

平成30年度 第1回 奈良県公共事業評価監視委員会 議事録

1. 日時 平成30年11月5日(月) 15:00～17:15
2. 会場 やまと会議室 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
 - ・ 奈良県 県土マネジメント部 企画管理室、技術管理課
地域デザイン推進課、下水道課、道路建設課

4. 議事

1) 奈良県公共事業評価監視委員会運営要領の一部改正について

1) 運営要領の一部改正が必要となる理由について説明 (企画管理室)

2) 審議

(多々納委員長)

資料2に新旧対照表と全体の改正後の案がついてございます。そちらも、ご参照いただければと思います。新規事業採択時評価に関して審議対象とすることに伴い、運営要領を改正するというので、いかがでしょうか。むしろ望ましいことと思います。

意見がないとのことですので、改正に関してはお認めいただいたということで進めさせていただきます。

3) 意見集約

奈良県公共事業評価監視委員会運営要領の一部改正を行う。

2) (都)西九条佐保線(都)大森高畑線～大宮通り) 街路事業

1) 再評価に関する説明 (地域デザイン推進課)

2) 再評価に関する審議

(八丁委員)

必要性等は十分に理解できたが、非常に必要だという意味では、道路幅員が23mという大きな道路計画になっていますけれども、早く完了するという意味では、例えば2車線分だけ早めに供用するような対応はできないのかなど。

これだけ交通事故が起こって、一車線で非常に問題が大きい。用地買収も問題があると思いますが、片一方側の車線でもなるべく早く終わるような形で施工していただいて、もちろん全体計画に合わせて、全部整備ができると、地元にとっては非常に良いと思いますが、その辺は

どうでしょうか。

(八丁委員)

事業完了年度、平成 34 年度でしたよね。現実的には難しい数字になっていると思いますが、現実に合わせてやっていただいた方が良いのかなという気がするし、また地元の方にとってもそういう形の方がわかりやすいと思います。評価マニュアルを見ても、事業期間が変動する場合は感度分析をやりなさいという形で書いてあるので、その辺も考慮して、なるべく現実的に見通せる形で完了年度を書いた方がよいのかなという気がします。何か決まりがあるのかもしれませんが、その辺りを教えていただければと思います。

(多々納委員長)

2 点ですね。事業進捗の見込みに関して、平成 34 年度までに完了できるのか、もし完了できないとするならば、暫定でも早めに 2 車線でも開通を目指したらどうかという質問ですが、いかがでしょうか。

(地域デザイン推進課)

暫定 2 車線の供用についても、今後事業を進める中で考えることもあるかもしれませんが、沿道環境との整合もございますし、今は平成 34 年度を目指して鋭意用地買収を進めております。どうしても相手さんがいる交渉になり、用地買収の状況を踏まえながら、平成 34 年度の期間についての延伸も視野に入れて、国とも協議をしていきたいと考えております。

(多々納委員長)

事業進捗の見込みという観点から言うと、かなり難しいのでしょうか。

(地域デザイン推進課)

今は用地買収を進めている状況ですので、用地が早期に完了できれば延長 500m の平面の道路になり、この整備についてはそんなに時間はかからないと考えております。あくまで用地買収、ここに全てがかかってくるのかなと思います。今の段階で平成 34 年度完了が無理かということであれば、現段階では無理ではないと考えております。

(多々納委員長)

用地買収に関して、特に大きな障害はないのでしょうか。

(地域デザイン推進課)

用地買収については、実際に地権者さんからの反対というよりも、公図が混乱しているという状況にあります。この整理に時間を要しております。地権者と地元との合意がスムーズにできれば用地買収は進むと考えております。

(多々納委員長)

特に大きな問題はないという事業課の方からご説明がありました。平成34年度を目指してやられるということです。平成34年度を目指して頑張ってくださいと思います。他に何かありませんか。

(大庭委員)

本事業に関しましては、ご説明が先ほどありましたが、交通円滑化のみならず、交通安全や防災機能の向上も図られるのかなという印象も持ちました。

その中で交通安全に関してですが、スライドの5ページですが、大宮小学校の周辺で交通安全プログラムが実際にあるというお話でした。

歩車分離になり、子供たちの通学路の安全性が確保されるのはわかりますが、ただ歩車分離を導入すれば良いという訳ではないと思います。なぜかと言いますと片側2車線の道路の横断も通学路の中に入っておりますので、そういう横断の仕方ですとか、整備された道路と未整備の道路の繋ぎ目ですとか、エリアとしての交通安全はどうなっているのか、もう少しご説明をいただけたらと思います。

(地域デザイン推進課)

特に横断について、現状をお答えさせていただきたいと思います。現状の道路は、スライド真中の平面図にもありますように、縦方向の横断については信号機もなく、車が来ていない時に横断している状況です。

今回西九条佐保線を整備するにあたって、警察と地元と協議をしているのは、横断歩道はもちろんですが、信号機を設置して安全に通行できるような形の横断の協議をさせていただいております。もちろん地元からもご要望をいただいております、それについては信号機を設置することによって安全に横断できるのかなと考えております。

この西九条佐保線に繋がる道路につきましては、細い奈良市道と西九条佐保線が繋がるような形になっております。今回ご説明させていただいたとおり、現在の生活道路に国道24号の渋滞を回避する車が流入しておりますが、この西九条佐保線が整備されれば、生活道路に流入する車も減少するだろうし、副次的にも周りの生活道路の安全性が向上するものと考えております。

(大庭委員)

周辺の細街路の交通量が減ることは良い事だとは思いますが、当該道路については当然交通量が増えるだろうし、高速化というか、速度が増えますよね。そういうことも踏まえて、通学路ですので、ハード整備がいいのか、ソフト整備がいいのかは別にして、ただ単に歩車分離をする、信号を設置するだけでなく、もう少し+αの、歩車分離、信号のみならずというところが必要なのかなと思いました。

(多々納委員長)

具体的に何か提案はありますか。

(大庭委員)

例えばカラー舗装はどうでしょうか。幹線道路では施工は可能なのですか。自転車道を昨今整備されているが、この道路には整備はされておられません。このあたりも交錯しないようにする工夫ですとか、何か必要かなと思いました。

(地域デザイン推進課)

ソフト的な面も含めて対策が色々と考えられますが、通学路対策プログラムにも位置づけられているということで、どのような整備方法がいいのか、学校や警察を含めて検討していきたいと考えております。

(多々納委員長)

次回の再評価がもしあれば、その時にでも説明があればよく分かりますと思います。今の議論に関しては、委員の意見を整理していただければと思います。

(大庭委員)

お分かりになれば教えていただきたいのですが、事業費の内訳はありますか。

(地域デザイン推進課)

ないです。

(大庭委員)

コスト縮減に関して、記述があったかと思うのですが、事業費の中で、用地買収がどれくらいか、コスト縮減ができそうな部分がどれくらい事業費として見積もっているのか、コスト縮減をすれば当然その分事業費が減りますので、記載されているコスト縮減が、実施したらどれくらい事業費が削減できるのか見たかったもので、もし大まかな内訳でもわかればと思った次第です。

無電柱化には昨今色々あり、どの技術を使うかによって、大きくコストが変わってきますので、大まかな事業費の内訳があると、事業費の効果の精査もしやすいのかなと思いました。

(多々納委員長)

今資料はお持ちではないんですか。道路事業そのものと、用地費と、それから先ほど無電柱化されるということだから、埋設管等、無電柱化に伴う費用、大きく分けると三つぐらいあるのですが、そこの辺りの内訳はわかりますか。大体何倍ですとか、イメージは今はないんですか。

(地域デザイン推進課)

すいません、手持ちでございません。

(多々納委員長)

わかりました。それについてはまた次回に。

今用地については15%買えていて、平成34年度までに完成する、頑張っていくという話でした。大きな部分はそれぐらいで、あと交通安全の点に関しましては、これに伴って実施される施策等につきましても議論していただく。

資料で言うと、項目3の6)事業の整備効果、商業施設の進出による地域活性化については、むしろここでは、例えば4ページとか、この事業が完成すると2つの環状性の環状道路の真中ができる訳ですよ。少なくとも、このことによって、交通の流れが円滑になり、アクセス性も向上するので、そのことによって地域活性化する、そういう様になるのかなと思います。間接的な地域活性化ですね。そういうふうに解釈された方が良いでしょう。

(地域デザイン推進課)

この地区で、奈良市と一緒にまちづくりの計画も色々と考えているところがございますので、今確かに商業施設の進出等に特化したような地域活性化を書いておりますが、今委員長が言われましたとおり、道路が整備されることによる副次的な効果による地域活性化が考えられますので、その辺で今後、商業施設のみならず、地域活性化についての検討を地元等と考えていきたいと思っております。

(多々納委員長)

目的に書いてあっても、説明をわざわざされなくてもいい。事業の目的から外された方が良いでしょう。事業着手時の文言を目的にされたんだと思うのですが、その中でも本当に目的的な話と、最後にまとめた話が多分あると思います。地域活性化に寄与する、本当は具体性を持っていないかもしれないけれど、これ全部で地域活性化だと、こういう議論だと私は思います。いかがでしょうか。このページは抜くとか、抜粋してもらった方が、資料的にはストーリーとしてはわかりやすいと思います。

14ページについても、説明責任を果たすということでございますので、もし書くならば、特に大きな問題はないとか、当初の事業計画どおりに進捗しているとか、文章を書かれた方がすっきりすると思います。

(下村委員)

おそらく、新大宮駅というのは、駅のサイズの割には通行信号が多いのと、時間的に子供さんの通学の時期には乗り入れ車両が多く、近隣住民にとってはおそらく問題があると思います。その点で費用の部分考えた時に、費用対効果の結果を見て、妥当かどうかというのが、まさしく審議事項と思っていたのですが、今お話をいただいた中で、年数といいいますか用地買収の問題が実際にありますので、確定できないということは残念ではありますが、そこも迅速に進めていただいた時には、やっぱり進めていくべき事業であるかなと判断させていただきました。ただその点で先ほど委員長も話しをしてくださった、地域活性化というところの『地域活性化』という漠然とした項目を、現実今の渋滞の状況であるとか、道路整備を伴って、今後どういう改善ができるのかというところを、実際客観的に事業として必要だったと、少し書く必要があるのかなと思いました。観光として、ここは窓口のところになりますので、その意味では、費用の点では妥

当であるかなと思います。質問というよりは感想です。

(多々納委員長)

私の方から、全体として見たときに費用の算出については、どこからどこまでの区間ということですか。評価対象区間は0.5kmですか。

(地域デザイン推進課)

はい。

(多々納委員長)

それでは、0.5kmに関して50億円要するということですね。

(地域デザイン推進課)

はい。

(多々納委員長)

便益の計算はどの様にされていますか。0.5kmのみ完成した後は、他は完成していない状況ですか。

(地域デザイン推進課)

便益につきましては全体を考えて行っておりますので、0.5kmだけという訳ではございません。

(多々納委員長)

例えば国土交通省の基準では、一連の区間に関して事業評価をした方が良いとはなっているが、もちろんその場合、費用も一緒に入れる。仮に今は計算的には交通量配分その他の計算は、完成ネットワークに関して算出しているということですね。2km全体が完成した場合を想定して算出している。そうすると評価対象区間について、費用は50億円とおっしゃいましたが、あと残りの延長はいくらですか。

(地域デザイン推進課)

全体が2kmですので、残り南側は1.5kmです。

(多々納委員長)

そうすると、大体200億円。

(地域デザイン推進課)

180億円です。

(多々納委員長)

B/Cは180億円をベースにして便益を計算しないといけない。それは将来にしか完成しないから、もっと後に便益が発生するという議論になります。どうでしょうか。

15ページですが、平成25年の事業着手の時に事業便益はどの様に算出されましたか。便益は2km全体で、事業費は50億ですか。

(地域デザイン推進課)

平成25年の時は、北側の今の工区しか事業を行っておりませんでしたので、今回評価対象の大宮通りから大森高畑線の間で算定させていただきました。

(多々納委員長)

それと同じ計算を今回もしているのですか。

(地域デザイン推進課)

新規事業採択の時も、全体の南側も含めて、便益を出した上で、北側工区だけで算定させていただきました。

(鳶川委員)

B/Cで、主に走行時間短縮便益が該当するんですけども、123億円として出されているのは、全体のものですか。そうではないですよね。走行時間短縮便益を計算しているのは、500mですよね。13ページの便益(B)の走行時間短縮便益123億円については、155億円の便益に対して123億円で、ほとんどこれなんですけれど。

(地域デザイン推進課)

はい。資料にある走行時間の短縮便益というのは、500mで算出しております。

(鳶川委員)

500mですね。

(地域デザイン推進課)

はい。

(地域デザイン推進課)

私どもがご説明させていただいたのは、今西九条佐保線の今回評価の対象となっている500mの区間、その下の1.5kmの区間も、県として事業化させていただいております。この全体の2kmができた場合ということで走行の交通量を算出して、交通量シミュレーションを行っております。ですので、今我々が想定している交通量シミュレーションで検証しているのは、南側区間は完成した前提で、今回の対象区間の有無で、交通量の推計を行っております。

(鳶川委員)

それだったら、このままでいいですよ。

(多々納委員長)

はい。それだったら、それでいいですね。説明のところで前提がよくわからなかったからです。もし今おっしゃったように、完成形ネットワークを前提とし、本区間だけを入れたり外したりしているという議論であれば、その違いが出されていけばよろしいです。平成 25 年度の時はどうだったかと言いますと、その時は南側が事業化されていないから、現道として評価していたらそれでいい。説明としてわかりにくいということです。

(地域デザイン推進課)

平成 25 年度の新規事業評価をさせて頂いていた時も、この北と南、先ほど言いました 500m と 1500m、これが全線完成した場合と、完成していない場合ということで評価をさせて頂いております。

それは、南の区間 1.5km については、補助金の投入という判断で分けており、南側区間は補助事業としての事業化はされていなかったが、やはりこの西九条佐保線というのは、一連での評価というのが正しい評価だと当時から考えておりましたので、全線が完成した場合と、北側だけが完成していないということで評価をしておりました。

(多々納委員長)

わかりました。全体の話で言うと、当該区間についての便益というのは、当初から同じように計算されているということですね。

(地域デザイン推進課)

はい。

(多々納委員長)

わかりました。ですが説明としては、今の内容がわかるようにしてください。なぜ混乱するかというと、最初の状況のところで全部完成してからのアクセス性が書いていないので、誤解しやすくなっています。完成している前提で考えており、便益の考え方はこうしていると少し記載をしていただいたらありがたい。宜しくお願いします。

(地域デザイン推進課)

分かりにくい資料となってしまう、申し訳ありません。今回西九条佐保線の北側 500m 区間については、平成 25 年度に新規事業化されて、5 年が経ったということで今回再評価にかけさせていただきました。南側の区間、先程から言っています 1.5km の区間については 2 年後に再評価委員会に諮りたいと考えております。その際には今回、委員から 1.5km と分けることがわかりにくいというご指摘をいただきましたので、2 年後に再評価に諮る際には、西九条佐保線は 1.5km も

含め一つの区間として、今後委員会に諮らせていただきたいと思います。どうぞ宜しくお願いいたします。

(多々納委員長)

ありがとうございました。そういう方向でよろしいですか。あと本件に関しまして何かございますでしょうか。

(多々納委員長)

費用便益については特に大きな問題はないので、最初のところでご指摘のありました事業進捗の見込みについての話と、地域活性化のこの2点に関してコメントがありましたので、議論のまとめとさせていただきます。

全体の話に入っていきますと、事業に関しましては、事業自身が必要無いという意見はなかったと思いますが、よろしいですか。

この件に関しましては、原案どおり事業継続が妥当ということで、判断させていただきます。

3) 意見集約

事業継続を妥当とする。

3) 大和川上流・宇陀川流域下水道（第一処理区）

大和川上流・宇陀川流域下水道（第二処理区）

大和川上流・宇陀川流域下水道（宇陀川処理区）

大和川上流・宇陀川流域下水道（第二処理区） 下水道事業

1) 事業の説明（下水道課）

2) 意見

（多々納委員長）

効率性に関する議論は、今回は資料がなくてできませんが、それ以外の観点について資料を準備していただいておりますので、ご議論いただければと思います。

これは広域下水道事業ですよ。下水道事業全体ですか。流域幹線だけの話ですよ。

（下水道課）

県で行っている流域下水道事業と、市町村が行っている流域関連公共下水道事業の効果も合わせて今回対象にさせていただいております。

（多々納委員長）

ということですが、ご意見ございませんでしょうか。

（八丁委員）

質問なんですけれども、効果の方に関係してくるかもしれませんが、県内の人口がだんだん減っていったことを示した資料を出していただきましたが、効果を算定する時は生活環境とか水質環境とか、世帯数に関係してくる訳ですよ。世帯数がどんどん減っていくと効果が小さくなっていくような気がするのですが、例えば目標年の平成47年とか平成50年とかわかりませんが、そこまでいくと非常に効果が出にくくなるような気がするんですが、そのあたりはどういう効果の話になってくるのですか。

（下水道課）

平成47年度の時点での世帯数でもって便益を算出しております。

（八丁委員）

そうすると効果として上がらないとか出てくる可能性はないですか。そこまで減らないですか。

（下水道課）

世帯数の減少に伴って計上できる便益としては減ってはいますが、B/Cが出てこないというところまでの減少にはまだ今は至っていない状況です。

(多々納委員長)

流域幹線の便益と費用を出すと言うよりは、下水道全体システムの便益と費用とを比較している、そういうことですね。そんな話は今聞く必要はないと思いますが。

(下水道課)

そうですね、今例えば道路とかでありますと、各路線とか、先ほどお話がありました、B/Cは次回お話をさせていただきますが、流域下水道全体、今の4つの事業全体の効果について、そのあたりについて検証しております、例えば先ほどの5ページのところの第一処理区の事業箇所として図が表示されておりますが、実は赤色で示しているところが、例えば文字で出ている佐保川幹線とか竜田川幹線とかですね、これが本来でいう下水道の幹線なのですが、こういったものを全部合わせて前回からずっと評価していただいております。

先ほど委員長がおっしゃられたように下水道事業の全体でという形での評価を今まで進めていただいております。

(多々納委員長)

もらっているマニュアルは下水道事業のマニュアルですよね。下水道事業というのは広域がどうかは関係ないですね。言い方を変えれば個別の市町村の公共下水道に接続する部分も費用として入っておかないといけないんですね。

(下水道課)

含めています。

(多々納委員長)

全部のシステムでやっていく、ということですね。

(下水道課)

はい。流域の幹線とか公共下水道の環境整備をするための費用も全部含めています。

(多々納委員長)

全部ひっくるめて、全体の便益で出しているということですね。そういうものが出てくるということですね。他にご意見はありますか。

(中西委員)

第一処理区のところ、14ページですけれども、信貴山から三郷町の水道水源であるとっくり湖への汚水流入が抑えられるということが書かれています。このとっくり湖への汚水流量というのが見るからに人口が増えたとか観光客が増えたから水が汚くなったとか、そういったことがあるのでしょうか。前からきれいなままだねということであれば、そんなに必要性がないかもしれませんが、もともと山の方なのでそんなに汚水源がないのかもしれませんが、人口が増えてやっ

ぱりちょっと水が汚くなってきたねということがあるのか、少し思いました。

(多々納委員長)

具体的にいうと、信貴山幹線のお話で、この部分の取水口からの汚水の水質が悪くなっているかどうかのご質問だと思いますが、そういう理解で良いですか。

(中西委員)

はい。

(下水道課)

今具体的な資料は持ち合わせておりませんが、もともと三郷町でとっくり湖というのは古くから水道水源でございまして、こういった中で下水道整備を行って行っていくのであれば、当然その水道水源の保全もしないといけないということで、このエリアを含めて整備を進めていった経緯でございます。

(多々納委員長)

はい。そういう説明で良いですか。

(中西委員)

はい。

(多々納委員長)

そもそもとっくり湖があるから、ここの下水道も変えなければいけない、そういうものだったと。当初の時点から水質の問題は取り上げられていたので、幹線整備の必要性はあるというご説明ですかね。

(中西委員)

水道水源は、綺麗に越したことはないですね。

(多々納委員長)

そうですね。他にご意見ありますか。

(下村委員)

同じような質問なんですけど、公共用水域の水質改善という表現をいただいておりますが、改善の基準というんですか、今のお話も同じだと思いますが、もともとのこういう問題が改善されて、水質を良くするというところの目標であるとか、今ある問題の基準というのは、どこを見ればわかるのですか。

(下水道課)

例えば、11 ページを見て頂きたいのですが、先ほどの大和川の水質改善ということで、説明していなかったのですが、ちょうどグラフの真中に赤色で左から水質環境基準 5.0mg/l というのがあり、大和川の水質環境基準というのが昭和 42 年の 5 月の公害対策基本法に基づいて、45 年度に水質環境基準が定められております。これを見ていただきますと、先ほど委員のご質問がありましたように、昭和 50 年度であれば水質環境基準 5.0 を大きく逸脱して 15.6 の様な値になっていたのですが、下水道を整備することによって、河川の水質基準が除々に下がってきており、平成 19 年度ぐらいから大和川の話もあるのですが、水質環境基準というのは、5.0mg/l を切り、現在は 2~3.0 あたりで変動しています。これが先ほどから公共水域の水質改善と言っていたのですが、大和川における水質改善ということで、下水道が普及されたことで、この様な形で効果が現れました。

(多々納委員長)

いいですか。

(下村委員)

としたら、川の問題というのは、大きくやっぱり海の問題、海域の問題がありますので、ここはとても大きな問題だと思うんですね。ですから水質改善と維持というような観点からもご検討いただけるとありがたいと思います。

(下水道課)

先ほど委員おっしゃられたように、大和川は奈良県から大阪府に入って、大阪湾に注ぐので、やはりそういう改善というのが、上流側でこういった形でやっていかないとだめだと。維持についても、水質改善の基準の 5 を切っており、これをずっと維持していくということは非常に大事なことであります。これにつきましても、継続的に運営して、維持をしていきたいと考えております。

(多々納委員長)

一点いいですか。吉野川は水質環境基準の BOD の目標基準は 2.0mg/l ですよね。大和川が 5.0mg/l です、何故ですか。

(下水道課)

水域によって求められている水質環境基準が異なっており、大和川の下流には水道の水源、取水口がありませんが、紀ノ川、吉野川、宇陀川の下流には水道の水源として取水口が多くあります。そういった観点から、水域毎に、水質環境基準というのは異なる値で定められているところなんです。

(多々納委員長)

大和川は全国でみてもやっぱり水質が悪いという評判の川ですよ。

(下水道課)

そうですね、そういった中で水質環境基準をこれ以上上げるとなると、かなり無理めな基準ということになるのかなというふうに思っているのですけれども、昔の方に聞きますと大和川で泳げたというような話もあるんです。そういった中で、水質環境基準というものが定められて BOD で 5.0mg/l と定められております。資料 11 ページにもありますように、昭和の時代は中々水質環境基準すらクリアできていなかったというところなんですけど、平成に入り、平成 20 年代以降に入りますと安定的に水質環境基準をクリアできるような形でようやく大和川も綺麗になってきたのかなと。もちろん他の水系につきましても同じような形で下水道の整備が行われておりますので、全国の主たる水系の中ではまだ大和川というのは、水質上は低い方からカウントされることは変わっていないですけれども、さらに綺麗化していくことで下水道事業もそこに貢献していこうかと考えて実施しているところでございます。

(多々納委員長)

わずかでも貢献できるだろうと、そういうことですね。

(下水道課)

はい。

(八丁委員)

表現で気になったのですが、15 ページの事業の効果として、地域振興というところで、パーキングエリアのオープンに合わせて供用開始して地域のにぎわいづくりに貢献したという表現があるのですが、普通に考えれば直接的な効果として水洗トイレがあって流域人口の生活環境改善とか水質が改善されたということだと思ってしまうのですが、これだけ読んでどうして地域振興になるのかなと、今ひとつわからないのですが。資料の下方に水色で書いてある奈良国道事務所の排水路整備があるのですが、これに伴う地域振興みたいな話なんですか。他の例えば県営団地や県立高校は下水道に接続して生活環境が改善されましたということはわかるが、このパーキングエリアだけは何か特別なのか良くわからない。

(多々納委員長)

いかがですか。

(下水道課)

特別なというところで、パーキングエリアも含めて汚水を出す施設で当然そこを接続に行けば、水質改善に繋がるところもあるのですが、ちょうどこの区間の事業を行う中で、京奈和自動車道の開通予定も決まっております、それに合わせて事業化をし、パーキングエリアのオープンまでに頑

張って整備をするという整理をした経緯がございます。そういった賑わいづくりに下水道も多少なりとも貢献したのではないかとということで上げさせていただいた訳でございます。

(八丁委員)

今回の話になると思いますが、効果で特別なものが出てくるのかなと思いますが。

(下水道課)

特段効果として上げるのではなくて、定性的な部分ですが、こういったところにも下水道は貢献しているんだというPR的なイメージで取っていただいても良いのかなと思います。ただ単に粛々と汚水を受けて処理するというのではなくて、こういった賑わい施設と合わせて整備効果を発揮するということも考えてやっているんだということを御理解いただければと思い、作らせていただいたという経緯でございます。

(八丁委員)

わかりました。そうするとこの奈良国道事務所の排水路整備というのは特に地表水の排水を下水が担っているという意味ではないんですね。

(下水道課)

はい。この賑わい施設、パーキングエリアからその道路の敷地内の整備を奈良国道事務所が担い、道路敷地から出たところから流域下水道までの接続を緑色で書いておりますが、御所市の公共下水道が担い、既存の幹線の延伸しているところを流域下水道が担ったということで、三位一体で事業を進めていった経緯がございます。

(多々納委員長)

わかりにくい。どこでも、今時トイレがなければ、パーキングエリアは成立しない訳だから、ということだと思えますけれども。他にご意見ございますか。

(大庭委員)

わからないので教えてください。今後の効果のお話の時にもっとしっかり議論したらいいことかもしれませんが、水質改善効果というのがありますよね。水質改善効果というのは、いわゆるBODがどんどん下がって行って、綺麗になればなるほど効果があるということなのですか、それとも水質環境基準を一定以上超えれば一定の効果があると位置付けになっているのか、効果の出し方というか、捉え方を教えていただいてもいいですか。

もう一点は、普及率はいずれ落ち着きますよね。そういった場合に水質はどんどん下がっていくものなのか、あるいは古い水系であれば水質は一定になるのか、そのあたりの関係性だとか、このグラフの平成29年度以降のどういう予定なのか、もしわかれば教えていただきたい。

(下水道課)

2 つめの方から先に説明をさせていただきます。普及率がこれから上がっていったら、100%に近づいていった時に、当然水質がどんどん良くなっていくのかということですが、当然下水道でできる水質改善というのは限界があり、河川の水質改善でそれ以外のものも当然色々あるが、下水道が100%整備されれば、そこから現状を維持していくか、あとは処理場の処理のやり方に技術的な革新があれば、同じ能力であっても、もっといい水質ができるのか、そういったことが将来的には期待できます。現状今ある施設をそのまま100%市町村が繋ぐと、そこが到達点としてそれ以上の水質改善というのは望めないで、現状維持していく形になっていくと思います。

一つ目の公共用水域の水質保全効果をどういう形で便益として出しているかというご質問ですが、水質保全効果につきましては、公共用水域の環境価値というのをCVM調査といって、処理区域の中にお住まいの方にアンケートを取って、下水道整備によってこれだけ綺麗になるとしたら、いくらお支払いいただけますか、という支払い意志額というのを調査し、それでもって便益費という形で算出しております。

(大庭委員)

わかりました。CVMですので、一定の水準で人々が綺麗だと認識すれば、それに対する便益が寄せられるんですけども、例えば水質が2.0とかさらに1.9とか、そもそも下水道事業としては、綺麗さをどんどん追い求めるのですか、それとも一定の綺麗な環境水準を維持していくものなのですか。

(下水道課)

基本は、先ほど例えば水質基準などがありましたが、それを目標に下水道整備をしておりますので、究極にどんどん下げていくことよりも環境基準をクリアしていくというのが下水道の本来の目的ということで事業を継続して行っております。

(多々納委員長)

今の説明は訳がわからない。環境基準は今クリアしてるんじゃないんですか。環境基準をクリアすることを目的にするのであれば、もう事業はしなくていいということになる。

(下水道課)

残りの維持管理とかの面もありますので、これを現状維持していくという形で現在進めております。

(多々納委員長)

それもわからない。維持管理というのは事業ですから。事業が認められて実施されたから、もう終わっても維持管理しなければならない。維持管理は事業ですが、よくわからない。だから下水道の整備の目的はどうですかという議論で、綺麗化などそういうところが目的になっていて、それを到達しながらどう進むのかということに尽きると思いますが、その議論という話が一つ

あります。

もちろん水洗化とか、浸水の防除とかあればですね、それぞれについてのご説明が今後出てくると思います。そのあたりについて、わかりやすい資料をいただければいいのかなと思います。ただCVMで全部やるとなると、今からしないと間に合わないですよ。どんどん集まっているんですか。

(下水道課)

今回の業務に関しては、改めてアンケート調査は行っておりません。5年前も事業再評価を同じ内容で行っているのですが、その5年前に処理区域の方に1処理区につき1000通アンケートを取っており、その時のアンケート結果を時点修正等を行い、それをもって水質保全効果の便益を出しております。今回改めてアンケートは行っておりません。

(多々納委員長)

そもそも整備に時間がかかるということ、こういう理解でいいですか。

(下水道課)

はい。

(多々納委員長)

はい。今回これに関して言うと残事業B/Cが結局一番重要でして、もう一点聞いてみたいのは、耐震化を事業費に入れますか。これよくわからない。ポンプ場の耐震化は別の話じゃないのかと思うんですが、広域幹線事業でやる事業と耐震化というのは別の話で、耐震化は耐震化で考えた方がいいんじゃないんですか、って普通なら思うんですよ。耐震化はしなければいけないですから。効率性があるのか、そういう議論をするのですか。

(下水道課)

耐震化につきましては、今現在は事業費や効果の中に入れて考えていますが、次回までに整理させていただきます。

(多々納委員長)

耐震化が必要かどうかではない。

(下水道課)

はい。便益に乗せる、乗せないの話につきましては、こちらの方で整理します。

(多々納委員長)

便益に乗せる、乗せないではない。事業単位として含めるかどうかです。評価対象に入れるべきかどうかです。

(下水道課)

耐震化に要する建設費用等につきましては、現在コストの中に入れており、過去から同じ形でしております。

(多々納委員長)

過去からですか。耐震化の便益も計算されているんですね。

(下水道課)

便益は、入れてないです。耐震化には便益はありませんので、建設コストとしては、計上しています。

(多々納委員長)

よくわからない。基準が変わったんで建設コストが変わりましたみたいな議論をすると、入れる場合もあると思います。どこを耐震化するかそういう議論をするんだったら、別なんですけど。耐震化しなければならないところがあって、耐震化しないといけない。事業評価において耐震化を行ったために、事業効率性が下がりましたという議論は、する必要性があるのですかということです。

(下水道課)

基本は、耐震化というのは必要であれば行うべきものであります。

(多々納委員長)

だから別物でしょう。この事業はそもそもから無い訳ですよ。

(下水道課)

はい。そこにつきましては、もう一度精査させていただきまして、今現状は入れた形で整理しておりますので、そこにつきましては、もう一度検討させていただきます。

(多々納委員長)

わかりやすい資料にしてください。事業全体の事業費が出てくると思いますし、全体便益も出てくると思いますが、この種の評価で重要なものは残事業だけです。その辺りをしっかり整理していただけたらと思います。宜しくお願い致します。

他にご意見、また今後出されてくる資料についてのリクエストとかあれば、お願いします。いかがでしょうか。

(中西委員)

残事業に対してということであれば、老朽化したからそれを更新するというのも残事業に入るので。耐震化も同じようなものかもしれないですけど。

(多々納委員長)

むしろ事務局に聞いた方が良いと思います。事業評価はどういうスタンスでやりますか。この系統のものというのは要するにその維持管理費まで全部含めるんですかね。

施設はずっとある訳ですから、それについて維持管理費とか、それからいろんな製品の状況のスペックに関する要求が変わればそれに対応した事業費投入は必要ですが、そういうのも元の昭和40年などから事業が継続しているのであって、その様な事業はこししか見たことがないが、そういうスタンスで今後もやっていくんですか、どう考えていますか。

(事務局)

例えば道路の整備でしたら、一定の建設期間の後に効果が発現される期間がありまして、その効果が発現している期間についても一定の割合で、維持管理費を積み上げて全てを現在価値化した上で50年あるいは30年という期間の中で費用対効果を見ていくというのがやり方になっていまして、そこの維持管理費の中に、今言われている老朽化に対する更新であるとか、耐震であるとかいったところは、現在含まれていないのではないかと認識しております。

ただ、下水道のやり方自身があるかもしれませんので、道路でしたらそういうやり方をしていの中で、下水道の老朽化の対策、耐震の対策、そして維持管理費、といったところをどのように扱い、効果便益についてもCVMでどういうふうな評価の仕方をするかということも含めて整理して、次回ご説明させていただければと思います。

(多々納委員長)

方針を聞いているのであって、その計算の仕方を聞いているのではない。要するに、次回までの対応が良いですが、通常は事業単位でやりますね、ネットワークとかは一連のある程度のまとまりでやる場合もありますが、この事業とっているものは、下水道整備事業といわれた前回の話をずっと続けている訳です。全く終わらないという議論ですが、それを続けますか。そのあたりに維持管理とか、他の新規の費用として追加していく作業をしているかもしれないけれど、途中になると事業効率性が悪くなると思うんですね。その様な議論をずっと続けることに意味がありますかね。たぶん第一処理区、第二処理区を除けば実際には、公共下水道の整備の目処も経っていないし、もうここで議論する必要もない。あとは維持管理だけの話だから、その議論というのは粛々とやってもらうしかない。それがいいのか、悪いのかという議論を、それも合わせてこういうところで議論してもよいとなれば、やらなくはないのですが。維持管理費が足りない、もっと出しなさいとか、そういう議論になると思いますけどね。そのあたりの話については、むしろ事業課さんよりは、評価を担当している事務局で考えていただいて、次回までに方針を教えてくださいとお願いできればすっきりすると思いますが、よろしいですか。

(事務局)

はい。

4) 一般国道308号 宝来ランプ 道路事業

(1) 事業の説明 (道路建設課)

2) 意見

(多々納委員長)

次回ご審議いただく時は、事業の目的、それに対応する社会状況の変化、あるいはそれに対する必要性がどのように担保されそうかということについての根拠、効率性についての視点、特に費用便益分析等、資料をご用意いただいて、議論できるようにしてください。

(道路建設課)

今日は概要だけのご説明でしたが、次回に必要性や、どういう構造物を作るのか、また課題は何かなども含めて、詳しくご説明させていただこうと思っています。

(多々納委員長)

どんな道路で、どんな高架構造なのか、ということも含めて、次回資料で説明してください。