令和6年度 第1回 広島市公共事業再評価審議会
会 議 要 旨

1 開催日時

令和6年11月19日（火）9：00～11：20

2 開催場所

広島市役所 本庁舎14階 第7会議室

3 出席者

(1) 委員

高井会長、大井委員、角倉委員、竹田委員、丸川委員

(2) 広島市

事業所管局：道路交通局

岡田道路部整備担当部長、松岡街路課長ほか

事業所管局：道路交通局

多久島交通施設整備部長、本畝交通施設整備担当課長ほか

事務局：都市整備局

横山都市計画担当部長、前川都市計画課長ほか

4 議題

再評価結果及び対応方針案に関する審議

- (1) 街路事業 都市計画道路中筋温品線（1工区）
- (2) 街路事業 都市計画道路中筋温品線（6工区）
- (3) 街路事業 都市計画道路吉島観音線外1
- (4) 街路事業 都市計画道路段原蟹屋線外1
- (5) 軌道事業・街路事業 広島新交通西風新都線

5 傍聴人の人数

〈一般傍聴〉 1人

〈報道関係〉 0社

6 審議結果

上記5事業について、事業継続を妥当と認める。

街路事業 都市計画道路中筋温品線（1工区）

【委員】

残事業は61億円ということだが、橋梁上部工以外に何があるか。

【事業所管局（街路課長）】

橋梁部については、橋脚4基、橋台2基及び上部工を整備予定で、これまでに中央部の橋脚2基を発注済みであり未発注分が事業としては残っている。また、平面部については、用地買収や道路整備が残っており、今後用地買収を着実に進め、事業進捗を図っていきたい。

【委員】

残事業の費用便益比がかなり大きいですが、3便益の中で一番寄与しているものは何か。

【事業所管局（街路課長）】

最も大きく寄与しているものは、「走行時間短縮便益」である。

【委員】

橋が整備されることによる「走行時間短縮便益」が最も大きな要因であるということに理解した。

【委員】

この事業は、スライド10ページにある周辺市街地環状型道路構想の一つであるという理解だが、この環状型道路を整備することによって、広島市の道路事情はどう変わるのか。

【事業所管局（街路課長）】

大きな環状網ができれば、都心を通ることなく目的地に行けるため、利便性は非常に高まるものと考えている。

【委員】

例えば広島市の西側から広島市の東側に行く場合に、高速道路を使わずにこの環状線を上手に使うことで行けるという理解でよいか。

【事業所管局（街路課長）】

そうではなく、有料道路も併せて活用してほしいという考えである。

【会長】

ネットワークになってくれば、この計画の効果が発現してくると思う。

それでは、この事業に関し、事業継続ということによいか。また、対応方針につきましても、ここに書いてあるとおりでよいか。

【委員全員】

（異議なし）

【会長】

それでは事業継続ということに続けていただければと思う。

街路事業 都市計画道路中筋温品線（6工区）

【委員】

スライド9ページのB/Cの算定について、事業全体と残事業の総便益が同じ186億円である理由は、現時点で便益は発生しておらず、残りの事業を行った時点で初めて186億円の便益が出るからという理解でよいか。

【事業所管局（街路課長）】

そうである。残事業の総便益は、事業全体の総便益と暫定整備等により発生した便益の差分を計上することになるが、当路線は現時点で暫定供用を行っていないため、事業全体と残事業の総便益が同じになる。

【委員】

資料2の14ページで、当初、80億円だった事業費が70億円に減少しているが、どういう理由で10億円減ったのか。

【事業所管局（道路部整備担当部長）】

平成12年の事業着手後、土地の価格が下がっており、用地補償費を精査したことが主な要因である。

【会長】

他に質問はないか。

それでは、本事業について、事業継続とし対応方針もこれでよいか。

【委員全員】

（異議なし）

【会長】

それでは事業継続ということで続けていただければと思う。

街路事業 都市計画道路吉島観音線外 1

【会 長】

何か質問はないか。

【委員全員】

(質問なし)

それでは、本事業について事業継続とし、対応方針もこれでよいか。

【委員全員】

(異議なし)

【会 長】

それでは事業継続ということで続けていただければと思う。

街路事業 都市計画道路段原蟹屋線外 1

【会 長】

スライド12ページに交通事故件数が記載されているが、この路線が整備されれば事故件数が減少することが期待されるということでしょうか。

【事業所管局（街路課長）】

そのとおりである。

【委 員】

現地視察の際、用地取得が難航していると聞いたが、その後進捗はあったか。

【事業所管課（街路課長）】

現地視察の際、本事業は現道拡幅であるため、駐車場部分のみが買収になる地権者の用地取得が難しいという説明をさせていただいたが、時間を要しているものの着実に進んでおり、現地視察後から用地取得の目途が立った地権者が1件ある。

【会 長】

残りは何件あるのか。

【事業所管局（街路課長）】

4件ある。

【委 員】

大州通り全体で、未整備となっているのは今回再評価を行っている区間だけなのか。

【事業所管局（街路課長）】

大州通りについては、まだ事業着手していない区間が0.9km残っており、これができれば広島駅や大州インターチェンジへのアクセス道路として、更に効果が出てくると考えている。

【委 員】

今回再評価する区間のB/Cは1.0となっており効果は見えづらいが、大州通り全体としては大きな効果が出るという理解でよいのか。

【事業所管局（街路課長）】

そうである。大州通りについて未整備区間は残っているが、この事業の位置づけは重要であり、地域の期待も大きいと認識している。

【会 長】

他に質問はないか。

それでは、本事業について事業継続とし、対応方針もこれでよいのか。

【委員全員】

（異議なし）

【会 長】

それでは事業継続ということで続けていただければと思う。

街路事業・軌道事業 広島新交通西風新都線

【委員】

令和9年の着工までは色々な法手続きを進めるとのことだが、用地取得はどれくらい進んでいるのか。また、今後懸念されることがあれば教えてほしい。

【事業所管局（交通施設整備担当課長）】

アストラムラインの親道路である己斐中央線は、平成15年に都市計画決定されているが、アストラムラインの軌道本体は、現在、地元説明会等の手続を進めているところであり、まだ都市計画決定されていない。そのため、事業着手はまだであり、用地取得はまだ行っていない状況である。

軌道本体については、都市計画法等の手続を令和8年度までに完了し、令和9年度から事業着手したいと考えている。己斐中央線はアストラムラインと一体不可分な事業であるため、同時に着手したいと考えている。

【委員】

住民説明会ではどのような御意見があったのか、代表的なものを教えてほしい。

【事業所管局（交通施設整備担当課長）】

住民説明会は、10月末から11月頭にかけて、地区ごとに全部で5回行った。五月が丘地区では、五月が丘の団地の中を通るため、環境に与える影響についての御質問があった。己斐地区では、道路が県道伴広島線しかないため、工事中の渋滞についての懸念や、トンネルはどちら側から掘っていくのかなど、工事の工程についての御質問があった。

【会長】

住民説明会の参加人数は約何人だったか。

【事業所管局（交通施設整備担当課長）】

全部で約760名参加された。

【事業所管局（交通施設整備部長）】

説明会の状況について、事業に対する御懸念の面は確かにあったが、全体としては、軌道系の交通が整備されるということで、五月が丘地区では、できるだけ早く開業してほしいという声があったり、激励の声をいただいたり、期待する雰囲気はあったと思う。

己斐地区では、幅員6mの県道伴広島線が唯一の道路であることが、地域における長年の道路事情の課題となっているため、己斐中央線とアストラムラインを期待する声をいただいたと思っている。

ただ、事業の実施に当たって、環境に対する懸念や用地買収に対する心配事も住民の方にはあったので、これらに対しては丁寧に対応し、理解を深めていただくよう努めていきたい。

【会長】

環境に対する懸念はあったとのことだが、参加者からの否定的な意見はなかったのか。

【事業所管局（交通施設整備部長）】

説明会の場では、事業に反対という直接的な意見を言われる方はおられなかったが、例えば用地取得については、今後、個別に色々な意見が出てくると思う。また、己斐地区では、事業を実施することを

前提として、事業に対する不安を言われる方はおられた。

【会 長】

少しずつ動き出してくると、地元の方々の考え方も、感覚的に変わってくる可能性もある。できるだけいい方向に変わっていけばよい。

【委 員】

現時点で、懸念されていることがあるのか。

【事業所管局（交通施設整備担当課長）】

今の段階で、説明会で特に大きな反対はないが、用地取得の件数が多いため、実際、事業に着手してみないとわからない。特に己斐地区では、己斐中央線の用地買収をしないと軌道の整備が進まないのので、住民や地権者の方々に御理解を得ながら計画的に進めていきたい。

【委 員】

住民説明会で意見のあった環境への懸念について、具体的にどのような意見があったか。

また、特に己斐地区の用地買収が大変だと思うが、広い範囲で反対があつて用地買収ができなかった場合、ルートを変更する可能性はあるのか。

【事業所管局（交通施設整備担当課長）】

環境については、3月から4月にかけて行った説明会で意見が多くでた。その際には、工事中も含めた騒音や振動について、高架が整備されることに対する日照障害や電波障害についての意見があった。環境に関しては、今後、環境影響評価の説明会の中で改めて行うこととしている。

また、用地買収の難航等に伴うルート変更について、本事業は、平成27年6月に様々な検討をした結果、己斐中央線を経由し西広島駅に繋がる現在のルートが合理的だとしたため、現時点でルートを変更することは考えていない。

【委 員】

スライドの6ページの左側の「環境改善便益」の中にある「道路交通事故減少便益」と、右側にある項目の「交通事故減少便益」の違いを教えてください。

【事業所管局（交通施設整備部担当者）】

左側の軌道事業の「環境改善便益」に含まれている「道路交通事故減少便益」とは、アストラムラインが整備され、自動車からアストラムラインに転換し交通量が減ったことによる道路交通の事故減少の便益である。一方、右側の街路事業の「交通事故減少便益」とは、己斐中央線という道路を整備した際の便益である。

【委 員】

図の右が街路事業で、左が軌道事業ということで理解した。

令和18年以降、50年という非常に長いスパンでの便益計算になっているが、軌道技術系は技術的進歩の著しい分野だと考えており、利用者の便益や事故の減少便益はより上がるし、さらに言うと、定時性が上がることで安定した運行が十分に考えられる。こういったことを、事業の投資効果に書いてもよいのではないかと思う。特に、五月が丘団地を含めた大塚などの一帯のエリアの住宅団地は、開発から30年近く経過しており、今後高齢となる方々が増えるため、この軌道整備自体が非常に便益の高い事業

になり得ると思っている。また、空き家の問題などを防ぐ技術的なツールの一つになると思っているので、そこも書いてもよいのではないかと思った。

最後に、スライド8ページの軌道事業の「供給者への効果」について、この区間で8,900人増えるということなのか、それとも、アストラムライン全体で8,900人が増えるということか、どちらの意味か。

【事業所管局（交通施設整備担当課長）】

延伸区間が整備されたことによって、アストラムライン全体の純増として8,900人である。

【委員】

新白島と西広島でつながるため、鉄道を利用する人が増え、利用者がもっと増える可能性があることも踏まえたことも考えられてもよかったと思っている。B/Cが「1.1」で「1」に近い値ではあるが、もっと効果がある事業であると思っているので、早く整備していただきたいと個人的には思う。

【会長】

環境影響評価審査会には諮ったのか。

【事業所管局（交通施設整備担当課長）】

この事業は環境影響評価の対象事業となっているため、都市計画決定するには、環境影響評価に関わる手続を行うこととなっている。今後、都市計画案の縦覧に合わせ、環境影響評価に関する説明会や縦覧等も行った上で都市計画決定することとなる。

【会長】

今後行うということか。

【事業所管局（交通施設整備担当課長）】

そうである。審査会にも諮った上で、都市計画決定を令和7年度中に行いたいと考えている。

【会長】

環境に関しては、また環境影響評価の説明会の際に質疑が出ると思うので、よろしく願います。

それでは、今の審議について、事業継続ということによいか。対応方針についても、ここに書かれているとおりにすることによいか。

【委員全員】

（異議なし）

【会長】

それでは事業継続ということで続けていただければと思う。