

# 平成16年度第1回広島市公共事業（建設関係局所管）評価監視委員会

## 会 議 要 旨

### 1 開催日時

平成16年12月3日（金） 13：15から15：10

### 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

吉國委員長、上原委員、中島委員、野曾原委員、若井委員

#### (2) 事業所管局

道路交通局 米神局長、久保道路部整備担当部長、上川街路課長 外

#### (3) 事務局

都市計画局 高東局長、片平都市政策部長、松田都市政策担当課長 外

### 4 議題

再評価結果及び対応方針案に関する審議

### 5 傍聴人の人数

1名

### 6 結果概要

『議題 再評価結果及び対応方針案に関する審議』について

#### 街路事業

(1) 吉島観音線外1 [吉島観音線・駅前観音線]

(2) 西原山本線(3工区)

(3) 段原蟹屋線外1 [段原蟹屋線・駅前大州線]

#### <結果>

再評価対象の3事業について、市の対応方針案を妥当と認める。

#### 道路事業

(1) 一般県道 勝木安古市線(勝木工区)

#### <結果>

上記事業について、市の対応方針案を妥当と認める。

#### [付帯意見]

JR可部線の廃線敷を利用した道路構造とすることが望ましいが、廃線敷の利活用の内容に関わらず、コスト縮減に努めることを前提に、事業継続について了承する。

## 7 会議要旨

### 街路事業

#### (1) 吉島観音線外1 [吉島観音線・駅前観音線]

##### 【委員】

事業の進捗状況のうち、今日(12月3日)現在の用地買収件数はどうなっているのか。また今後の事業の見通しについては、平成20年代前半の完成となっているが、具体的に時期は示せないのか。

##### 【道路交通局】

今年度の用地買収については、現在、交渉中である。完成年度については、厳しい財政状況のため時期の確定はしていないが、できるだけ早い時期の完成を目指して努力していきたい。

##### 【委員】

用地交渉中というのは、特に反対はないが、予算が厳しく資金的な問題で買収できない状態ということか。

##### 【道路交通局】

予算としては、今年度用地費として1億円確保しているが、現在は未だ用地交渉中ということである。予算的に厳しいので地権者の要望に全てには応えられていない状況である。

##### 【委員】

それは値段で折り合いがつかないということか。話はついているが、市の資金が出せないので先送りになっているということか。

##### 【道路交通局】

事業着手当時は、地権者との提示する値段との差があったが、今はどちらかということ、早く用地買収して欲しいという要望が多いが、市の予算が十分でないため、要望に応えられない状況である。

##### 【委員】

仮に残事業を実施しなかった場合、全体のB/Cはどうなるのか。

##### 【道路交通局】

残事業を実施しない場合のB/Cは計算していない。既に暫定形で交通機能は確保しているが、ライフラインの収容空間、防災や環境のための空間の確保といった点から、計画どおり幅員を確保したい。また、長年、都市計画決定により私権を制限しており、できるだけ早く予算を確保し、事業を完成させたい。

##### 【委員】

代替案を検討する必要はないと書いてあるが、継続しないというのも代替案の一つになるのではないか。もし継続しなかった場合はB/Cはどうなるのか。

##### 【道路交通局】

暫定供用により交通機能は確保されているが、都市計画事業ということで私権を制限しており、用地買収を早くして欲しいとの地元の要望もあることから、このままの状態です事業を中止することになると、既に御協力いただいた方々との信頼関係を損ねることになる。

##### 【委員長】

このままの状態です事業を中止したらB/Cはどうなるかということだが、事業全体と残事業について

の総便益と総費用の差額を考えれば良い。差額は便益が約90億円、費用が約82億円でB/Cは1少しとなる。すなわち、残事業の効率は高いが、これまでの事業は効率が悪く、このままの状態では事業を中止すれば、非常に効率の悪い事業になってしまうので、市の方では継続したいと説明されている。

**【委員長】**

議論も出尽くしたようなので、まとめに入りたい。ただ今の審議においては、市の対応方針案を基本的に問題とする趣旨の意見は出なかったと思うので、対応方針案については、意見なしとしてよいのか。

(一同了承)

**【委員長】**

それでは、市の対応方針案については、これを妥当と認めることとする。

## (2) 西原山本線(3工区)

**【委員】**

費用対効果分析で、事業全体と残事業の総便益が同じであるということは、約半分の区間供用されている現段階で効果はないということなのか。それとも現時点では評価できないということか。

**【道路交通局】**

現道拡幅ではなく、新設路線であり、その途中までしか供用開始しておらず、もう一方の幹線道路とネットワークが形成されていないため、現在の計算方法においては便益が見込めないということである。

**【委員】**

地価が下落傾向にあり、事業期間が長くなればなるほど、事業費は安くなるが、総費用はそれについて考慮すべきではないのか。

**【道路交通局】**

事業費は平成7年の着手時と比べると地価が下がっているため、そのようなこともあると思う。このため、感度分析として事業費と交通量が±10%変動した場合のB/Cを算出している。

**【委員】**

感度分析する以前に総費用は安くなると分かっていたのではないのか。費用の部分に盛り込んでおけばよいのではないのか。

**【道路交通局】**

これまでの経験や事例等を参考に用地費については算出しているが、実際に買収させていただく時は、物件調査等を実施した上で、用地補償金額が決まるものであり、予定している額より高くなる可能性が全くないわけではない。

**【委員】**

残事業の総費用が10億円となっているが、完成までの費用としてはその額で大丈夫か。

**【道路交通局】**

今年度、大規模な用地買収物件も取得できたことから、概ねその額でいけると考えている。

**【委員長】**

議論も出尽くしたようなので、まとめに入りたい。ただ今の審議においては、市の対応方針案を基本的に問題とする趣旨の意見は出なかったと思うので、対応方針案については、意見なしとしてよいのか。

(一同了承)

**【委員長】**

それでは、市の対応方針案については、これを妥当と認めることとする。

**(3) 段原蟹屋線外1 [段原蟹屋線・駅前大州線]**

**【委員】**

段原蟹屋線と吉島観音線には施設整備の今後の見通しには「計画的・戦略的な用地買収・工事に努め」という表現がしているが、西原山本線にはこの言葉は入っていないが用地買収の進め方に違いはあるのか。

**【道路交通局】**

吉島観音線と段原蟹屋線では、事業効果を早期に発現するため、交差点部を中心に用地買収を実施して段階的な供用開始を考えている。西原山本線については、交差点部における大型物件の目途がたつたので表現を少し変えたが、基本的な姿勢は同じである。

**【委員】**

事業の進捗状況について、説明資料は86パーセントとあり、先ほどは83パーセントと説明されたが、どちらが正しいのか。

**【道路交通局】**

86パーセントが正しい。

**【委員長】**

議論も出尽くしたようなので、まとめに入りたい。ただ今の審議においては、市の対応方針案を基本的に問題とする趣旨の意見は出なかったと思うので、対応方針案については、意見なしとしてよいのか。

(一同了承)

**【委員長】**

それでは、市の対応方針案については、これを妥当と認めるととする。

**道路事業**

**(1) 一般県道 勝木安古市線(勝木工区)**

**【委員】**

事業全体のB/Cは今までの4件をみるといずれも1.5に近いが、偶然なのか。

【道路交通局】

端数処理の関係で偶然そうになっている。

【委員】

総便益は、国土交通省のマニュアルにより算出されたものと思うが、数字にできないような効果があれば説明して欲しい。

【道路交通局】

冬期における路面凍結の問題の解消や歩道の整備による沿道地区の生活環境・安全性の向上といった点が上げられる。

【委員】

定量的な記述をする項目としてCO<sub>2</sub> 排出量があるが、費用便益分析にこの項目は加味しているのか。

【道路交通局】

費用便益分析の計算には加味していない。

【委員】

JR可部線の廃線敷の利活用方針が決定され次第、事業を再開したいとあるが、利活用方針が決定されるのはいつ頃か。

【道路交通局】

平成17年3月頃には決定する予定である。

【委員】

廃線敷を道路以外で利用するという可能性はあるのか。

【道路交通局】

沿線地域の一部の住民で、鉄道を復活させたいという動きがないことはないが、道路以外だとそれぐらいしかないと思う。

【委員】

廃線敷が道路以外で利用されることになれば、事業は継続しないということなのか。

【道路交通局】

仮に道路以外で利用されることになれば、当初の案と同様に橋りょう形式で事業を再開したいと考えている。

【委員】

どちらにしても事業を再開するなら、可能な所から事業を進めた方が費用も期間もかからなくて良いと思うがどうか。

【道路交通局】

道路で利用できるかどうかによって、ルートや構造が変わり、用地買収の範囲も変わるので、これ以上事業を進めることはできない。

【委員】

廃線敷の利活用方針が最終決定していないということであれば、代替案として別の案も検討しておく必要があるのではないか。

【道路交通局】

事業着手当時の昭和60年度には、JR可部線の廃線は想定しておらず、橋りょう形式であったが、その後、JR可部線の存廃問題が浮上し、それを見極めるため、事業を中断していた。現在は、廃線敷を道路で利用できれば、経済的であり、そうなる可能性も高いという整理をしている。

【委員】

代替案の検討は必要ないと記述されているが、橋りょう形式になった場合どうなるかということは明記しておくべきではないのか。

【道路交通局】

前回の再評価では、道路構造を橋りょう形式としていたが、今回はその後の状況の変化から廃線敷を道路で利用する案とした。先ほど説明したように、この案の方が2億円程度経済的である。従って、代替案を検討した結果、廃線敷を利用する案としている。

【委員】

では代替案の検討は必要ないということではなく、代替案を検討した結果、現在の案になったという表現にすべきである。

【委員長】

仮にJR可部線の廃線敷を道路として活用できなかったとしても、総費用が2億円程度増額するが、B/Cは1以上にはなる。現地を見させてもらったが、道路で利用できない場合は、線路と河川の間に構造物を構築する必要があるので、事業費だけでなく相当維持管理費もかかると思われる。道路として利用できれば、維持管理費も縮減できるので、できればその方が望ましい。

【委員】

現在の市の対応方針案の書き方であれば誤解が生じると思う。廃線敷を道路として利用できる利活用方針が決定されるのが一番望ましいが、もしそうならなくても橋りょう形式により事業を再開すると理解してよいのか。先ほどの話だと橋りょう形式にすると費用もかかるが、B/Cで1以下にはならないので、橋りょう形式になったとしても、このままの状態でも中止するより、事業を再開した方が効果的だということに対し、委員会としてどう考えるかを決めないといけない。

【委員長】

5年前の委員会の審議結果は、どうだったか。

【事務局】

可部線の利活用により事業の内容に変更はあるが、いずれにしても事業は継続するという審議結果であった。

【道路交通局】

現在の市の対応方針案では誤解を生じるので、修正させていただければと思う。

【委員長】

それでは、JR可部線の廃線敷を道路として利用できる可能性も高いということなので、廃線敷を道路として利用できるのであれば、原案どおり、できない場合でも道路構造を以前の橋りょう形式に戻して事業を再開するという付帯意見を付けて、市の対応方針案を妥当と認めることとしてよいか。

(一同了承)

【委員長】

それでは、付帯意見を付けて市の対応方針案については、これを妥当と認めることとする。