

平成26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

平成26年11月18日（火） 10:00～12:00

2 開催場所

広島市役所 14階 第7会議室

3 出席者

(1) 委員

中山会長、栗屋委員、池田委員、谷本委員、長谷川委員

(2) 広島市

事業所管局：道路交通局 山地道路部整備担当部長、工藤道路課長、
油野街路課長ほか

事務局：都市整備局 香川都市計画担当部長、藤田都市計画課長ほか

4 議題

再評価結果及び対応方針案に関する審議

- ・街路事業 都市計画道路 中筋温品線（1工区）
- ・街路事業 都市計画道路 中筋温品線（6工区）
- ・街路事業 都市計画道路 吉島観音線外1
- ・街路事業 都市計画道路 段原蟹屋線外1
- ・道路事業 一般県道 伴広島線

5 傍聴人の人数

〈一般傍聴〉 0人

〈報道関係〉 2社

6 審議結果

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】

都市計画道路とは、道路事業と街路事業を合わせての呼び方か。

【事業所管局（街路課長）】

都市計画道路とは計画決定された道路の呼び方である。事業としては、大半は街路事業で行うが、道路事業で行うケースもある。

【委員】

街路事業の予算が落ちているとのことであるが、市全体の予算が緊縮しているのか、それとも街路事業から道路事業に予算が振り分けられたのか。

【事業所管局（街路課長）】

市全体の財政状況が主な要因である。

【会長】

市の税収はどのくらい減っているのか。

【事業所管局（街路課長）】

この4年の累計では、六百億円程度の税収不足が生じている。

【委員】

橋梁について、水環境などへの影響がどうか、確認してあるのか。

【事業所管局（街路課長）】

平成7年3月の計画決定であり、環境アセス法の施行前ではあったが、騒音や振動等の調査を任意で行っている。

水質については、工事の際に、汚濁等が発生しにくいような工事上の措置等を講じる。

【委員】

魚類、植生など、水域の生物への影響についての調査はしているのか。

【事業所管局（街路課長）】

義務付けられていないこともあり、詳細には行っていない。

実際に工事を行うときには、どの程度影響があるか、万一配慮すべき生物があれば、それを考慮した工法等を考えていく。

【会 長】

市は、工事の総合評価方式の入札はどのようにしているのか。

【事業所管局（街路課長）】

一定金額以上の工事については、総合評価方式を導入している。例えば、環境に対する配慮など提案を評価して請負業者を選ぶことも考えられる。

【委 員】

交通量のデータについては、最新のもので計算しているのか。

【事業所管局（街路課長）】

平成17年度の道路交通センサスのデータを採用して、費用対効果等を計算している。平成22年度の実態調査もあるが、現時点では、国がこの調査結果に基づく将来の交通需要推計を出していないため、採用していない。

【委 員】

事業に反対する意見を明確に述べられているような住民はいないか。

【事業所管局（街路課長）】

反対の声は届いていない。

【委 員】

随分道路が狭く、まだこういうところがあるのだと思った。いろいろな問題もあるかと思うが、事業を進めていただきたい。

【会 長】

費用便益分析における維持管理費用のコストは、過去の実績による積み上げで算出されているという考えでよいか。

【事業所管局（街路課長）】

類似の道路に要している費用の実績を見込んで分析している。

【会 長】

ただいまの審議では、市の対応方針案を問題とする趣旨の意見は出されなかったと思うので、対応方針案については、「意見なし」ということでよろしいか。

【委員全員】

（異議なし。）

街路事業 都市計画道路 中筋温品線（6工区）

【委員】

この道路だけではなく、この地域全体の道路ができあがることで、便益が出るのではないかと思うが、どこまでの道路ができたことを前提として、便益を評価しているのか。

【事業所管局（街路課長）】

便益の算出手法については、計画されている道路が平成42年時点で整備できているとの想定の中かで、この道路が整備されない場合と、整備される場合の比較から算出するルールとなっている。

【委員】

高速5号線のトンネルに反対の方々と連動して、この路線に反対しているような住民の方がいるとか、そのあたりの状況はどうか。

【事業所管局（街路課長）】

高速5号線との関係で、この路線自体の整備を反対するといった意見は届いていない。

【委員】

年間渋滞損失時間及び削減率の計算方法についても、便益と同じように、総体的な道路ができたときに、この区間の道路がなければ出てこない数字という理解でよいか。

【事業所管局（街路課長）】

そのとおりである。

【委員】

この道路単独で見た渋滞損失時間、削減率の計算はされていないか。

【事業所管局（街路課長）】

具体的な数字はないが、現道のバイパス的な機能があるので、傾向としては、渋滞の緩和が一定量見込めると考えている。

【会長】

国のマニュアルは平成20年となっているが、変更はないのか。

【事業所管局（街路課長）】

最新のものであり、新しいマニュアルの予定はない。

現在のマニュアルは、便益の算出指標が、走行時間、走行経費、交通事故に限定された評

価になっている。それ以外の定性的なものは列挙している。

【委員】

2、3、4、5工区は、まだ未着手なのか。

【事業所管局（街路課長）】

事業着手時期は決まっていない。

【会長】

主に財源が理由か。

【事業所管局（街路課長）】

全体的な都市計画道路の整備の進め方のなかで、整備の順序を決めており、財源も大きな要素である。

【委員】

路線が長い事業で、今着工している部分だけを捉えて B/C を計算するとき、コストについてはどのようにしているのか。

【事業所管局（街路課長）】

コストについては、投資した箇所のみで分析するルールとなっている。

【会長】

先ほど同様、市の対応方針案で「意見なし」ということでよろしいか。

【委員全員】

（異議なし。）

街路事業 都市計画道路 吉島観音線外1

【委員】

歩道を拡幅したいとのことであるが、最近自転車交通の危険性が騒がれているし、その安全性のために、電柱を地中化するようなことは考えていないか。

【事業所管局（街路課長）】

電線等の地中化は路線を決めて行っているが、この路線はその対象として考えている路線ではない。

歩道を拡幅したうえで、電柱を車道側に近い箇所に建てていく予定である。

【会長】

地中化する路線は、どういう方針で決めているのか。

【事業所管局（道路課長）】

緊急輸送道路や街なかの美観形成で必要なところから、優先順位を決めて、計画的に整備していくこととしている。

【委員】

年間渋滞削減率が12%となっているが、全体を見た場合の数字なのか。

【事業所管局（街路課長）】

そうである。

【委員】

事業区間の南側は、例えば小学校の前の歩道が狭いままであるが、別事業をしないのか。

【事業所管局（街路課長）】

計画としてはあるが、事業着手はしていない。工区割をして段階的に進めていく考えである。

【会長】

この事業についても、市の対応方針案で「意見なし」ということでよろしいか。

【委員全員】

（異議なし。）

街路事業 都市計画道路 段原蟹屋線外1

【委員】

間もなく完成ということであるが、この事業により、何かマイナス面はあったか。

【事業所管局（街路課長）】

整備により、例えば振動・騒音などが急に悪くなったとか、そういった声は届いていない。

【委員】

再評価資料には、プラス面ばかりで、マイナス面が分かるようなものがない。便益を数値化して強調したいという方向があるのであれば、コストについても丁寧にやってほしい。

【事業所管局（街路課長）】

不確定に出得るマイナス的なファクターは感度分析で考慮している。

【会長】

CO2の削減は、数値的に細かく出されているが、この手法はマニュアル化されているのか。

【事業所管局（街路課長）】

トン当りの金銭化の手法が出ている。手法が出ていれば、数値的に整理できるが、それ以外は定性論の域を出ていない。

【委員】

対応方針案に、この街路だけ“健全な市街地の形成に貢献”という言葉があるが、これの意味するところはなにか。

【事業所管局（街路課長）】

段原東部地区の土地区画整理事業に、この街路が関係しており、これを指している。

【委員】

駅前大州線では、朝夕かなりの渋滞が発生していると思うが、より渋滞を解消するような計画はないのか。

【事業所管局（街路課長）】

海田町方面へ整備を順次進めていくことを念頭に置いている。この事業が完了したうえで、続けて次の区間への展開を、総合的な優先順位も踏まえながら進めていく。

【会長】

この事業についても、市の対応方針案で「意見なし」ということでよろしいか。

【委員全員】

(異議なし。)

道路事業 一般県道 伴広島線

【委員】

この事業区間の道路が広くなると、大きな車が入ってきて、己斐の道の細いあたりが今より混むのではないかと思うが、どうお考えか。

【事業所管局（道路課長）】

己斐の駅の西口から沼田分かれ交差点までの道が狭い区間については、都市計画道路己斐中央線が計画されている。

伴広島線の事業区間については、現道で事故が多く安全に通れないことから、円滑な交通を確保することを主眼において行っている。

【委員】

石内東地区の開発により、交通量が変わると思うが、計画の変更はあるのか。

【事業所管局（道路課長）】

交通量については、当初は1日当たり4,500台で推計していたが、石内東地区の開発により7,700台を見込んでいる。

計画については、現在のバイパス案のままで、変更は考えていない。

【委員】

進捗率を事業費ベースで計算しているが、お金をいくら使ったかよりも、工事がどれだけ進んだ、計画した道路がどれくらいできたということの方が大事と思うが、この辺りの考え方はどうか。

【事業所管局（道路課長）】

年度ごとの事業進捗の把握は、事業費ベースで行っている。

用地取得や工事延長の数字も、別に把握している。

【委員】

用地取得率が62%となっているが、これは区間を分けて順に用地買収しているためか。それとも、用地取得に反対されている方がいるのか。

【事業所管局（道路課長）】

早期に効果を発現するために、北側区間を先行して整備を進めており、北側区間の工事の進捗をみながら、南側区間の用地取得に着手する計画としている。

南側区間については、用地取得に着手していないのでまだわからないが、反対という声は聞いていない。

【委員】

前回の再評価で、バス停の切り込みの取りやめとか、歩道削除という提案があったが、住民との話で、安全面からその提案は採用しないことになったということであるが、この辺りはどうか。

【事業所管局（道路課長）】

バスが止まったときに切り込みがなければ、後続の車が無理をして追い越す可能性があるので、交通安全上よくない。歩道についても、沿道利用の方々がおられるので、やはり必要ということになった。

【委員】

安佐北区・安佐南区で豪雨災害があったが、土砂崩壊に関してより積極的な工法とか対策を取られるのか。

【事務所管局（道路課長）】

道路法面工指針等に従い、のり面等は安定勾配で切ることを基本としており、排水についても排水工指針等で耐えられるだけの断面は確保している。特に、このたびの豪雨災害が起きたから、こういう工法をというのは、今のところない。

【会長】

市の対応方針案で「意見なし」ということでよろしいか。

【委員全員】

（異議なし。）