

令和元年度 第2回 広島市公共事業再評価審議会
令和元年度 第1回 広島高速道路事業評価監視委員会

会 議 要 旨

1 開催日時

令和2年1月29日（水）10：00～11：20

2 開催場所

合人社ウエンディひと・まちプラザ 北棟5階 研修室A・B

3 出席者

(1) 委員

中山会長^{*}、長谷川委員、真木委員、増矢委員、松本委員、山根委員

※広島高速道路事業評価監視委員会においては、委員長

(2) 広島市

事業所管局：道路交通局 大村整備担当部長、岡田街路課長ほか

事務局：都市整備局 萬ヶ原都市計画担当部長、黒瀬都市計画課長ほか

(3) 広島高速道路公社

事業所管局：貞任理事、佐々木建設部長、世古企画調査課長、神田建設課長ほか
(事務局)

4 議題

再評価結果及び対応方針案に関する審議

- ・道路事業 一般県道 温品二葉の里線・府中祇園線
- ・都市高速道路事業 広島高速5号線

5 傍聴人の人数

〈一般傍聴〉 7人

〈報道関係〉 4社

6 審議結果

上記事業について、事業継続を妥当と認める。

会議要旨

【委員】

過去3回ほど再評価審議会・委員会が開かれているが、仮にシールドトンネル工事の増額分を計上して再評価審議会・委員会に諮るべきであったとすれば、何回からなのか。

【事務所管局（公社）】

シールドトンネル工事の工事費については、契約時点に遡って精査したところ、約87億円の増額の約287億円になったものである。

契約したのは、平成28年5月であることから、この時に分かっていたのであれば、平成28年12月の第3回再評価審議会・委員会に計上していたと考えている。

【委員】

そうすると、第3回再評価審議会・委員会での議論や、最終的に出した対応方針が少し変わってきていたのではないかという気もするが、どう考えているか。

【事業所管局（公社）】

仮定の話になるので、一般論としてお答えしたい。

試算してないので分からないが、費用便益比については、おそらく1.0を切っていた可能性が高かったと考えている。

この場合、事業の継続・中止については、単に費用便益比の結果だけでなく、事業を巡る社会経済情勢の変化や、便益として見込まれない整備に伴う投資効果、事業の進捗状況等、5つの視点から総合的に審議され、それを踏まえて対応方針を決定したものと考えている。

【委員】

全体事業費の増額理由にシールドトンネル工事の工事費の増額を追記する必要があるのではないかと思っているが、この310億円の内訳を説明してほしい。

【事業所管局（公社）】

大きく分けて高速2号線と高速5号線を連結する施設の整備と、これまで整備を進めている高速5号線の増額分になる。

高速2号線と高速5号線の連結路の追加整備に伴うものが約167億円、社会情勢の変化、現場条件の変化等で高速5号線の増額分が約143億円であり、この約143億円の中に、委員ご指摘のシールドトンネル工事の増額分である約87億円が含まれている。

【委員】

地域住民の一部である7名の方と調停が成立しているとのことだが、他の地域住民の意向や施策に対するスタンスはどのような状況か。

【事業所管局（公社）】

他の地域住民のスタンスは測りかねるところがあるため、調停が成立した後の状況をお答えしたい。

本調停には、牛田東三丁目の住民で申し出をした方は、調停の効力がその方にも及ぶという条項がある。現在、50名を超える方から申し出があり、合計で60名を超える方々と本調停の効力を法的に約束している状況である。

【委員】

対象となる住民全体はどれくらいになるのか。

【事業所管局（公社）】

対象の定義が難しいので、用地買収等にご協力いただいた件数でお答えしたい。都市高速道路事業での契約件数は149件、用地買収ではなく、トンネル区間の区分地上権の設定等という形でご協力いただいているのは35件である。道路事業の用地買収の契約件数は88件である。

【委員】

前回の再評価審議会・委員会の付帯意見を受けた対応状況になっていると思うが、元々予定していたもの、新たに対応したものに分けて説明してほしい。

また、沈下量の一次管理値、そして騒音・振動の三次管理値等がどういう意味を持っているのか説明してほしい。

【事業所管局（公社）】

前回の再評価審議会・委員会後に実施した施策は、安全・安心施策のひとつである現場ステーションを平成29年6月に二葉の里地区、平成30年4月に牛田地区に設置している。

また、安全・安心対策協議会を二葉の里地区に設置している。

次に、住民代表の意見表明の場ということで、平成30年8月などにトンネル施工管理委員会の開催前に開催している。

加えて、細かな計測方法、計測および施工管理計画等について、平成30年6月に住民説明会を行っている。

その他、繰り返しになるが、牛田東三丁目住民との調停が平成30年7月に成立している状況である。

次に管理値については、管理値に達したときの対応について説明させていただくが、まず、地表面沈下量については、一次管理値1.3mmに達すると計測頻度を強化し、具体的には1週間に1度であったものを1日に1回にする。加えて現場点検の監視強化を行う。

二次管理値2.4mmに達すると、家屋調査を緊急的に実施し、家屋被害の有無を確認する。また、専門家の意見を聞きながら、沈下要因の分析、対策案の検討を行うこととしている。その後、広島県、広島市とも協議し、地元説明を行った上で必要な対策を実施していくことになる。

こうした対応の間、トンネル掘削は一旦停止している状況である。

騒音の一次管理値、二次管理値については、騒音の一次管理値に達すると、現地の状況について地域住民に聞き取り調査を実施し、現場点検も監視強化を行う。二次管理値に達した場合は専門家の意見を聞きながら、騒音要因の分析及び対策の検討、広島県、広島市と協議を行い、地元説明を経て、必要な対策を実施することとしている。

振動については、一次管理値に達すると、現地の状況について地域住民に聞き取り調査を実施し、点検を強化する。二次管理値に達すると、専門家の意見を聞きながら振動要因の分析、対策の検討、必要な対策という流れになる。

三次管理値は二葉の里地区で設定しているものであるが、騒音については、専門家の意見を聞きながら騒音要因の分析、対策の検討、広島県、広島市と協議して、地元説明を経て、さらに必要な対策を実施することになる。

振動については、専門家の意見を聞きながら要因の分析、対策の検討、広島県、広島市と協議して、地元説明を経て、さらに必要な対策を実施することになる。

いずれにしても、二次管理値あるいは三次管理値に達すると、対応を決めるまではトンネルは一旦停止の状態になる。

【委員】

三次管理値を騒音・振動だけに限って設定している理由は何か。

【事業所管局（公社）】

基本的には既存の環境基準を参考に設定しており、二葉の里地区は、市街地であることもあり、三次管理値を設定している。

【委員】

牛田地区と二葉の里地区で管理値を変えている理由は何か。夜間の設定や三次管理値の設定は、先ほど説明があった理由か。

【事業所管局（公社）】

二葉の里地区は、トンネル掘削だけでなく、施工ヤードにおいて、常時野外で作業をしている。一方、牛田地区については、地中での掘削となり、伝わる振動や騒音は異なっている。

一次管理値、二次管理値の数値が異なっているのは、用途地域が異なっているためであり、三次管理値は、明かり部で工事を行っていることから設定している。

【委員】

安全・安心の調査結果の公開について伺いたい。1点目は、先ほどの沈下量、騒音、振動については、現場ステーションで公開ということでもいいか、2点目は、家屋の事前調査、事後調査についての公開はどのようにしているのか。

【事業所管局（公社）】

沈下量、騒音、振動については、現場ステーションで公開している。

家屋の事前調査については、公にしているということではなく、基本的に調査対象の家屋の所有者に報告書をお渡し、内容確認と公社・所有者の両方で保管しているという形をとっている。

【委員】

三次管理値について、明かり部で建設機械の稼働などによって数値が変動すると思うが、どのような状況か。

【事業所管局（公社）】

今のところ、一次管理値を3回超過したことはあるが、二次管理値、三次管理値まで達したことはない。

【委員】

投資効果について、有料道路事業ということで、費用便益比が1.0を超えるのは、いいことではあるが、今回の事業費の増加によって、採算性の見込みはどうか。

また、採算性をよくするためには、やはり利用率、利用頻度を高める必要があると思う。今回、周辺道路とスムーズにつながるということで交通量が増えるとは思いますが、例えばNEXCOが実施している土日祝日の割引など、コスト削減とともに、収益を上げるための今後の施策について、どう考えているか。

【事業所管局（公社）】

国から事業費の増加と事業期間の延伸に係る整備計画変更の許可を得るに当たって、参考として収支計画も提出している。この中で事業費のほかに有料道路特有の料金収受などに係る管理費についても、事業費と同様に労務単価の高騰を踏まえるとともに、費用便益比で使用した交通量の見直しや実績金利の反映を行っており、償還期間内での償還が可能であることを確認している。

次に割引施策については、現在、通勤時間帯割引などを実施しているところである。それ以外の割引についても検討しており、過去には、社会実験を実施したことがあったが、割引による交通量の増加よりも減収が大きくなっていることが課題であり、今後もどのような料金割引が効果的なのか引き続き検討していきたい。

【委員】

費用便益比だけにこだわる必要は全くないと思うし、もっと大きく定性的なものも含めて費用対効果としていろいろと分析していると思うが、これまでの再評価審議会・委員会には出てこなかった高速2号線とのリンクというのが唐突だと感じた。従前から検討していたという説明があったが、それならば、もっと前の段階から代替案のひとつとして検討していることを打ち出せば、費用対効果がより大きいことの理解ができたと思う。

例えば広島市の財政状況というのは好転したわけではなく、引き続き厳しい状況にあり、そういう中で新たな建設費が発生する高速2号線とのリンクに踏み込んだことは、少し唐突に感じる。

それから、もう一つ前回と違うのは費用便益分析マニュアルが改定されており、原単位も含め、いろんなやり方が変更されている。

高速2号線とのリンクや新しいマニュアルを活用して、分析結果を出しているが、今後も継続していくために、少し無理をしているところがないのかも感じるがどうか。

【事業所管局（公社）】

高速2号線と高速5号線の連結路の整備に係る経緯については、高速5号線自体の利便性の向上、利用者の増加などの路線の整備効果が上がることから、高速5号線を事業化した平成12年度に整備計画に盛り込んだ。

そのような中、平成17年度に当時推計した将来交通量などの諸条件から採算性を検討したところ、委員ご指摘の「無理をした状態」、いわゆる採算が取れないという状況が分かったことから、当該連結路の整備を先送りせざるを得なくなった。

その後、平成20年代半ば以降になり、広島駅周辺における再開発が大きく進展、都市機能が集積し、東広島・安芸バイパスの完成が見通せるようになったことなど、広島駅周辺と東広島市方面・呉市方面とのアクセス強化の必要性が高まってきたこと、昨年度の豪雨災害などの自然災害を経験することで、広域都市圏における災害時の緊急輸送道路ネットワークの充実強化についての重要性も再認識されてきたことなどから、当該連結路の整備について検討を進めてきたところである。

こうした一連の検討を踏まえ、広島高速道路公社の方で関係機関と調整を行い、当該連結路は高速5号線の供用後できるだけ早い時期の完成を目指すこととして、今回、整備計画に追加したものである。

整備を見送る契機となった採算性については確保できることをきちんと検証している。

また、費用便益分析マニュアルの改定の中で原単位も変更されたことから、走行時間短縮便益は大きくなったものの、走行経費減少便益は28億円の減、交通事故減少便益は11億円減となっており、費用便益比の算出に当たって無理をしたという認識はない。

【委員】

緊急輸送道路ネットワークの充実強化の役割を担うとのことだが、この道路ができることによって、どのように役立つのか、具体的に説明してほしい。

【事業所管局（公社）】

一般道と比べての時間短縮効果を説明させていただくと、広島駅新幹線口と高速1号線の間所ランプ間について、一般道路を経由した場合と広島高速5号線を経由した場合の所要時間を比較すると、混雑してない時は5分程度、混雑時では7分程度短縮されると予測している。

高速2号線との連結路についての時間短縮効果としては、広島駅新幹線口と広島高速2号線の大州ランプ間について、一般道路を経由した場合と高速2号線及び高速5号線を経由した場合の所要時間を比較すると、混雑していない時は6分程度、混雑時で8分程度短縮されると予測している。

【委員】

緊急輸送道路ネットワークの充実強化という観点で、時間短縮以外の他の役割についてはどうか。

【事業所管局（公社）】

緊急時のアクセスの確保がある。緊急輸送道路は、災害直後から避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき重要な路線とされており、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路である。

第一次緊急輸送道路としては県庁所在地、地方中心部、重要港湾、空港等に連絡する道路。第二次緊急輸送道路としては、第一次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災施設、具体的には行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等を連絡する道路。第三次緊急輸送道路はその他の道路である。広島高速道路は、第一次緊急輸送道路に指定されており、高速5号線も完成後には指定される予定となっている重要な施設である。

【委員】

元々そのように指定されている道路ということか。

【事業所管局（公社）】

高速1号線から高速4号線は既に指定されており、高速5号線も整備後には指定される予定ということである。

【委員】

先ほど収支計画や割引の説明があったが、今回、事業費が増加したことによって、例えば有料道路の料金が上がるなど、何か市民に影響があるということはないか。

【事業所管局（公社）】

収支計画の検討に当たっては、料金の設定は現状と同じ料金水準を前提に試算をしている。

一方、有料道路というのは、料金徴収期間が満了した後、本来の道路管理者に引き渡し、無料開放されることになるが、今回の事業費増額、事業期間の延伸により、料金徴収期間が伸びたため、無料で通行できる時期が少し遅れるようになったことは、県民市民の皆さんに申し訳なく思っている。

【委員】

高速5号線が開通して広島駅周辺の交通量が非常に増える。それに対して広島駅周辺、市内中心部の駐車場等含めた交通対策や、都市計画に係る計画、構想とかあるのか。

【事業所管局（公社）】

高速5号線を整備することによる交通量増加への対応についてお答えすると、高速5号線の終点部の常盤橋若草線との交差点、そこから駅西高架橋を通過して、上柳橋東詰の交差点が影響を受けると考えている。

常盤橋若草線の交差点については、二葉の里土地区画整理事業と連携し、拡幅工事を既に完了している。上柳橋東詰の交差点については、広島市が拡幅工事に着手しており、高速5号線の供用による交通量増加に対応していると考えている。

【委員】

審議の冒頭、事業費の増加の内訳として、連結路の追加整備が167億円、建設資材費の高騰が143億円で、そのうち87億円がシールドトンネル工事の契約に係る事項という説明があった。その際、意見が出たように、増額の理由は、建設資材費の高騰というよりもシールドトンネル工事の増額が大きいと感じたが、その点はどう考えているか。

【事業所管局（公社）】

シールドトンネル工事は平成27年11月に公告しており、その際、上限額として200億円を設定している。

当時の他のシールドトンネル工事の発注状況を見ると、ほぼ相場通りであったが、その後、平成28年度頃から、首都圏等でシールドトンネル工事が相次いで発注され、シールドトンネル工事の費用が急騰している。このような意味から87億円は労務資材単価の高騰ということで整理している。

【委員】

シールドトンネル工事への住民参加というところで二葉の里地区に安全・安心対策協議会が設置されており、今後、牛田地区にも設置するということが、地区ごとに時間的なギャップ、対応の濃淡が少し感じられるが、これは地区ごとで住民の反応、対応の困難性などの要因によるものか。

【事業所管局（公社）】

それぞれの地区でトンネル掘削に入るタイミングでの設置を考えている。

二葉の里地区については掘削開始地区であることから、掘削に入る約半年位前に設置している。牛田地区については、マシン損傷などのトラブルがあったことから少し遅れているが、地区の方とは随時、調整を図っており、掘削に入るタイミングの少し前には設置して、事前計測や今後どのような形で掘削するのかなど説明したいと考えている。

このように地区の状況等に応じて対応しているところである。

【会長】

それでは、まとめに入らせていただきたいと思います。事業所管局の方から、事業の継続の対応方針案及び対応方針案の理由と今後の方針が示されている。

ただいまの審議では、この事業について、対応方針案を問題とする意見は特になかったと思うので、対応方針案については、意見なしとしてよろしいか。

【委員全員】

（異議なし。）