

**平成17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18年1月30日（月） 13:15～16:00

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

若井委員長、上原委員、奥村委員、中島委員、野曾原委員、森山委員

(2) 事業所管局

道路交通局 米神局長、久保道路整備担当部長、上川街路課長 外

(3) 事務局

都市計画局 高東局長、田谷次長、大知計画調整課長 外

4 議題

【議題1】委員長の選任

【議題2】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

傍聴人なし

6 結果概要

【議題1】「委員長の選任」について

《審議結果》

若井委員を委員長に選任する。

【議題2】「再評価結果及び対応方針案に関する審議」について

(1) 矢賀間所線

(2) 矢賀大州線外1〔矢賀大州線・天満矢賀線〕

(3) 高陽可部線（2工区）

(4) 畑口寺田線外1〔畑口寺田線（1工区・2工区）・吉見倉重線〕

(5) 駅前線

(6) 寿老地中地線（11工区）

《審議結果》

上記6事業について、市の対応方針案を妥当と認める。

7 会議要旨

■街路事業

(1) 矢賀間所線

【委員】「事業を巡る社会情勢等の変化」の欄について、この項目に則した社会情勢が変化しているという内容が書かれているようには思えないが。

【道路交通局】国土交通省のマニュアルに沿って、今現在で事業を中止するほどの社会情勢等の変化があるかどうかという視点で考えており、事業を中止するほどの社会情勢等の変化はないということを記載している。

【委員】変化とあるので、どう変化しているのかという視点で見たが、変化はないということに理解する。

【委員】「年間渋滞損失時間」というのは、97%減った場合の渋滞損失時間ということか。

【道路交通局】そうである。

【委員】事業予定期間は、予算化された平成8年度当初から19年度までかかる予定であったと理解して良いか。

【道路交通局】平成8年度に予算化した時は、平成14年度を完成目標としていた。

【委員】全体事業費88億円というのは当初の予定か。それとも現時点での予定か。

【道路交通局】現時点の予定である。

【委員】当初の事業費の予想見込み額を教えてください。執行済額が84億5千9百万円、現時点の全体事業費は88億円で平成19年度末完成予定ということだが、88億円で収まる見込みということで良いか。

【道路交通局】そうである。

【委員】高速2号線と歩調を合わせるということだが、高速2号線の供用が平成21年度よりも遅れることがあれば、平成19年度の完成予定もずれ込む可能性があるということか。

【道路交通局】極端に高速2号線の工事スケジュールが遅れると矢賀間所線も遅れるかも知れないが、高速2号線の工事は順調に進んでいるので、矢賀間所線は平成19年度に完成できるものと思っている。

【委員】事業予定期間は平成19年度に完成すると書いてあるのに、「今後の事業の見通し等」の欄では「事業の進捗に遅れが生じている」とある。説明を聞くと当初予算化された時の事業予定期間より、矢賀間所線は5年遅れているとのことなので、他の事業についても当初の予定

期間と当初の全体事業費を教えてください。

【委員】「費用対効果分析」について、事業費が88億円なのに対して、分母の総費用が61.9億円と数字が小さくなっている理由を確認したい。

それと、「残事業の投資効率性」について、この計算方法の場合、もし事業を止めてしまうとまったく便益を発生しないという仮定で計算されているように思われる。事業によっては途中までの供用で便益が発生する事業もあり、そういう場合でもトータルの便益は総便益として、費用は残っているものだけを対象にして計算して良いのかということについて考え方を聞きたい。

【道路交通局】総費用は着手時から評価期間内に発生するすべての費用を現在価値に換算した金額である。現在価値への換算は社会的割引率を4%として割り戻していくため、残りの事業期間が長い場合、総費用が事業費の88億円よりも小さくなる現象が生じる。

残事業の費用便益については、国土交通省のマニュアルに沿って計算をしている。

【委員】事業に反対ということではないが、他の事業などの費用便益を考える場合に、もし事業をストップした場合の費用対便益の比較が、残事業の費用便益を考えることにより明確になると思うが、そのあたりの計算は実際には難しいということか。

【道路交通局】残事業の便益というのは、たくさん路線がある中のどれかを止めなければならないというような場合に、どれを選ぶかという1つの判断材料になるものと考えている。便益が高いものを継続するという判断を行う場合には有効かと思うが、分母と分子の関係があるのでコスト的なものも勘案する必要があると考えている。

【委員長】残事業について費用対便益を計算すれば非常に高くなると思うが、やはり評価としては残事業よりは事業全体の数字で評価するのが適切なのではないかと思う。

詳細は資料には出ていないが、マニュアルに沿って計算を行い、B/Cが一応1.3というものが出ており、費用も4%の割引率で17年度価格に合わせたという計算をしているようだ。

本件についての議論も出尽くしたので、まとめに入らせていただく。ただ今の審議について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して良いか。

(一同了承)

【委員長】皆様の承諾をいただいたので、対応方針案については、妥当と認めることとする。

(2) 矢賀大州線外1

【委員】当初の事業予定期間、全体事業費の予定額、当初の事業予定年度末での執行済み額と進捗状況を教えてください。

【道路交通局】6路線ともすべて平成14年度までを当初の計画期間としている。

事業費については、今手元に変更後の数字しかないので、調べて回答する。

矢賀大州線の進捗状況は、今の事業費144億円に対して、平成15年度の数字で52%である。

【委員】144億円というのは当初予定の全体事業費か。

【道路交通局】少し変わっている。

【委員】若干程度の変更か。なぜそれを聞くかという、矢賀大州線の事業予定期間は平成8年度から21年度、先ほどの矢賀間所線は平成8年度から19年度となっているので、予定どおり順調に進捗しているのではないかと思っただが、当初の予定より遅れていることがわかったためである。確かに予算化されてから10年経ったのでこの委員会で審議するというのはわかるが、それ以外に市長の判断で見直しができる案件ではなかったのかという疑問が生じたため、当初の予定期間の完了時にどの程度事業が後戻りできないような状況になっていたのかを確認したいという趣旨で質問した。

【委員】暫定2車線で整備すると説明があったが、それは財政的な理由が第1と考えて良いか。高速2号線が繋がった時の交通量を見て、もう2車線増やすかどうかの判断をするということか。資料の費用対効果分析等はすべて2車線を前提として計算されているのか。

【道路交通局】そうである。資料は暫定2車線で整備したときの費用対効果である。

【委員】高速2号線が繋がれば、周辺にはソレイユや天神川駅があり、週末には家族連れがベビーカーを使用するなどして混み合うことが予測される。3.5m幅の歩道を整備するとのことだが、週末の混雑を想定して現時点で何か他に配慮していることはあるか。

【道路交通局】JR天神川駅の周辺には駐輪場などもあり非常に交通が輻輳している状況である。昨年の夏頃に事業説明会などを開催したところ、委員の指摘のような要望もあがっている。具体の構造的な対策は持ち合わせていないが、色々な意味で地元の要望を聞いて使いやすい歩道にしたいと考えている。

【委員】事業の必要性については何も問題は感じていないが、高速道路網と新駅とを巧く連絡させて、できたものを活用するという方向で考えて欲しい。駅に繋がる道路がどのようになっているのか資料ではよくわからない。広島駅の新幹線口にバスターミナルを造る構想はあるが、高速5号線の供用には大分時間がかかる。高速道路網を使って入ってくる交通をJRで引き受けるために、4車線のスペースを巧く使って、暫定2車線の整備であってもオフランプから降りてきた交通がスムーズに天神川駅で乗り換えられるような施設とか、できるだけお金をかけずにできた所から巧く使うような工夫を考えて欲しい。また、最後まで事業が予定どおり完成すればそれで終わりではなく、途中でできあがったところから発揮できる効果はきちんと発揮していくという体制を是非考えて欲しい。

【道路交通局】貴重な意見をありがとうございました。思ったように整備が進まないという状況もあるので、部分供用が可能となるような用地の買い方や工事の仕方、暫定整備でも事業効果が早期に発現できる方法を工夫していきたいと思うし、現にそういう考えでやっている。

【委員長】 全体的に広島は都市高速道路の整備が遅れているという指摘がある。色々な制約はあると思うが、できあがった部分を有効に活用するためにもネットワーク化への配慮をお願いしたい。

先ほど、当初の予定ではどうであったのかという質問があったが、今後の資料作成に当たっては、当初の計画も併せて記載してもらおうと委員が判断するのに都合が良いので願う。

【委員】 今回の案件は現場を見たところ、今更後戻りは難しいという印象を持った。ただ、当初の予定と較べると随分遅れていることを今の説明で初めて知った。全体事業費も多分当初の予定よりかなりアップしていると思う。そうすると当初の予定事業期間の段階で見直しをするとまた違った判断になりはしないかという疑問を持った。例えば、その時点では未着工であったとか、着工後間もない段階で今後の進捗の見通しが無い場合、ここで中止という結論がもしかするとこの6件の中にあつたのではないかという疑問である。10年経つたので再評価委員会にかかるのはわかるが、10年経たなくても市長判断で見直しをかけられる訳で、今回の6件についてどれも当初予定が10年以内だったということであれば、その段階で再評価を行わなかったのはなぜなのかという疑問が生じたので質問した。

【道路交通局】 もっともな質問だと思うが、多少事情があるので説明する。街路事業は、事業計画の作成、補助申請などの手続きを経て事業を進めており、財政事情や用地買収に要する期間を考慮すると元々若干無理はあるが、国の補助金を受けるために、通常、5年とか7年くらいで完成するような計画としている。このため、予定どおりのつもりでも計画と較べると少し遅れているというのが実感である。今回対象となっている案件は、10年を越さずに完成したかったが、財政が非常に厳しいことから10年が経過したので再評価の対象となったというのが実態である。

【委員】 残りの4件の説明の中で、気持ちのうえでは予定どおりか、気持ちのうえでは全体の事業費が思ったように収まっているかも含めて説明して欲しい。

【委員長】 本件についての議論も出尽くしたので、まとめに入らせていただく。ただ今の審議について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して良いか。

(一同了承)

【委員長】 皆様の承諾をいただいたので、対応方針案については、妥当と認めることとする。

(3) 高陽可部線（2工区）

【委員】 大体どこでも地権者による事業の反対があつたという記載だが、どのような反対なのか。用地買収の価格が折り合わないということか。

【道路交通局】 買収価格の折り合いがつかないことや、相続、境界確定、建物移転に絡む代替地

などの問題があり、事業に反対はされていないが、時間を要しているというのが現状である。

【委員】価格とかその他の事情が阻害要素となっているが、事業への反対は大体ないということか。

【道路交通局】最初の頃は色々あったと聞いているが、この路線に限らず今現在は事業に反対というようなことはない。

【委員】平成19年度完成予定となっているが、まだ用地買収が済んでいないところが若干あるようだ。もし本件に相続や境界紛争による問題が残っているとすれば、平成19年度の完成見通しは甘いのではないかと思うが、この件についてはそういう複雑な案件はないと理解して良いか。

【道路交通局】一般論として説明したままで、本件についてそういった問題は既に解消している。

【委員】事業の必要性はよくわかったが、特に病院の前なのでバリアフリーを考えて、少なくともマウントアップ式の歩道ではなく、レベルで行けるような歩道にして欲しい。

【道路交通局】考慮する。

【委員長】本日のすべての事業について、予定期間が延びた理由は用地買収に時間がかかっているということであり、現場で用地買収に当たっている職員も大変苦勞しているものと思う。わが国のように自由と民主主義を前提にしている国では、地主の納得を得るのに苦勞するので、やむを得ないこともあるかと思っている。

本件についての議論も出尽くしたので、まとめに入らせていただく。ただ今の審議について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して良いか。

(一同了承)

【委員長】皆様の承諾をいただいたので、対応方針案については、妥当と認めることとする。

(4) 畑口寺田線外1

【委員長】畑口寺田線外1の説明の前に、先ほど、当初の予定はどうだったのかという件について、資料がまとまったようなので、事務局から説明をお願いします。

【道路交通局】当初の事業期間は平成8年度から14年度である。当初の事業費は平成8年に事業認可を取った時の資料で、矢賀間所線が54億円、矢賀大州線が122億8千万円、高陽可部線が31億円、畑口寺田線が73億円、駅前線が51億7千万円、寿老地中地線が18億9千万円である。平成14年時点の進捗状況は、矢賀間所線が150%でその時は既に全体事業費を変更していると思われる。矢賀大州線が61%、高陽可部線が71%、畑口寺田線が57%、

駅前線が31%、寿老地中地線が50%である。

【委員】全体事業費が削られたものもあるようだが。

【道路交通局】高陽可部線とか畑口寺田線は、事業の最終年度に近づき用地費や補償費の精査をしたためである。事業費の中で用地費が8割くらいあり、それらを精査したため事業が下がったところもあると考えている。

【委員】今のところだけが完成すると、主要地方道五日市筒賀線のバイパス的な交通が流れることになるが、その時にクランク状の必要のない曲がりが入り、流れの悪いところに交通を誘導するという危険性もある。ここが必要か判断するには、吉見倉重線の西側が今事業中なのか、畑口寺田線（1工区）の南側へ伸びる部分は今後どのような見通しなのか、関連する路線の計画状況を教えて欲しい。

【道路交通局】吉見倉重線について、これからどういう事業計画にするか、主要地方道五日市筒賀線の東側・西側のどちら側を優先して事業を今後進めていくかは、現時点で整備計画を持っていない。いずれにしても、寿老地中地線との接続や吉見倉重線の東西方向の整備は、網としてどちらも必要なもので、その時期になったらどちら側をやっていくかを判断したいと考えている。

【委員】「畑口寺田線（2工区）は、五日市小学校・・・」となっているが、五日市小学校は駅の近くにある。五日市小学校で良いのか。

【道路交通局】小学校区が入り込んでおり、畑口寺田線（2工区）の沿線は五日市小学校区となる。

【委員】「個性ある地域の形成」のところで、特別立法である「広島平和記念都市建設法」による「広島平和記念都市建設計画」に基づいているからと説明があるが、この路線がなぜ広島の平和記念都市の建設に主体的な意味があるのかわからない。この説明は必要ないのではないか。

【道路交通局】広島平和記念都市建設法というのは、昭和24年に公布・施行された特別立法による法律で、恒久の平和を実現しようとする理想の象徴として広島市を平和記念都市として建設することを目的としており、広島市の都市計画法による街路事業の個性として記載している。

【委員】平和を記念する公園であるとか、何か近くを特に整備したいというのであればわかるが、広島市の中に入っているから全部これがつくというのは、あまりに拡大解釈ではないかと感じる。

【道路交通局】広島市の街路事業はすべてこの名称がついている。

【委員長】合併して広島市に入ったものでもすべてこの名称が付くのか。

【道路交通局】広島市の都市計画事業はすべてこの名称を付けるということになっている。

【委員】事業予定期間が平成20年代前半とかなり幅を取っているが、その理由は何か。

【道路交通局】広島市では平成16年度から19年度までの4年間を対象期間とした第2次財政健全化計画を策定・実施しており、その中で平成19年度までに実施する事業を決めている。その後は予算的に不透明な部分があるため、いつということを明確に言えないので20年代前半とか、後半という言い方をしている。費用対効果等の計算においては供用年数を20年度完成で計算を行っている。次の路線でもそういった表現としている。

【委員】予算がいつ付くかはっきりしないからこういう書き方になったという理解で良いか。

【道路交通局】予算は付けるが不透明な部分があるということである。

【委員】矢賀大州線は平成21年度、矢賀間所線や高陽可部線は平成19年度とはっきり年限を区切っているが、これはもう間違いないということか。

【道路交通局】財政健全化計画期間内の平成19年度には完成するというので、矢賀大州線については、平成21年度の高速2号線の完成と同時ということ公表している。20年代の前半とか後半ということについても、ホームページ等で公表している。

【委員長】本件についての議論も出尽くしたので、まとめに入らせていただく。ただ今の審議について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して良いか。

(一同了承)

【委員長】皆様の承諾をいただいたので、対応方針案については、妥当と認めることとする。

(5) 駅前線

【委員】用地買収は約6割が済んでいるのに、進捗率が事業費ベースで35%というのは、山切りを行ったりする工事にまだ費用がかかるということか。

進捗状況は事業費ベースで表現するのが一般的な表記方法なのか。こういった、用地買収は進んでいても特殊な工事状況がある場合は、用地買収の面積比率となどで進捗を見ることもあり得るのではないか。

【道路交通局】進捗状況の捉え方は、事業費ベースや用地買収の面積ベース、買収等の件数など色々あると思うが、一般的には総事業費に対する今までかかった事業費で、進捗率を表す数字としている。ちなみに、用地費だけの事業費ベースでは63%が完了している。用地買収の面積ベースでは、山切りの部分の面積が大きいので28%になる。建物などの用地補償件数では57%になる。一般的に、用地費だけで全体事業の概ね8割以上かかるので、そのうちのもう半分以上は終わっているということになる。

【委員】山切りを行うことに関してはもう了承は得ているということか。

【道路交通局】そうである。

【委員】まだ家などが残っているようだが、本当に20年代前半の完了は大丈夫なのか。

【道路交通局】合併建設計画に位置付けられており、予算は優先的に確保できていると思っている。

【委員】事業費の8割が用地費とのことだが、その6割が済んでいるということは、この事業は50億円よりもっと安くあがるということか。

【道路交通局】8割というのは一般的な割合であって、この路線については、用地費が40%、工事費が60%くらいである。山が多いので逆に工事費の方が高くなっている。

【委員長】この案件と次の案件の街路は環状型になるということだが、将来的には路線の名称を1本にまとめるようなことはあるのか。環状線とか、五日市環状とか、その方がわかりやすく、状況をよく表していると思うが。

【道路交通局】正式な都市計画道路名を替えるということはあまりないが、例えば、「相生通り」、「城北通り」など正式名称ではなく愛称を付けているものはある。寿老地中地線とか駅前線とか色々な路線が入っているので、地元が呼びやすい愛称にした方が良いかもしれない。

【委員】「事業を巡る社会情勢等の変化」は、この路線もないということか。広島市と湯来町の合併は新しい社会情勢の変化なので、そういったことはここに書くべきではないか。

【道路交通局】「事業を巡る社会情勢等の変化」の欄の「5. その他」のところに、合併建設計画について記載している。

【委員】この道路は駅前線ということで、五日市駅のところで止まってしまって将来的には伸びないのか。

【道路交通局】五日市駅で止まっている。

【委員】目的は五日市駅に人を送るというだけか。

【道路交通局】交通結節点である五日市駅へ繋ぐということを目的としている。

【委員】環状道路のB/Cを計算するのは難しく、例えば、左右両側に未供用区間がある場合は、片一方だけ供用すると、必ずそちらへ交通が流れるので、その部分のB/Cは必ず大きくなる。完成形で考える場合は両方とも供用しているので流れる交通が半分になってしまう。技術的な問題だが実際どのような想定でB/Cの計算がされているのか教えて欲しい。

【道路交通局】 その路線の有り・無しで個別に計算している。

【委員長】 B／Cは環状道路として計算した訳ではなく個別の道路として計算したということか。

【道路交通局】 そうである。

【委員長】 当道路の重要性については、現地を見た感じやその他から各委員とも異議はないと思うが、進捗状況等が低いのは色々な事情があるということだろうと思う。

本件についての議論も出尽くしたので、まとめに入らせていただく。ただ今の審議について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して良いか。

(一同了承)

【委員長】 皆様の承諾をいただいたので、対応方針案については、妥当と認めることとする。

(6) 寿老地中地線（11工区）

【委員】 スライドで渋滞損失額の軽減効果が年間200万円と説明があったが、200万円だと40年かけても8,000万円にしかない。通常、便益の中で走行時間短縮便益が一番大きく、他はオーダーが低いので、走行時間短縮便益が年間200万円しかない、便益がそんなに大きく出るのはない、計算に間違いがないか確認して欲しい。

【委員長】 B／CのBの中身の大きいところをできれば説明してもらいたい。

【道路交通局】 確認するので少し時間をいただきたい。

【委員】 今回再評価の対象となっている路線のうち、3路線はまだ事業期間が未確定だということだが、そのうち寿老地中地線以外の2路線は、合併建設計画に位置付けられているので、厳しい財政状況でも市予算の所要額の確保が期待されると「今後の事業の見通し等」の欄に書いてあるが、寿老地中地線については、合併建設計画に位置付けられていないためか、予算確保については何も記載がなく少し不安になるが、そのあたりはどうか。

また、「施設整備の今後の見通し」について、他の路線についてはすべて計画的な用地買収に努めるという定型文言で記載してあるのに対して、本件だけは、計画的・戦略的な用地買収という言葉が入っていることから、もしかするとこれはかなり用地買収に厄介な問題があるのではないかと疑ってしまうのだが、そのあたりはどうか。

【道路交通局】 寿老地中地線の整備完了予定は平成20年代後半としている。本市の街路事業は選択と集中という考えのもと、広島高速道路とその関連街路の整備に大きなポイントをおいており、各々整備計画を定めてそれに基づいて予算必要額をまず配分していくことにしている。その次に、あともう少し事業費を投入すれば早期に整備効果の発現が期待できる完成間近路線に優先的に予算を配分することとしている。その結果、その他の路線については、必要な事業

費を必要な年度に配分するということができない状況になっており、そういった意味で、事業が長期化する一因となっている。

用地交渉で何か問題があるのではないかと質問だが、寿老地中地線には非常に大きくまとまった土地の取得が必要なため、計画的・戦略的な用地買収という表現にしているが、今後、用地交渉を行ううえで大きな不都合や問題があるということではない。単に予算配分的に少し十分ではないところがあるというのが現状である。

【道路交通局】先ほどの便益の内訳だが、基準年における現在価値換算で、走行時間短縮便益が30億5千500万円、走行経費減少便益が2億1千400万円、交通事故減少便益が8千700万円、総便益は合計で33億5千600万円である。初年度の単年便益は、走行時間短縮便益が2億2千100万円、走行経費減少便益が1千600万円、交通事故減少便益が600万円、合計2億4千300万円である。

便益の算定に当たっては対象エリアを非常に広く取っているが、渋滞時間損失額の算定に当たっては、寿老地中地線1路線のみを対象としているため、渋滞時間損失額の削減額が200万円/年と小さく出ている。

【委員長】走行時間の短縮効果が9割方占めているということであり、便益の計算が間違っていないかという質問については、一応確認できていると思うが。

【委員】今の話とスライドの渋滞による損失額が200万円/年削減とあるのとはあっていない、またはどちらかがおかしいのではないかという確認なのだが。

【委員長】ちなみに先ほどの駅前線の費用対効果は1.4となっているが、走行時間短縮便益はどのくらいになっているのか。1つの目安として、ほぼ同じくらいになっていれば合っているかどうかの大体の検討は付くのではないか。

【委員】駅前線の場合、北からの交通が結構入るので、たぶん寿老地中地線の2倍くらいの便益が出ているはずと思う。

【道路交通局】そのとおりで、駅前線は、走行時間短縮便益が58億1千700万円、走行経費減少便益が4億5千300万円、交通事故減少便益が2億100万円、トータルで64億7千100万円である。

【委員長】8、9割が走行時間短縮便益で大体合っている。そうすると先ほどのスライドの渋滞による損失額が200万円/年削減という数字がどうかということだが。

【委員】スライドの方の数字がまちがっているのか、あるいは計算に入っているうちのごく一部の数字を取り上げて説明しているのか、その関係がわかればそれで良い。

【道路交通局】渋滞時間損失額の削減額の計算では対象エリアが狭く路線のピックアップも少ないので200万円/年という少ない数字が出ているが、計算上は間違っていない。

【委員】渋滞時間損失額の削減額は、既に事業区間のところで起こっている渋滞のうちのこれ

だけは減るという意味で、走行時間短縮便益は、事業区間の供用により更に他のところの交通量が減るという意味か。例えば、事業区間が繋がると団地の間を上の方で結んでいるような路線の交通量が減少し、その所で起こってくる損失時間の削減というのが結構大きいのだが、説明の数字は事業区間のところで今起こっている損失の削減だけを計算しているため小さくなって、事業区間の供用によって良くなる他の路線を全部入れて考えると、B/Cを求める時のBの計算になると、そういう理解で良いか。

【道路交通局】 そうである。

【委員長】 B/Cの計算は、駅前線と大体同じような割合の走行時間短縮効果が出ているし、何度も確認していることだろうから間違いはないと思うが、ただこういう数字については誤解を与えないように説明をもう少し丁寧にしてもらえば良いと思う。

本件についての議論も出尽くしたので、まとめに入らせていただく。ただ今の審議について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して良いか。

(一同了承)

【委員長】 皆様の承諾をいただいたので、対応方針案については、妥当と認めることとする。

(その他)

【委員】 「事業を巡る社会情勢等の変化」の欄について、こだわっているようだが、再評価を行う意味の大きなところは社会情勢が変化しているかどうかだと思う。変化によっては事業継続の判断に大きな影響を与えるような大変重要な項目なので、社会情勢の変化の有無について変化がわかるように記載して欲しい。例えば、矢賀大州線については、新球場の建設は大きな社会情勢の変化といえると思うが、そういったことが記載してなかった。

【委員長】 委員の要望について次回以降は何らかの形でわかりやすく配慮していただくようお願いする。