

## 令和元年度 第1回 奈良県公共事業評価監視委員会 議事録

1. 日時 令和元年10月1日(火) 14:00~16:00
2. 会場 奈良県文化会館2F 集会室A・B
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、鳶川 安雄、下村 由加里、中西 麻美、八丁 信正、福井 麻起子
  - ・ 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、道路建設課

### 4. 議事

#### (1) 委員会の運営について

- 1) 令和元年度 奈良県公共事業評価監視委員会 構成委員確認
- 2) 令和元年度 第1回奈良県公共事業評価監視委員会 事業評価対象一覧確認

#### (2) 街路事業：(都)元町畠田線(王寺町畠田4丁目~王寺町本町5丁目)

- 1) 再評価に関する説明(地域デザイン推進課)

#### 2) 意見

(八丁委員)

事業の投資効果について、走行時間短縮便益は、迂回が減り4分間短縮できるということに基づいて算出していると思うが、交差点から元町畠田線を通る交通と、王寺駅方向を直進する交通の交通量の振り分けはどのように計算しているのか。1.9万台が全て元町畠田線を通るとして算出しているのか。それとも、交差点を通る交通量が1.9万台で、一部は直進するということを考慮して算出しているのか。

(地域デザイン推進課)

9ページに記載の1日あたり1.9万台という数字はOD調査の数字であり、便益の計算と直接リンクしているものではない。便益は、平成42年度の推計交通量を基に各区間の台数と時間短縮効果をそれぞれ算出して、便益を算定している。

(八丁委員)

便益の現在価値算定表において、走行時間短縮便益に記載の乗用車類の数値は何を示しているのか。

(地域デザイン推進課)

それぞれの車種ごとの便益にこの区間の走行台数をかけたものである。

(八丁委員)

数値が減少しているのは、車が減ってくるという推計値になっているという意味か。

(地域デザイン推進課)

確認のうえ、後日報告する。

(多々納委員長)

走行時間短縮を議論する際には、将来ネットワークでの交通量の配分結果を出しておくクリアになる。現況と将来の交通量を算出し、それを元に便益を算出しているが、その計算結果のみが表示されている。

八丁委員からの、乗用車類が経時的に変化しているのは何故かという質問について、乗用車類が将来的に減るといふ予測をしているからという答えもあり得るが、本当にそこまでしているのか？と思っている。計算根拠についての資料を準備してほしい。パワーポイントの資料で、重要どころのみを引き出すというものでも問題はないが、バックになっている資料についても、配分結果の大事どころについては、図面等も入れて分かるように追加資料で示してもらえればと思うが、配分結果を示すことは可能か。

(地域デザイン推進課)

可能である。

(多々納委員長)

今回は補足資料を提出してください。

(福井委員)

王寺小学校の通学路が指定されており、必要性が高いとなっているが、王寺小学校は令和4年に移転すると聞いているが、それを考慮すると必要性が変わるのか。

道路の両側が住宅地になっているが、用地買収は未着手であるが、用地買収の対象は何件くらいあるのか。見通しとして令和4年となっている理由について教えてほしい。

いずみスクエアができて必要性が高まったと言われているが、現在、拡張対象道路からいずみスクエアへ入れないが、入れるように道ができるのか。

(地域デザイン推進課)

王寺小学校は王寺中学校に統合されると聞いているが、通学路としては、指定は継続されると聞いているので、状況は変わらない。

用地買収は20件前後である。王寺町が地籍調査中を進めており、最終段階に入っている。境界

確定作業はほぼ終了したので、来年から進捗すると考えている。

いずみスクエアへアクセスできるようにする予定である。

(八丁委員)

アクセス道の経費は費用の中に含まれて、今回費用が増大したという計算なのか。

(地域デザイン推進課)

新規事業採択時は計画がなかったが、今回、アクセス道の設計、工事の費用も含めたことで増大している。

(多々納委員長)

奈良県事業評価の基準で、何%以上の事業費の増加で再評価にかけることになるのか。

(事務局)

公共事業再評価の実施要領によると、「社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業」が再評価を実施する事業として定められているが、事業費が何%増えるという定義で再評価にかける、ということにはなっていない。

(多々納委員長)

事業費が短期の間に 16%増加している。事業費が増えた要因についても、可能であれば追記してほしい。

(大庭委員)

10 ページと 11 ページの図で評価対象区間が違うように見える。

(地域デザイン推進課)

10 ページに示している区間が実際より短くなっている。

(大庭委員)

正しく表記してください。

(多々納委員長)

4 ページの「都市の将来像」について、図では国道 25 号は地域連携軸となっているが、左側の文章では、「国道 25 号と国道 168 号を広域連携軸と設定」と記載されている。王寺町の都市計画マスタープランのとおりであると聞いていたが、王寺町に確認されたか。

(地域デザイン推進課)

王寺町に確認したところ、図は正しい。広域連携軸の定義が左側に書かれているが、ここで国

道 25 号と記載されているのは、本町一丁目交差点の北側の国道 25 号と国道 168 号の重複区間を指しているものであり、西側の国道 25 号は地域連携軸である。

(多々納委員長)

同じ国道 25 号であっても広域連携軸に含まれない箇所があることはわかりました。

13 ページに「事業の投資効果の効率性」と記載があるが、このような言い方はしない。「事業の効率性に関する視点」か「事業の投資効果」のどちらかである。「事業の効率性に関する視点」でよいと思う。

16 ページの「事業の必要性に関する視点」に関して、必要性が記載されているが、再評価なので、これらの必要性に関してどうだったのかを書く必要がある。1 から 3 番目までについては、必要性が変わりがないということと、4 番目に関してはアクセス強化を図る必要性が新たに生じているということをもって、新規採択時より必要性が増しているということを、分かりやすく修正してほしい。

結論として、「事業継続」として記載されているが、この点については、(各委員) よろしいか。

(下村委員)

王寺エリアは物価的、観光的にも窓口であり、人口も増えているので、早期に事業を進めてほしい。

(大庭委員)

15 ページの「コスト縮減に配慮した施工」において、概算コスト縮減額は事業費に反映しているのか。

(地域デザイン推進課)

概算額は縮減の可能性を記載したものであるため、事業費には反映していない。

(多々納委員長)

交通量配分の資料追加、乗用車類の経時的便益が下がっている理由、大庭委員からの指摘の位置図の修正、費用増加の要因について追記してください。可能であれば、福井委員からの指摘にあった、王寺小学校の移転に伴う必要性に変化がないか、予見しているのであれば追記してほしい。事業の進捗の見込みについて、境界が確定しているので順調であるなど、可能であれば追記してほしい。次回報告してほしい。

(多々納委員長)

資料の追記は必要であるが、事業そのものとしての継続は認めてよいか。

(各委員)

異議なし

(多々納委員長)

事業継続として認めたいと思う。

### 3) 意見集約

事業継続を妥当とする。

## (3) 道路事業：一般国道 168 号 阪本工区 (五條市大塔町小代～阪本)

### 1) 再評価に関する説明 (道路建設課)

### 2) 意見

(寫川委員)

この工区の必要性については、現場もよく分かっており理解できる。3 ページ、4 ページについて、1. 2) 補助工法等の追加、2. 法面工法の変更、3. 杭長の変更、4. 道路附属物工の変更については分かるが、1. 1) 鏡吹付コンクリートの追加については、トンネル工事にかかろうというときに、ガイドラインに基づき基準書が変更となった場合でも、それに従う必要があるのか。

また、16 ページにおいて、この事業全体で 65.1 億円の走行時間短縮便益があるということで、十津川村役場から南奈良総合医療センターまでの時間短縮が 4 分間で、12 時間の交通量が 2,000 台くらいである。これと 65.1 億円という金額がどう結びつくのか。(都)元町島田線での評価対象区間 L=350m で走行時間短縮便益は 20 億強であり、交通量の比率からしても理解しにくい部分がある。費用便益比については、わかりやすい資料提供をしていただきたい。

もう 1 つ意見として、B/C について、必ずしも 1.0 以上ないといけないとは思っていない。阪本工区のようなところでは、大きな災害等も起こっており、県民の了解が得られれば良いのではないかと思う。

(道路建設課)

平成 30 年 1 月に厚生労働省より、山岳トンネル工事の切羽における肌落ち災害防止対策に係るガイドラインということで、この頃から鏡吹付を行うように指導されている。さらに、積算基準書においても、今年度より標準歩掛となったことから、費用を計上する必要がある。

(多々納委員長)

交通量配分が示されていないことが、わかりにくい原因となっている。交通量がどのように変わっていったのかを示したうえで、単価がいくらかということを示せば、分かる話であると思うので、まずそれを示したうえで、説明いただきたい。

16 ページの※1 に「総便益については、災害時による通行止めの実績を反映し、算出している」

と追記してあるが、通常3便益の中には含まれないと考える。今回は含んでいるということで、どのように含んだのかについて、補足資料にてご説明いただきたい。※3, ※4についてはどのように変化して値が変わったかについて概略的に説明してあるので、補足資料と併せることによってよりはっきりとするような資料を作成することは可能か。

(道路建設課)

可能である。

(下村委員)

十津川村や五條市周辺のエリアについては、奈良県の特徴でもあるかと思うが、18ページにも記載があるように世帯数自体は減少している傾向にはあるが、大きく減少するエリアではないと思う。何百年、何十年と住まれている方のことを考慮すると、費用便益比等だけで判断するのも問題があると思う。数字にとらわれた報告というよりは、現実に沿った報告をいただけると、なおありがたい。

また、一般国道168号、一般国道169号、京奈和自動車道の3路線に同時に問題が生じると、BCPとしても大きな問題が発生する。特に一般国道169号の川上村エリアについては、崩落の頻度もすごく上がっている。そういったことを考慮すると、おそらく工事の中で崩落に対する対策から費用が上がっているのだらうと想像はできたのだが、トンネルの工事等をするにあたって、そうした最近の災害の発生頻度の高さ等を踏まえて、実際の想定よりもこれくらい費用が上昇したという資料が見受けられなかったのが、少し残念である。

(道路建設課)

川上村エリアにおける法面からの落石や崩落のことを踏まえた資料についても用意させていただく。

(多々納委員長)

「総便益については、災害時による通行止めの実績を反映し、算出している」ことについての補足資料に追記していただければ良いかと思う。

(大庭委員)

19ページのコスト縮減に配慮した施工について、概算金額を記載することは難しいのか。金額が増えるものだけでなく、減るものについても概算金額を算出し、事業費に反映する方が良いのではないかと思うがどうか。

(道路建設課)

トンネル工事等による建設発生土の有効利用ということで、トンネル1断面あたり約56m<sup>2</sup>となっており、延長が約900mであるので、かなりの土量が発生する。現在、処分地へ持って行く計画となっている。今後、国交省の工事や奈良県の工事で建設発生土を使用する等の有効活用を図ることで

処分する土量を抑えたいと考えている。

(中西委員)

地形的にも地理的にも、突発的な崩落等が起こる可能性が高い場所であるし、現在の狭い道路で事故が起こることを考えると、現在の道路を使うよりもトンネルを新しく作って通すという事は良いことではないかと思う。

気になったのが、交通量が増えているとのことであるが、大型車の交通量が倍以上になっている。一般国道 168 号について、7 ページより、今回の区間の南側では現在も多くの工事を実施しているようであるが、そういった工事車両が増えているということはないのか。

(道路建設課)

一般的な予測であるので、工事が多いからというものではない。近畿内の内陸ブロックで傾向を探って、その中でも貨物の運搬ということで、大型車両を示しているものであるので、工事によって増えているものではない。

(中西委員)

7 ページの位置図について、印刷で潰れているだけかもしれないが、凡例と記載内容が一致していないので分かりにくい。

(道路建設課)

印刷で潰れたりして凡例と一致していない状況であるので修正させていただく。

(八丁委員)

事業費の増加については、かなり説明していただかないとなかなか納得できない部分もあり、ボーリング調査、弾性波探査をして事業費が増えたということも分かるが、弾性波探査については平成 29 年以前も実施しているのではないのか。地山の状況が変わって鋼製支保工が追加になったとかもあるが、弾性波探査を実施していたのに、これだけ鋼製支保工が増えるというのはかなり大きな話かと思う。事前調査の精度と、ある程度着工してからの精度の違いが、2.3 億円の違いとなっているのか。

また、道路付属物工について、1.5 億円増額すると記載があるが、警察と地元と協議した結果、絶対につけなくてはならない規則となっているもの、地元や観光客にとっても便利なので看板を設置した方がよいもの、に分けて整理していただいた方がよいと思う。全体額が 15 億円も増額となっているので、そのあたりの説明が必要であると思う。

一貫的な道路であることから、この工区だけでなく全体としての便益を考えなくてはならないということもあるが、16 ページに前回評価時(平成 29 年度)に対し新天辻工区がネットワークに含まれたため、一般国道 168 号の交通量が増加したとあるが、これまでも当然ネットワークは将来的に開通するという想定で推定交通量を出して便益を計算していると考えていたが、資料をみていると、新天辻工区が加わったから交通量が増え、便益が増えるというように読める。交通量が 500 台加わ

ったからこれだけ便益が増えて、費用便益比が増えたという説明に思えるが、全体的な交通量予測とこの工区の関係が、いまいちはっきりない。

(道路建設課)

平成 29 年度の再評価に諮った際には、道路予備設計の段階で費用を算出しており、この段階では弾性波探査は実施しておらず、トンネルの坑口あたりでボーリング調査を実施し、文献から地層の分布を参考にすることで、地層線を想定していた。平成 29 年度以降に詳細設計のための弾性波探査を実施したことで、今回、地層が詳細に判明した。

また、平成 29 年度時点では、新天辻工区は事業化されていなかったため、将来予測では新天辻工区の完成は考慮されていない。今回、新天辻工区が事業化されたことから、今回の将来予測では新天辻工区の完成が加味されているため、交通量が一般国道 168 号に呼び込まれている。

(多々納委員長)

事前調査方法については、改善可能などところもあるかと思うが、多くのところでは同様の方法がとられているようである。その後に設計を実施し、実際に調査をすると、今回のように当初より厳しい状況となることもあるようである。トンネル工事においては今回のような費用増加が発生しやすい状況になっているようであるが、最初から想定出来なかったのかと議論になるところでもあると思う。資料に関しては、事前にどのような設計を考えていたのか、今はどうなのかが両方記載しているとより分かりやすい。

また、事業化されていないものについては、将来ネットワークに入れないというマニュアルになっているようである。事業化されると将来ネットワークが変わるので、今回のようなことが起こる。

交通量配分の結果と併せて、便益の算出根拠を分かりやすく示していただきたい。また、費用の増加の理由について、よく記載されていると思うが、改善の余地のあるところは修正いただければと思う。

今回の対象区間に関しては費用便益比にこだわらなくても必要性に関しては十分に認める。効率性についても本来考える必要があるが、効率性については、資料に記載されているものだけで全て考えきれているかというところである。このことを考えると、費用便益比の数字にそこまで目くじらを立てる必要もなく、これ以外の項目についても考えて意義のある事業であるかについて議論していった方がよい。

ただ他のところでも、トンネル等の工事の場合、費用の増加が顕著にみられる。すると、最初の費用便益比が 1.2 であったが、しばらくして再評価すると 0.9 であるという話がないということはない。すると、最初の費用便益比が 1.2 であったということがどうかということになる。そのあたりについて気になるところではあるので、検討の可能性があるのかについて、事務局でもまた検討いただけたら大変ありがたい。

(八丁委員)

事業費増加のリスクの話をする、トンネル工事のような事業費変動の可能性が高いものについて、過去では平均的に 30%、40%と変更となっている等の試算をはじめに行い、例えばトンネル事業

費が 40%増加した時の費用便益比はどうかについての試算をすると非常に理解しやすく、余裕幅を確保できていることを示しておくことと事業としても実施しやすいのではないかと思います。

(多々納委員長)

大変良いご提案であると思う。この事業でなくて良いので、このあたりについても検討いただきたい。

この事業の継続について、事業費の増加、費用便益比についての分かりやすい資料の提出は必要であるが、事業についての必要性は高いと判断いただいております、事業については継続をした方が良く考えておられるかと思いますがどうでしょうか。

便益についての資料を再確認した上で事業継続とした方が良いか、もしくはこの段階で事業継続は良しとするが追加説明を行うこととするか。いかがでしょうか。

(鳶川委員)

後者で良いのではないかと。

### 3) 意見集約

事業継続を妥当とする。

ただし、説明資料および補足説明資料で費用便益比算出の根拠について、交通量配分を踏まえて示すこと。