

令和6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 令和7年1月27日(月) 13:00～14:30
2. WEB 会議
3. 出席者(敬称略、五十音順)
 - ・ 委員長：多々納 裕一
 - ・ 委員：大西 正光、片野 泉、下村 由加里、西川 恵造、福井 麻起子、松野 裕、横山 直子
 - ・ 事務局：奈良県 県土マネジメント部 技術管理課(松田、山地、松本)
4. 説明者
 - ・ 奈良県 県土マネジメント部 道路建設課(栢木、堀家、奥谷)
環境森林部 県産材利用推進課(埴口、嶋岡)
5. 議事概要
 - (1) (修正報告) 道路事業：都市計画道路 西九条佐保線 他2件
 - ・ 修正内容に異論なし
 - (2) (修正報告) 林道事業：林道 殿野坪内線 他1件
 - ・ 修正内容に異論なし
 - (3) 道路事業：主要地方道 桜井明日香吉野線 吉野山工区
 - ・ 事業継続に異論なし
6. 議事内容
 - (1) (修正報告) 道路事業：都市計画道路 西九条佐保線 他2件
 - 1) 修正報告に関する説明(道路建設課)
 - 2) 意見
 - (大西委員)

新大宮駅付近の渋滞等への影響については現況と概ね同程度ということで、資料等で直感的にわかると思いますが、そのような結果がでていうことについては承知しました。
 - (多々納委員長)

こちらですが、新たな道路ができていながらも関わらずどうしてここの交通量が増加しないのか、補足説明頂けますか。
 - (道路建設課)

南北方向について、国道24号は西九条佐保線や大和北道路へ交通の転換がなされ交通量が減少しています。また南北方向全体としては、大和北道路の整備により少し交通量が増えています。

東西方向については、国道369号や大森高畑線が若干の減少傾向になっております。ただし、西九条佐保線の南側に位置する大安寺柏木線については増加傾向になっています。これは、西九条佐保線が整備されたことによりこちらに流入する交通量が増えるためだと推察されます。また、全体的に東西方向の交通量が減っている理由としては、前提として現況の交通量から将来交通量にかけて減少傾向であるためだと考えます。

そういった、南北方向と東西方向の変化により、新大宮駅周辺についてはあまり変化がないといった結果になっています。

(多々納委員長)

詳細な説明ありがとうございました。大西委員、よろしいですか。

(大西委員)

インバウンドなどで前提条件が相当変わっている部分もあると思っています。特に南北方向はいつも混んでいるので、インバウンド傾向などを加味していくと推計の条件も変っていくのかと思います。しかし、完璧に推計することも難しく思うので、一定のロジックのもと行われているということは理解しました。

(多々納委員長)

ありがとうございます。その他、ご意見ありませんか。

(各委員)

意見なし。

(多々納委員長)

それでは、1つ目の案件についてはこちらで問題なしとします。

3) 意見集約

修正内容に異論なしとする。

～終了～

(2) (修正報告) 林道事業：林道 殿野坪内線 他1件

1) 修正報告に関する説明（県産材利用推進課）

2) 意見

(多々納委員長)

それではいかがでしょうか。何か意見ありましたらお願いいたします。

(各委員)

意見なし。

(多々納委員長)

それでは、2つ目の案件についてはこちらで問題なしとします。

3) 意見集約

修正内容に異論なしとする。

～終了～

(3) 主要地方道 桜井明日香吉野線 吉野山工区

1) 説明 (事務局)

(事務局)

事業内容のご説明の前に、事前説明の際に頂いたご質問内容について、改めて事務局からご説明させていただきます。

まず1点目に、今回の再評価の実施理由についてです。本事業は平成26年度より事業着手しており、令和5年度に用地買収が完了しトンネル工事に着手が可能となったことから工事費の精査をしたところ、総事業費が10億円を超えることが判明しました。奈良県では、総事業費が10億円を超えるものについては事業再評価を行うこととしており、今回本事業についても再評価を実施することとなりました。

また2点目に、本事業でB/Cを算出していない理由についてです。本事業の再評価でB/Cを算出していない経緯についてですが、奈良県では新規事業採択において事業費が10億円以上のものについてB/Cを算出することとしており、本事業は10億円未満であったためB/Cを算出せず、必要性や緊急性などの評価をもって事業採択されました。また、奈良県の再評価の実施要領にはB/Cの算出が効率的でないと判断される場合は実施しないことができるものとするあり、本事業の採択がB/Cを算出せず必要性等の評価をもっておこなわれたこと、事業費増額の要因が物価高騰等であり事業計画に変更がないことから、新たにB/Cを算出せず事業の必要性の確認等をもって再評価を行っています。説明は以上になります。

(多々納委員長)

通常だと事業再評価を行わない案件だったが、物価高騰により事業再評価を行ったということですね。

(事務局)

そうです

(多々納委員長)

あとは、事業の目的がどういった目的かにもよりますが、費用対効果によって効率性を判断することが適切かどうかといったことについての議論もあると思います。ここについても、後で事業の目的等ご説明頂きますが、その目的と照らしあわせてどうしても必要であるということになればまた議論になるかと思います。ただ今のところ、事務局側の判断としては、事業費用、効率性の評価にはなじまない事業であるといったご説明だと思います。その点をご理解頂いて事業説明を聞いて頂き、ご意見頂ければと思います。

2) 再評価に関する説明 (道路建設課)

3) 意見

(多々納委員長)

ご説明ありがとうございます。それでは審議に入りたいと思います。

(大西委員)

事前説明のときにもお伺いしましたが、今回工法自体の変更はないということで、一番大きなポイントは物価変動に伴う事業費の増額だと理解しています。前回からの事業費上昇比率が1.5

倍ほどであり、その内訳が労務費や材料費ということであり、すごく急激な物価上昇が起きているために事業の継続を判断するということですね。費用便益分析は今回やられていませんが事業の重要性を鑑るとこの物価上昇に伴って事業内容等を変更することなく継続するべきだろうと思います。特にこの辺りは観光地としてとても重要な場所でもあり、そういった意味でもすごく重要な事業と考えます。

物価上昇の比較については、平成 26 年時点を基準にされてると思いますが、今後さらにこの様な物価上昇が続くこともあると思いますが、その際こういった再評価が再度行われるのかどうか見通しをお教え頂けますか。

(事務局)

今後の上昇幅などを考慮し必要に応じて考えさせて頂く予定です。

(大西委員)

わかりました。今回のこの比率は、今年度の単価を前提に計算されたという認識でよろしいですか。

(道路建設課)

平成 26 年度に対して今年度の単価を用いて比率を算出しております。

(大西委員)

わかりました。

(多々納委員長)

その他、ご意見ありませんか。

(横山委員)

労務費の上昇は理解できますが、材料費の上昇は主にコンクリートですか。

また、B/C が算出されていないということで、客観的評価が少し難しいかと思いますが、例えば、この事業を実施しなかった際の損失とこの物価上昇を受けたことによる負担増についての比較等されていますか。

(道路建設課)

材料費について、今回のトンネル工事では 2 次製品のコンクリートをトンネルに使用しますので、そのコンクリート 2 次製品の単価になります。

また、本事業を行わないことによる損失等の算定は行っていないものの、説明させていただいたとおり、当初の事業の必要性について変更ないことを今回確認しています。

(多々納委員長)

私の方から少し意見を述べさせていただきます。まず、安全性の向上等については費用便益分析のマニュアルには記載がないため評価の対象外になっている項目になっています。今回の事業で対象があるとすれば、バスの離合ができるようになり観光地へ直接乗り入れすることができることによる観光客の増加等が議論になってくると思いますが、観光的な価値の増大といった直接的な便益は費用便益分析に含まれるものではないので、通常の効率性評価にあまりなじまない事業目的であると考えます。

次に、仮に費用便益を行っているとして、今回の事業再評価での変更点はインフレによる資材

単価の増加であるので、言い方を変えると便益についても同様に増加するはずと考えることができます。インフレに関しての費用便益分析での考え方というのは、インフレの部分についてはその影響を外して評価しましょうというのが正しいやり方だと私は理解しています。ですから、今回の事業を評価していく段階で、それほど大きなチェック項目はないと思います。横山委員はどう思われますか。

(横山委員)

要するにこの事業は、B/Cを算出し評価するといったことにそぐわないものだという理解でよろしいですか。

(多々納委員長)

事業目的から見るとそうだと思います。あとは、この事業の必要性が非常に重大かを考えているかといったことですね。それについてもあまり変わっていないので、当初の目的通りこの部分を改良することは大事だということだと思います。現状、資材単価が上がってるだけなので、目的に伴った効果も同じように増大しているはずと考えておかしくないものだと思います。従って、B/Cが算出できていないから問題だといった風にはならないと考えます。あるいは、事業費が増加していることだけをもって、本事業の効率性が低下していると疑問視することもないと思います。横山委員いかがでしょうか。

(横山委員)

はい。必要性などは非常に重要であると考えています。ただ、事業費がどこまでも上昇していった際にどうなるのかなといった不安はあります。

(多々納委員長)

そうですね。ただ、インフレであればこういった考え方はできると思います。

(横山委員)

わかりました。

(多々納委員長)

他いかがでしょうか。

(松野委員)

舗装費や測量試験費は資料を見ると費用増加がないですが、こちらはインフレになっていないということですか。イメージとしては、資材や労務費の上昇は舗装や測量などにも関わってくるものと思います。またもう1点確認ですが、設計内容について当初から変更はないということですが、環境省や文化庁からは承諾を得ているといった理解でよろしいでしょうか。承諾がまだなのであれば、今後施工方法などに変更がでてくる可能性もあると思います。

(道路建設課)

1点目ですが、今回改めて全体事業費の精査をしています。その中で大きく変更が生じたものが、説明資料に記載のあるトンネル本体の工場製作費やトンネル工事費、道路工事費といったトンネル工事に係る労務費、材料費の上昇であり、舗装費については、あまり上昇はありませんでした。

2点目ですが、現在の計画とするにあたって、環境省、文化庁、また地元の関係者と協議をし

て許可、合意を得ている状況です。ただ、環境省、文化庁から許可を得ているのは平成 24 年当時ですので、現在はその許可期限が過ぎております。改めて現在の計画について再度協議する必要はありますが、設計内容に変更はないので再び許可を頂けるものと認識しています。

(松野委員)

わかりました。工法に変更等の話はなく、現在の計画で進めるといった前提ですね。

(道路建設課)

はい。

(松野委員)

承知しました。

(多々納委員長)

他、いかがでしょうか。

(西川委員)

事前説明の際には、こういった案件であっても参考としてでも B/C の算出をされるべきではないかとお伝えしたが、その件に関しては委員長のご説明で納得致しました。ただ、もう 1 点聞きたいのですが、本件と同様に物価の値上がりによって、当初は 10 億円未満であったが事業費の再精査等で今後 10 億を超えてくるような案件は、他にもあるのでしょうか。

(事務局)

詳細な調査はしていませんが、やはり同様のものはでてくると思っております。こちらについては、県土マネジメント部として今後どのように対応していくのか検討しなければいけないと考えております。

(西川委員)

今後も出てくる可能性があるのですしたら、今回の案件は一つの前例になってくると思いますので今後の方針についても早めに検討される必要があるかと思ます。

(多々納委員長)

私も西川委員の話には同意です。今回は、この必要性を議論するときに仮に便益を算出すると言っても、交通安全や走行支障については算出できるかもしれませんが、効率性を図ることが主たる必要性や項目になりそうな内容ではなさそうですので再評価に際して、費用便益分析の結果を載せなくていいだろうと私は考えています。当初の事業評価のときに便宜を算出していない事業もたくさんあるわけですが、それに対して再評価では費用便益分析が義務づけられているので、基本的には算出してもらいたいものだと思います。当初事業費が 10 億円未満であったので再評価の際には B/C の算出をしていないといった事務局からの説明がありましたが、必要な事業に関しては適切に算出して頂ければいけないというのも私の意見です。例えば事業費が当初 8 億円であり物価高騰を含むインフレで 10 億円を超えた事業であっても再評価では費用便益分析を行うこととなっているので、そういう B/C による評価が適切であると考えられるものに関しては、ちゃんと算出して頂くということで整理したいのですが事務局いかがでしょうか。

(事務局)

委員長のご説明のとおり、B/Cの算出が必要だと思われるものについては検討していくものと思いますので、部内で共有させて頂き方針を決めていきたいと思います。

(多々納委員長)

例えば、道路事業であれば渋滞緩和などが入っている事業については当然のように算出しなければいけないと考えますのでそういった方針で整理をお願い致します。他にご意見ありますか。

(大西委員)

どれぐらいの物価上昇まで事業を継続していくのかといった話で、インフレであればロジックは成り立ちますが、一方で税収という面で考えるとそのバランスが制約になってくるのかなと思います。今回は事業単体で評価を行っていますが、例えば、今回事業費の増加が1.4倍といった数字が出ており、この増額があったことにより本来この増額がなければできた工事というのが機会損失としてあるわけで、本来、県の中で予算をどのように振り分けていくのかといった順序づけの話であれば、これは事業単体の話というよりは、何か優先順位づけみたいな話になってくると思います。

(多々納委員長)

それは県の中での優先順位の話だろうと私も思います。このあたりはこの委員会が所掌するところではないのかなと思います。また、県の方で検討頂ければと思います。

(多々納委員長)

あと考えられることとすれば、事業再評価の対象である現状の10億円のラインを変えることですね。例えば、近年の物価高騰を受けて15億円にスライドさせるとか。ただこの話は、この委員会の効率性や事務的なテーマの効率性といった観点だと思うので、現状の判断としては、当初7.9億円であっても今11億円に上昇したので審議に諮ったといったことなので、当面は10億円のラインで新しく物価上昇があり事業費が増加したような場合であっても審議するとされたので、そういった方針で運用されるということですね。ただし、このままずっと10億円であるべき必要性もないと思うので、再評価にかかる金額の変更についての検討もされた方がいいのではと思います。

(下村委員)

全体としては、委員長のお話された内容について私も賛成です。ただ、南海トラフのような環境的に問題な課題がでてきていることも確かなので、そういう意味では、一旦10億円という定義の中で再評価を行い、B/Cもしくは数字的なもの以外のリスク、環境の変化っていうのを再度考慮することもすごく重要ではないかなと感じます。ただ、今回の吉野山工区の件に関しては、私ども道路を利用している側からの意見だと、実際に労務費、人件費はすごく上昇しており、そういったものも踏まえて検討したときに、この事業は進めていただきたい事業であると思っています。

(多々納委員長)

それでは、まずこの案件について整理をしたいと思います。この再評価案件については、事業継続といった方針で異論はありませんか。

(各委員)

異論なし。

(多々納委員長)

それでは、事業継続が妥当とします。ただし、先ほどから少し議論が出ております、こういった事業費が増加したことにより再評価を実施する際の方向性については、現行制度の範囲内ではこういった形で審議頂ければ良いと思いますが、その際に通常の10億以上の事業で便益等を定量化して、事業効率性の評価も実施することが適切であると考えられるような案件に関しては、同様にB/Cによる効率性の評価も実施するというところでよろしいでしょうか。将来的には、今の物価上昇等を考えて、10億円のラインが変わる可能性もあると思いますが、そこについては県の方で別途考えていただく話だと思います。この委員会としては、そこについてご意見を申し上げることはありません。結論としては、そういった形で再評価を行う際は、通常の事業評価再評価の場合と同じ項目の評価内容に対して資料を提示頂いて、議論するというようにしたいと思いますがよろしいでしょうか。事務局何かご意見ございますか。

(事務局)

ありがとうございます。検討させて頂きたいと思います。

(多々納委員長)

はい。よろしくお願いいたします。

それでは本日の議論に関しての審議は終わりたいと思います。

3) 意見集約

事業については継続とする。

～終了～

以上