もあるということ踏まえて、それから事業も進んでいくということもありますので、村長からのメッセージ等々、地元の要望もということ踏まえれば継続ということで、私としては構わないと思います。

(八丁委員)

先ほど少し発言したのですけれども、経済的な面と環境的な面と社会的な面を考えると、経済的な面で一応見て、少しあれかなというところもあって、環境も一応B/Cで、社会的な面は苦勞してあまりでてきてない。地域活性化事業とか、地域連携事業とか、そういうような目的にはかなり合致している部分がある。その辺の部分は補っていけるので、継続型が妥当かなと思いますが、当然県の林業に対する他の支援策、他の部分のサポートがかなり必要になってくるのではないかと思います。これ単独で見ると中々経済的には難しいけれども、そういうところを重点地域ですと、またかなり存在的にも発展させます、という方向性を目指していただいて、他の部分でも積極的にサポートしていただくということで、継続していただければいいのではないかと思います。

(福井委員)

ほかの委員の先生方と同様に、継続で良いのではないかと思います。正直、私はこの分野の専門ではないので B/C と言われてもピンとこないというか、1 を超えたら良いというのはわかったのですが、この資料に反映されない現状というのもきつとあると思うので。そういう点を踏まえて継続で良いと思います。

(下村委員)

私もこの事業を進めるのは賛成です。ただし、実は予算的に、元々の総事業費が63億円で、すよね。41億円と22億円。63億円、実利益として稼ぎあげるのはかなり命がけになるわけですね。それだけ必死の思いのお金を使っての運営になりますので、先程も申し上げたように、前回からの元の話に戻させていただくと、決して反対ではないけれども、本当に進めていくうえで、これは本当に必要だという事業として数字的なものだけではなく、B/C 以外の部分で奈良県民として本当にこれが必要であるということをしかり理解できる目標が明確に欲しかった。それと、事業を運営していただくにあたっての骨格等がぶれないように費用を使っただけでいるという確証が欲しかった、というのが実際の回答だと思うのです。森林火災であるとか想定されていないですけども、例えば大地震が起きる影響であるとか、そういう影響面を考えると、工事的には絶対続けていかないといけないものなのです。費用も節約すれば良いというものではないと、確かに思っています。だからこそ余計に、しかりと目標を持って達成年度に仕上げていくということ、全体的に目指していくべき事業であるというふうに考えます。

(多々納委員長)

今委員の全ての方々のご意見を伺いました。費用便益分析といいますか、費用対効果、その比率で見ますと、その部分からだけみると妥当であるとは言いきらねと、そういう事業であるという認識をされていると思いますが、それであつてもなお地域事業を継続した方が良いという方々ばかりでありました。だから良いんだという訳ではないのですが、今回のこの案件に関しましてはおそらく便益として計量化されていない部分の規模が非常に大きいでしょうから、その部分を考慮いたしまして事業計画が妥当である、こういうふうになりたいと思います。

2 つほど私の方から意見があります。1 つはまず費用と便益の方についての、きちんとした精査をもう 1 度かけてください。2 点目は、この種の事業の場合、地元のご意見が非常に重要にはなるのですが、ここで議論するということは、県としてどういう判断をされているのか、なぜそうなのか、こういう議論が重要かと思つきます。B/C が正だからいいんだ、みたいな感じでは少しよろしくないですね。先程いくつか八丁委員もおっしゃっていましたが、政策というか、こういうものとの関係で、事業を推進したいのである、ということです。それが 1 つあつたと思つきます。

最後に、事業費そのものの算出根拠がどういう整備と、どういう費用なのかということが、先程の道路のところと同じですけども、少しわかりづらい。その辺りのところの整理もし

ておいていただいた方が良い。従いましてそのような3点の部分、特に最初の精査の部分と、費用便益。それから、政策との関連性。最後に今の事業のイメージと費用との関連性。この辺りの整理をもう少ししていただいて、お見せいただけますでしょうか。ただ、それをしていただいても結論には違いがないと思いますので、現時点でこの事業に関しましては、事業継続が妥当であるという判断をしたいと思いますが、宜しいですか。

(下村委員)

先程の説明に1点付け加えさせていただきたいのですけれども。この件に関して特に「観光」という言葉がやたらと出ているんですね。特に県として、日本の中で奈良県としての役割がとても大きいと思いますし、そういうことも含めた観光的な視野、文化的な視野ということが文面に出るのであれば、そういう全体イメージというのも含めてやっぱり事業計画とか、上げられているというのも今後こういう案件を進めていただくときには、もう少しより明確に観光的である、という表現ではなくてこのようなかたちで、観光的で経済効果を出すであるとか、奈良県の文化イメージを上げるであるとか、そういう目標があると、道路のネットワークを提示するのと同じように、観光の相対イメージが、部署が違うから大変だとは思いますが、一部連動させてもらえると、今回の件などはより明確に賛同できる意見になったのではないかと考えております。

(多々納委員長)

ありがとうございます。重要なお指摘だと思います。特に、林業、林道だけの議論というのではなくて他にもある。総合的にどう寄与するのかというのは、やっぱりわかりやすく主張する。それが県の政策であり、県が提案されている訳です。県がいわゆる政策と整合的であるということをご説明いただくことは大事なことだと思います。

おそらく観光に関してもやはり同じように、先程は、そこを私は強調できていませんでしたが、委員がおっしゃったように分かるようにしていただくことが大事だろうと思います。こういう案件であれば、より丁寧にそのあたりを書いておく方が良いと思うので、資料の最終的なブラッシュアップについては、私の方に引きとらせていただいて、事業継続ということの判断はさせていただきます。

(中西委員)

すいません。今後の奈良県は林業、林道に関するこういう評価は出てくると思うのです。奈良はやはり、日本の林業を代表する県ですし、やっぱり人工林もすごく多い。ですから、今日の話し合いの内容というのは今後の評価に活かしていただけたらと思うのです。

お配りしていただいた資料の方で、水質浄化便益というのがありますが、これは流域貯水便益とたぶん同じものですね。おそらく流域貯水と水質浄化というのは、質的に全然違うけれども、たぶん水質浄化というのがないから流域貯水でそのまま使っているのか、逆なのかだと思うのですが。この辺が、もし水質浄化便益というのがないなら仕方ないのかもしれないですけど、この川の水というのが、この山の流域から流れる水というのが、奈良県の水

道にどう関わっているのかは、把握できていませんが、奈良県民の方々のことを考えると、水質が良いに越したことはありませんので、その辺りの評価がこれでは少し出にくいところがあるのかなと思います。

ここでは環境保全便益に適した森林土壌蓄積分というので、土壌の侵食深というのが出てきますけど、これはおそらく水質浄化にも関わる部分で下草がないところから、土壌の表面がどンドン流れて行って、それが川に流れこんで、川の水質を悪化させるということがありますから、そういうところを含めて、水質浄化の便益というのがもっと評価できれば、皆さんの飲み水とか生活水にも反映されるものなので、良いのではないかというふうに思いました。

(多々納委員長)

はい。県の方から何かお答えありますか。

(森林整備課)

おっしゃることはよく理解しております。ただ、申し訳ございません。マニュアルなので、こういう形で出すというふうになっている関係でこういう計算をさせていただいているとしかお答えできない状況です。よろしくお願いします。

(多々納委員長)

県の立場で言っても違うだろうし、色々あるのですが、基本的にこの種の委員会は、国に報告するためだけにやるというものではなくて、むしろ県民に対してのものということでもありますので、必ずしも国が作ったマニュアルで全部評価しなければならないということはないわけですね。ですが、通常このようなマニュアルは国が作っていることが多くてですね、作っている国側の方で、こんなので良いのかなと思うことも書いてある場合もある。そのあたりの部分についてはどういうスタンスでいくかというのは、非常に重要なことではあるのですが。ただ、そうは言っても国で作っているマニュアルを全く関係なく、この分を全て1から作りましょうなんて言いますと、それだけで大変なことになってしまいますので、それに関してはメリハリをつけて考えていく必要があろうかなと個人的には思っております。

地域によっては、こういう事業評価委員会では国のマニュアルに書いてあろうがなかろうが、この方が正しいと言って変えてもらったこともあります。しかし、こういうやり方等をやっていただくということになれば、その分だけ審議回数が増えます。それぐらいやっていただければ、そういうのもできるのではないかなと思います。そこまでのことは中々できないのかなと思っております。ただ、あまりにもおかしいものはいかに国のマニュアルであっても作り直す必要があるのではないかなと思います。

今後そういうところがありましたら、資料をきっちり用意してもらっておりますので、見ていただいて、必要などころを変えるべきだということがあれば、来年の委員会のようなところで少し言っていただければと思いますし、そのように対応させていただきたいと考えております。

3) 意見集約

政策との関連性や、観光の促進、生活道としての機能など、便益として計量化されていない部分を考慮して、事業継続を妥当とする。