

# 平成23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23年12月20日(火) 13時00分～15時30分
2. 場 所 奈良県経済倶楽部 大会議室
3. 出席者
  - ・ 委 員 (敬称略)  
三野 徹、松井 淳、大庭 哲治  
朝廣 佳子、藤次 芳枝、柳谷 勝美  
戸田 清子(欠席)、三浦 晴彦(欠席)
  - ・ 奈良県 土木部長、土木部次長、農村振興課長、道路建設課長、技術管理課

## 4. 議 事

### (1) 委員会の運営について

- 1) 平成23年度 公共事業評価監視委員の確認
- 2) 平成23年度再評価対象事業一覧説明

### (2) 農道事業の再評価について

- 1) 農業事業 広域農道奈良東部地区の再評価に関する説明(農村振興課)
- 2) 農業事業 広域農道奈良東部地区の再評価に関する審議

(大庭委員)

事業効果の算定項目の中で、維持管理費節減効果を便益の方でカウントしているのは、何か決まりがあるのでしょうか。費用のほうでカウントすれば、B/Cの数字も変わってくると思うのですが。

またこの事業は今後も長く続くと思うのですが、現在の交通状況はどういった状況なのでしょう。説明の中でお茶の流通についてのお話もありましたが、西名阪から京奈和道を利用した方が京都方面へは早くいけるのではないかと思います。

(農村振興課)

維持管理費節減効果について、マイナスの値を計上しておりますが、これは農林水産省の効果の算定方法に沿って算出したものです。具体的な内容は、舗装等の再整備といった内容ではなく、道路法面の草刈りなどの日常的な維持管理であります。例えば、新しい道路が以前より延長が短くなる場合は維持管理費が安くなることが考えられますし、これまで法面管理が必要だった道路が橋梁やトンネルに変わる場合は照明の電気代等にかかるかもしれませんが、差し引いて維持管理費が安くなる場合もあります。

なお、舗装等の再整備費は当該事業費に計上されています。

2点目のお茶の流通状況については、現在のご指摘のように広域茶流通センターから西名阪で奈良市内へ向かい、京奈和を通過していきます。この広域農道が完成しますと、この広域農道から国道369号線、奈良市道の奈良阪川上線を通して、京奈和道に直結することができます。

確かに西名阪、京奈和道路を通るルートもありますが、西名阪を降りた天理から奈良市内の混雑や、この広域農道による距離短縮から、この広域農道による効果があると考えます。

(大庭委員)

時間短縮効果があるということですね。

(農村振興課)

はい、そうです。

(藤次委員)

農家以外の方々が、西名阪から京奈和道への抜け道として利用し、交通量が増える懸念はないのでしょうか。そのことについて、地元の方々の生活への懸念はないのでしょうか。

(農村振興課)

宇陀市等から京都へ行く場合には非常に便利な道路になり、交通量は増えると思います。ただ、この地域の方も生活道路として利用できますし、観光振興、地域振興にもなります。地域の細い道を通るわけではなく、新しく道路を作るということですので、そういった心配をしているという話は聞いておりません。

(三野会長)

維持管理組織はどういった形式になっているのでしょうか。市への移管となるのでしょうか。

(農村振興課)

完成後は奈良市で管理する予定となっています。普通、農道のような地域の道路の場合は、集落で出合いなどして管理しておられるところもありますが、新しく作る大きな道路については、完成後公共で管理する形をとります。

道路が新しくなりますと出合い等の回数が減り、維持管理費の節減が図れるというのが本来の効果算定の考え方かと思えます。

(朝廣委員)

今回お茶を中心に説明いただいておりますが、B/Cが非常に低いのですが、このあたりは農業がさかんで、お茶の他の生鮮品の出荷において大いに効果があると判断して良いでしょうか。

(三野会長)

土地改良事業では直接効果だけを見るような仕組みになっていると思いますが、地域振興といったものは効果の算定に具体的には計上されていないかと思うのですが。

(農村振興課)

一部、畑作物についてもカウントしております。奈良市内へ向けた出荷や名阪国道を利用した流通について、計上しております。

### 3) 意見集約

継続を妥当とする。

## (3) 道路事業の再評価について

### 1) 台風12号豪雨による紀伊半島大水害の報告について

### 2) ①道路事業 一般国道168号川津道路の再評価について説明(道路建設課)

### ②道路事業 一般国道168号川津道路の再評価について(審議)

(柳谷委員)

この国道168号、169号は命の基幹道路ということで、奈良県の3分の2は吉野地域であります。奈良県の観光行政を考えましても、この地域は今後いろんな意味で発展してくであろうと感じています。奥田知事時代から基幹道路を造ってこられ、建設当初は非常に批判されましたけれど、今となって思えば、今回のような大きな災害において非常に復旧の手助けとなったということで、次に説明のある丹生バイパスも含め、より早い整備をお願いしたいと考えます。

特に最近は自然エネルギーへの注目もあり、我が奈良県でも、砂防事業をはじめいかに吉野地域の山林資源を守りながら開発していくか、費用対効果の面でも難しいことかと思えます。また観光面においても、大阪などから吉野地域への観光客が多く、この川津地域も非常に人気が高い地域であり、これからますます見直されていくのではないかと思います。過疎化は進んでいますが、これらの吉野の財産を守るという点からも、いち早くこの

事業を進めていただきたいと思います。

③意見集約

継続を妥当とする。

3) ①道路事業 一般国道309号丹生バイパスの再評価について説明(道路建設課)

②道路事業 一般国道309号丹生バイパスの再評価について(審議)

(柳谷委員)

地籍混乱地を避けるためにルート変更をして費用増ということだが、今後の買収地においてもそういったことはないでしょうか。

(道路建設課)

今後買収予定の箇所についてはすべて解消できるということですのでおすすめです。

(三野会長)

他に事業を長引かせている要因はありますか。

(道路建設課)

用地問題においては、補償において長引いていることもございます。またトンネル区間において水対策を考えるために時間を要したとも聞いております。

(三野会長)

それは解決済みということでしょうか。

(道路建設課)

はい。

③意見集約

継続を妥当とする。

4) ①道路事業 一般国道168号王寺道路、香芝王寺道路の再評価について説明  
(道路建設課)

②道路事業 一般国道168号王寺道路、香芝王寺道路の再評価について(審議)

(柳谷委員)

王寺は大阪への西の玄関口ということで車も混雑し、人口増の地域であるが、確かこのあたりは昭和40年過ぎから改良の話があり、最近になってやっと王寺小学校のあたりが供用されました。事業が畠田付近で2つに分かれているが、まずは王寺から西名阪までを改良すれば非常にスムーズに混雑緩和となると思います。香芝から王寺へ向かっては、他の道もありますし、大阪へ向いては中和幹線もあり、西名阪へは非常に入りやすい。ですので、まずは王寺から西名阪の間の改良を先行して改良すれば非常に利便性が高いと思います。また、香芝は人口増加しているところですが、日本の経済状況から考えると今後は人口も減少して高齢化も進み、事業が完成する頃にはさほど交通量がないのではないのでしょうか。これまでは奈良は道が悪い、道が欲しいということだったと思いますが、これからはこの費用をもっと生かす方法がないのかなと思う気持ちと、現在のこの道の混雑状況を考えると早く解消してほしいという気持ちとあります。こういったことから、まずは供用された部分から畠田、西名阪への区間を進めて欲しいと思います。

(道路建設課)

西名阪付近については先に改良を行っております。王寺から西名阪を重点的にということでご意見いただいたところですが、事業区間においてはいずれの工区も用地買収可能なところから入って行っております。また、中和幹線につきましては資料の紫色区間が今年度末に供用予定ということであり、中和幹線は大阪方面で国道165号に接続しますが、この道路が2車線でかつ線形の悪い道路です。国の方で昨年度都市計画決定され、今年度事業化されたところですので、中和幹線を進んでいっても混雑してしまいますので、香芝王寺道路を一部迂回路として、先ほどお話しました紫色区間と香芝王寺道路の南から西名阪までを早く繋いでしまおうと考えています。

(柳谷委員)

完了年度がずれないように、できるだけ計画通りすすめていただきたい。

(松井委員)

王寺道路と香芝王寺道路は、延長が2倍近く違うが事業費があまり変わらないのは、地価が違うこともあるのですが、この理由を教えてください。

もう1点、香芝王寺道路は工期が延長されていますが尚且つ総事業費は抑制されるとあ

りますが、一般的には工期が長くなれば事業費は大きくなると思うのですが、事業費の見直しはこのとおりでよろしいのか教えていただきたいです。

(道路建設課)

まず王寺道路につきましては、用地に大型物件が多くございます。マンション等がありましたので、そういったことで事業費が大きくなっています。また2つの事業は同じ4車線道路であります。国道25号との交差点付近は交差点処理のために道路幅が広く必要となりました。そういったことで延長に対して面積が多くなっているということも理由であります。

もう1点の香芝王寺道路につきましては、現時点ではこの事業計画でやっていく計画をしております。

(三野会長)

B/Cが少し変わったのは、事業費が大きくなったということで、用地買収、補償費が大きくなったということでしょうか。

(道路建設課)

はい。

(朝廣委員)

自転車について、最近は交通ルールも厳しくなり自転車も車道を走るようになってきて自転車事故が増えてきていますが、健康にも良く、奈良県でも自転車利用促進がされていると思います。道路をつくるときに、自転車専用レーンを今後考えられないのでしょうか。香芝王寺道路はまだ進捗率が12%ということですので、まだ間に合うのではないのでしょうか。自転車専用レーンは1.5mあればできると思うのですが、今後考えていくのは難しいのでしょうか。

(道路建設課)

自転車道については国からも推進されていますし県でもネットワークをつくっているところです。新規の道路計画の際には考慮に入れるようにしていますが、本件については継続事業でありますし、幅員構成の変更となれば都市計画決定の変更にも繋がりますので、この路線については説明のとおり計画となっております。新しくかかる道路については、計画段階から自転車道について検討するようにしてございます。

(松井委員)

スライドでは歩道を自転車が走るようになっていましたが、全体の幅員は変えずに、歩

行者専用部分を確保したうえで植樹帯を狭め、車道の路側を広げて自転車を通りやすくすることができないでしょうか。全体の25mの割り振りを変えることはできないでしょうか。

(三野会長)

柳谷委員のご意見にもあったように、これからは交通事情の変化に臨機応変に整備を行ってってもらいたいという、事業を進める上での注文とさせていただきたい。

### ③意見集約

継続を妥当とする。今後の交通事情の変化に対応して事業を進めていただきたい。

5) ①道路事業 一般国道168号小平尾バイパスの再評価について説明(道路建設課)

②道路事業 一般国道168号小平尾バイパスの再評価について(審議)

(三野会長)

資料を見させていただくと、工事については未着工ということでもよろしいでしょうか。工事に着工できないのは、用地買収がまとまっていないからでしょうか、予算の関係でしょうか。

(道路建設課)

工事に着工するには、用地が虫食い状態では着工できませんので、一定区間の用地がまとまるのを目指しているところです。

(三野会長)

特に買収が難しいということではないのでしょうか。

(道路建設課)

手をあげていただいた方のところへはもちろん伺いますが、できるだけ虫食いにならずに工事ができるように、バイパスでは全線できるまで事業効果が発揮できませんが、現道を拡幅する場合はできたところから事業の効果が発現できますので、できるだけ虫食いにならないように用地買収を進める工夫をしておるところです。

(三野会長)

これは現道拡幅ではなく、新たな路線ができるということですね。

(道路建設課)

図でいいますと、左側がバイパス区間になりまして、右側が現道拡幅であります。周囲がどんどん供用されている状況ですので、それに合わせて効果の期待できるところから進めて行っているところです。

(柳谷委員)

先ほどの香芝市・王寺町では人口増だが車の保有台数は減っていました。特に生駒市は奈良県でも一番の人口増の盛んなところですが、車の保有台数は減っています。奈良県にはリーディングカンパニーもありませんし、ロケーションも悪く大きな工場も来ない、働くために外へ出て行く状況ですが、観光行政においては車がどんどん入ってくるために道路整備というのは重要になってきます。そこでお聞きしたいのは、このB/Cにおける将来予測、特に車の保有台数や交通量に関してはどのように算出、考えられているのでしょうか。

(道路建設課)

車の保有台数は統計データでございます。計画交通量については、国の方で算出されております。これは個々の路線というわけではなく、大きく府県間の交通量といったものを平成42年推計というもので算出されております。それでいきますと、奈良県は特に近畿圏でも落ち込みの激しいところでございます。例えて言いますと、走行距離と台数を掛け合わせた数値が、国全体ではありますが、平成17年の値に対して平成42年ではわずかながら落ちるといふ推計であります。平成14年に出された推計値と平成20年に出された推計値を比べますと、やはり13%落ちるといふことであります。

(柳谷委員)

国の推計値も理解しますが、一番大事なのは奈良県の将来展望との関係だと思えます。奈良県の事業計画あるいは予算措置の中で、どんな奈良県にしていくのか、その中で奈良県がどのような推計値、分析を持っているのかということが非常に大事だと考えます。確たる予測値が非常に重要です。そういったことから、この道においても今後の5年、10年でどれだけこの道を使うのか、その上でこの60億近くの事業費が必要なのか少し考えるべきかと思いましたので、意見させてもらいました。資料では、自動車保有台数が5.4%と微減ということですが、この数字が非常に気になります。

(三野会長)

今後の交通量推移に十分留意して事業を進めていただきたいということをお願いしたいと思えます。



③意見集約

継続を妥当とする。

6) ①道路事業 (主)枚方大和郡山線 上～芝工区の再評価について説明 (道路建設課)

②道路事業 (主)枚方大和郡山線 上～芝工区の再評価について (審議)

(松井委員)

資料において、計画交通量 25,900 台/日、H22 センサス現況交通量 11,553 台/日とあり、計画交通量は現況の2倍近くになるのは、こういった計算に基づくのでしょうか。

(道路建設課)

計画交通量 25,900 台/日は、近隣に商業地が集中発生する予測を見込んでおります。この区間においては商業地の集中発生分、また現在他の道路へ逃げに行っている交通量が流入してくることも加味しています。

(松井委員)

ローカルな事情を加味した数値ということでしょうか。

(道路建設課)

はい。

(三野会長)

B/Cも非常に高いですね。計画交通量が大きいことも影響しているのでしょうか。

(道路建設課)

加えて、河川工事との連携によってコスト縮減が図られていることも要因のひとつです。

(藤次委員)

用地買収率が99%まで進んでいますが完成予定年度が平成27年度となっています。これは河川事業との連携しながら進めなければいけないからでしょうか。

(道路建設課)

そうです。河川事業というのは下流側から工事をしていかなければならず、井堰や橋梁など工事に複数年かかるものに合わせていく必要があります、かつ高山の国交省工事の完成年度の平成27年を目標に合わせて進めていきたいと考えています。

③意見集約

継続を妥当とする。