

平成19年度 第2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19年12月26日（水） 9：00～12：15

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

中山委員長、齋宮委員、大橋委員、戸井委員、長谷川委員、森山委員

(2) 事業所管局

道路交通局 高山局長、宮川整備担当部長、原田街路課長 外

(3) 事務局

企画総務局 池田都市計画担当部長、大上都市計画担当課長 外

4 議題

【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

傍聴人なし

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

(1) 比治山東雲線

(2) 霞庚午線（8工区・9工区）

(3) 西原山本線（2工区）

(4) 山の手線外1〔山の手線・花都川線（1工区・2工区）〕

(5) 広島市東部地区連続立体交差事業

《審議結果》

上記事業について、市の対応方針案を妥当と認める。

【会議要旨】

(1) 比治山東雲線

【委員】残事業と事業全体の B/C よりも、現在の事業進ちよくにおける便益と完成時の便益を算出した方が、効果がよく分かるのではないか。マニュアルで決まっているから仕方がないのか。

【道路交通局】残事業の B/C は、追加的に必要になる事業費と追加的に発生する便益を対象にしている。既に部分供用している路線の場合、残りの投資をする際の判断の参考になるものである。

【委員】3-14 ページ以降の「客観的評価指標」と評価結果はどう関連しているのか。

【道路交通局】「客観的評価指標」の資料は、評価指標のすべての項目について評価した結果、この路線に該当する項目を黒でマークしている。

【委員】丸印と四角印に何か意味があるのか。

【道路交通局】四角印は定性的な評価項目、丸印は定量的な評価項目である。

【委員】網掛け部分の意味は何か。評価は「客観的評価指標」の表に基づいて行っているのか。

【道路交通局】「客観的評価指標」の表により評価を行っているが、表へのマーキングだけでは分かりにくいので、「再評価に係る資料」の中で具体的に記載した。

表の網掛けの指標は定量的に数字で効果を確認するもので、国のマニュアルで決められている。NO_x と SPM については、広島市域は自動車 NO_x・PM 法で定められる対策地域（三大都市圏周辺）ではないため計算していない。

【委員長】総便益 172 億円のうち、走行時間短縮便益が 167 億円で圧倒的な高比率となっている。走行経費減少便益とは連動しないのか。

【道路交通局】走行経費減少便益は、走行時間短縮により速度が上がると燃費が向上するため、走行時間短縮便益と連動するが、割合としては走行時間短縮便益の方がはるかに大きくなる。

【委員】定性的な効果は便益として計算していないのか。道路を整備すると、沿道の地価が上昇し、税収が増えるという便益もあると思うがどうか。

【道路交通局】様々な効果が便益として考えられるが、現段階では貨幣価値換算するのに定まった方法がないため、便益としては計算していない。定性的な効果は記述により評価している。

【委員】便益については、外部経済・外部不経済ということで算定困難なものが多くある。現状でも便益が十分高いので、算定困難な便益を無理に計算してもそれほど影響はないと思う。

逆に費用については、社会的割引率を用いて社会的視点から費用便益分析を行っているので、事業費と維持管理費だけではなく、社会的費用を費用の中に入れないと不十分ではないか。費用便益分析で計算している便益や客観的評価指標はプラス面の効果だけである。事業実施によるマイナス

面も含めて評価する場合、費用便益分析では費用の部分に入れるしかない。そういう意味で社会的な費用としてマイナス面も含めてどこまで着実に入れ込んだかというのが大切である。

例えば、住民の建物移転や土地の提供などがたくさんあったと思うし、道路整備による環境面のマイナス面が何かあるのではないか気がかりである。そういったマイナス面を、費用として社会的な視点からどう評価して、どの部分を定性的にやらざるを得なかったのか、その整理はどのような考え方でやっているのか。

【道路交通局】 費用便益分析では、国のマニュアルに基づき、事業費と維持管理費のみを対象に計算している。社会的な費用としてマイナス面も含めて考慮する必要はあると思うが、国のマニュアル等の動向を見ながらマニュアルに基づき実施したい。

【委員長】 用地買収など、現状で苦勞している問題はあるのか。

【道路交通局】 平成 20 年代前半の完成を目指し、段原東部土地区画整理事業の進ちょくに合わせて計画的に事業を進めている。現在は用地買収の段階だが、それが終われば道路工事、電線共同溝工事へと順調に進むものと考えている。

【委員長】 事業認可から相当時間が経過し、地価も下落しているが、こうした状況が用地交渉を困難にすることはないのか。

【道路交通局】 地価上昇が続いていたバブル期は、もう少し待てば買収価格が上がるという期待から、用地交渉が非常に難航していた。それ以降は地価下落が続いているため、逆に早期の買収を望む方が多くなったが、事業の財源確保が困難なため要望に応じられない悩みがある。

【委員】 用地買収の際、補償はどこまでするのか。商売や生活などの補償はどこまで見て、どのような基準があるのか。

【道路交通局】 用地に建物等があればそれについても補償している。事業所、店舗等の建物に合わせて調査を行い、補償費の算定基準により細かく積み上げて補償費を算定している。

【委員】 生活や事業移転の補償も建物補償として見る場合があるのか。

【道路交通局】 建物移転補償は、現在の建物と同じものを再築するという考え方にに基づき算定しているので、生活補償や営業補償は含んでいないが、補償にはいろいろなものがある。例えば、移転により商売を一時休業せざるを得ないような場合は休業補償を行うなど、一般的に移転により通常考えられる不利益については、金銭に代えて補償している。

【委員】 「事業の進捗の見込み」の欄に「何人かの地権者による事業への反対があった」とあるが、その理由は何か。

【道路交通局】 現時点で、特に大きな反対が続いているということではないが、権利者個々に条件や状況、都合等があるため、買収や事業に反対されるということがあった。

【委員長】 これまでということか。その問題はもう解決したのか。

【道路交通局】現在も交渉を継続している方もおり、今後も個別には交渉が難航することもあると思うが、現在、特に大きな反対はない。

【委員】年間渋滞損失時間の算出は、費用便益分析の評価対象期間と同様に整備期間+40年の期間で計算し、完成区間について平均したものなのか。

【道路交通局】平成42年の交通量予測を用いて、平成42年の1年間の損失時間を計算している。

【委員】平成42年の交通量は何を基準に予測しているのか。

【道路交通局】道路交通センサスという交通量の全国調査があり、その結果から全国ベースでの平成42年の将来交通量が予測されている。それを基に広島都市圏にスケールダウンして、平成42年の交通量を予測している。

【委員】他の事業も平成42年の予測交通量を使っているのか。

【道路交通局】そうである。

【委員長】道路交通センサスは4、5年に1回調査されるが、直近の予測値は平成42年なのか。

【道路交通局】そうである。最新の道路交通センサス調査は平成17年であるが、将来交通量の予測は、平成11年の調査結果を基に平成42年を予測したものしかないなので、その数字を使っている。

【委員長】平成42年という予測値は先過ぎて少し分かりにくいですが、平成42年しか予測値がないということであれば残念だが仕方がない。

【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よいか。

(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にする。

(2) 霞庚午線（8工区・9工区）

【委員】全体事業費の低減は、地価下落等に伴う用地取得費用の低減だけが理由か。車線数や幅員の減少に伴うものはなかったのか。

【道路交通局】全体事業費が当初の218億円から172億円で減少している理由は、バブル後の用地単価の下落が主な要因であり、現時点では工事未着手のため用地費のみを考慮している。なお、他の工区は6車線で整備しているが、この工区は最初から4車線で計画している。

【委員】先ほどの事業は、残事業と事業全体のB/Cが1.0を大きく上回っており、他に計算できる費用便益があるのかどうかそれほど議論しなくても判断できたが、この事業は、事業全体の

B/C が 1.2 であり非常に微妙なところである。残事業について感度分析した結果は 1.0 以下にはなっていないが、例えば、事業全体について感度分析した場合は 1.0 を切る可能性もあるのではないか。こうした場合でも、国のマニュアルでは感度分析は事業全体ではなく、残事業の B/C で判断するようになっているのか。この B/C の結果についてどのような判断なのか。

【道路交通局】国のマニュアルでは残事業の感度分析を行うようになっている。事業全体の感度分析は行っていないが、変動要因が±10%であれば B/C も概ねその 1 割以内の間でしか変動しないので、B/C が 1.2 であれば感度分析を行ったとしても 1.0 はクリアできるものと考えている。

【委員】交通量変動と事業費変動について感度分析を行っているが、事業期間について感度分析を行った場合、結果が随分変わるのではないか。

【道路交通局】事業期間の感度分析については算出していない。B/C は重視しているが、事業によっては、B/C が小さくても、この霞庚午線のように周辺道路の渋滞緩和がかなり図られる事業もある。B/C は最低限 1.0 を上回る必要があると考えているが、道路の整備効果は定量化される便益だけではなく、客観的評価指標による定性的な効果として、消防・救急活動の困難な地区や生活の支障となっている狭小区間等の解消、あるいは全体的な道路網の形成による交通量の分散など様々な効果がある。総合的に判断して必要な道路ととらえている。

【委員】事業期間の感度分析は国のマニュアルに定められているのか。

【道路交通局】国のマニュアルでは、必要に応じて感度分析を実施することになっており、影響要因は、交通量、事業費、事業期間の 3 つが基本となっている。今回の事業は、完成予定までの残期間があまりなく、変動しても数年であるため、事業期間の感度分析は行っていない。

【委員長】影響要因の変動は、交通量、事業費ともに+10%、-10%変動させているのか。ミニマムに評価した方が納得しやすいのではないか。

【道路交通局】影響要因を各々独立して変動させて計算しており、2 つの影響要因を同時に変動させることはしていない。

【委員】計算できない便益もたくさんあって、その部分は客観的評価指標のチェックリスト等で定性的に確認していて、感度分析は脇に置くとしても B/C は十分 1.0 を超えるという説明だったが、これは感想としてだが、事業実施に伴うマイナス面についても、定性的でもいいので、その有無について明記した方バランスが良いのではないか。

【委員長】私も同感である。マイナス面も踏まえて初めて総合的な評価ができると思う。小学生が雨の日に狭い道路で傘をさして恐る恐る歩いている場面等を見ると、B/C だけではないと思うことがある。県の再評価でも議論しているが、人命についても考慮して評価すべきではないかと思う。

【委員】環境負荷に関して、環境的にマイナス面はないと一応言えるのか。この事業は環境アセスメントを実施するほどのものではないので、環境面のチェックは客観的評価指標のチェックリスト等以外にはないが、このチェックリストはプラス面をチェックしているだけで、マイナス面をチェックできる項目にはなっていない。経験上の予想でいいので、今まで事業を続けてきてマイナス面が何かあるのであれば教えてほしい。

【道路交通局】都市高速道路や多車線の幹線道路など、環境アセスメントが義務付けられている事業については環境影響予測を行っているが、生活道路の改良などの事業については、環境アセスメントは実施しておらず環境影響予測も行っていない。

道路を造れば交通により騒音、振動が発生するが、経験から言えば、振動については、幅員 30 m程度の道路で、両端に幅員 5m 程度の歩道があり、一般的な地盤であれば影響はないと思う。騒音については、幅員 4m 程度の現道と比べると大きくなるが、街路事業の性格上、沿道が近隣商業地域のような土地利用になることから判断すれば、問題はないものと思う。

【委員長】街路を拡幅すると、周辺の住居へ与える振動の大きさが従来よりも少し上回る可能性もあるが、シミュレーションはしていないということか。

【道路交通局】例えば、広島西風新都線を整備した際、当時は環境アセスメントが義務付けられていなかったが、中広地区への影響を独自に調査した結果、環境的に十分クリアしていた。その感覚から言えば、霞庚午線についても大丈夫ではないかと思う。

【委員】道路のことはあまりよく分からないが、私が見た限りでは特に問題はないように思う。事業サイドから見た場合の問題点があればそれを出してもらう必要があると思質問した。

【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よいか。

(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にする。

(3) 西原山本線（2工区）

【委員】CO₂削減量と走行時間短縮便益は相関関係があると思うが、CO₂削減量はどのように算出しているのか。

【道路交通局】計算式に基づき、評価路線とその代替となる迂回ルートを設定し、走行速度の改善により自動車単体から排出されるCO₂の削減量を計算している。

【委員】走行時間短縮というのは渋滞解消ということか。同種のデータを使っているのであれば、相関関係があるのではないか。

【道路交通局】交通量と走行速度を基に計算しているので似た傾向を示すが、計算過程で使っているデータが異なるため、相関関係があるとは必ずしも言えない。

【委員】他の路線は、100億円を超える走行時間減少便益で1,000tを超えるCO₂削減量があるのに比べて、この西原山本線は、走行時間減少便益が約40億円に対してCO₂削減量が147tとなっており、CO₂削減量があまりに少ないのではないか。

【道路交通局】他の路線と比べて西原山本線の交通量の絶対量が少ないことが要因である。現状で混雑が激しい所であれば、走行速度の改善が大きいので CO₂ 削減量も大きくなるが、西原山本線の場合は現状ではそれほど混雑していないため CO₂ 削減量が大きく算出されていない。

【委員長】今回はよいがこういった場合はできるだけ資料提示する方が望ましい。

【委員】交通事故減少便益には人命損失も含んでいるのか。

【道路交通局】交通事故の社会的損失として人的損害額も含めて算出しているが、街路事業のマニュアルでは他の社会的損失と合せて算定しており、人的損害単独の額は算出されない。参考だが、連続立体交差事業のマニュアルでは、踏切事故の解消便益を算定する中で、死亡事故人的損害額が原単位で示してあり、1人当たり 3,600 万円とされている。

【委員長】交通事故減少便益が 0.8 億円となっているが、道路の場合は評価期間が供用後 40 年なので、40 年間で 8,000 万円の交通事故減少が図られるという理解でよいか。

【道路交通局】そうである。

【委員長】道路整備による地元の活性化という視点で尋ねる。先ほどの霞庚午線では「地元情勢の変化」の欄に、まちづくり協議会を発足させて道路整備を踏まえたまちづくり活動を進めているとあったが、これは行政の方から働きかけを行い組織されたものなのか。

【道路交通局】霞庚午線の地元では、平成 2、3 年頃にまちづくり協議会が組織された。その経緯は承知していないが、まちづくり活動が熱心な地域であることは間違いない。

【委員】費用便益分析の総費用について、西原山本線だけ総事業費 27 億円に対して現在価値換算事業費が 27.7 億円と少し増えているが、その理由は何か。

【道路交通局】現在価値に換算する計算上、将来の投資金額は現在価値に割り戻すと小さくなるが、過去の投資金額は現在価値に割り戻すと大きくなるためである。

【委員】小学校や中学校はどの辺りにあるのか。

【道路交通局】この地区には山本小学校と祇園中学校がある。小学校は 3-26 ページに図示している。中学校は図示していないが、大型商業施設の出店計画がある三菱重工業工場跡地の西側にある。

【委員】春日野団地にはバスが通っているのか。

【道路交通局】通っている。

【委員】バスは何便くらい通っているのか。今はどの道路を通っているのか。

【道路交通局】バスの便数は把握していないが、春日野団地はまだ開発中であり、今後便数が増えてくると聞いている。バスは 3-26 ページに図示している安佐南 3 区 293 号線を通っている。

【委員長】 この辺りの将来人口動向の予測はどうか。

【道路交通局】 春日野団地の計画戸数は 2,351 戸であり、将来的には 7,000～8,000 人程度の人口が見込まれる。また、周辺の既存団地の方がこの道路を利用すると考えている。

【委員長】 完成予定は平成 20 年代前半となっているが見込みはどうか。

【道路交通局】 この路線については、割と早く完成するものと考えている。

【委員】 「事業の進捗の見込み」欄に、「何人かの地権者による事業への反対があったことや事業協力者においても権利関係の調整が生じた」とあるが、今の状況はどうか。また、反対理由は何か。

【道路交通局】 土地に対する道路のかけり具合や補償金額について反対があったが、既に契約済みである。権利関係の調整については、権利者の相続問題などで時間を要したが、今年度中には契約の予定である。来年度、土地だけの買収物件が何件か残っているが、用地買収の目処は立っている。

【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よいか。

(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にする。

(4) 山の手線外 1 [山の手線・花都川線 (1 工区・2 工区)]

【委員】 走行時間短縮便益は平成 19 年の価格なのか。どのように計測するのか。

【道路交通局】 平成 42 年の交通量配分結果を基に、交通量の伸びを考慮して便益を計算し、現在価値に割り戻して平成 19 年価格にしている。

【委員】 残事業の便益はどのように計算しているのか。

【道路交通局】 平成42年の道路ネットワークは、事業全体の場合も残事業の場合も同じだが、現在の道路ネットワークについて、残事業の場合は、花都川線（1工区）を供用済として計算している。
感覚的に言えば、事業全体で400億円、残事業で280億円の便益が出ているが、その差の120億円が花都川線（1工区）で既に発生している便益である。

【委員長】 便益は平成 42 年の交通量を使って計算しているのか。

【道路交通局】 便益は供用後 40 年間を対象に計算するので、山の手線外 1 の場合は、平成 27 年を供用予定とし、平成 67 年までの 40 年間を対象期間としている。便益計算では、まず平成 42 年の交通量で平成 42 年の便益を計算し、便益は交通量に比例するので、平成 27 年の便益は交通量の伸び率を用いて平成 42 年から平成 27 年に割り戻して計算している。同様の計算により供用後 40 年間について各年の便益を計算し、各年の便益を社会的割引率 4%で現在価値に割り戻した上

で総和したものを総便益としている。

【委員長】平成 27 年から平成 67 年までの交通量は変化しているのか。平成 42 年のままか。

【道路交通局】交通量の伸びを踏まえて毎年変化させている。交通量の伸びは、現在の交通量がだんだん伸びて行き、平成 32 年をピークに減少するようなものを使っている。

【委員長】前の路線の説明では、将来交通量のデータは平成 42 年しかないとのことだったが、具体的にどうやって平成 27 年や平成 67 年の交通量を計算するのか。

【道路交通局】将来交通量の配分には OD 表という交通量の起終点が分かるデータが必要であり、そこまで整った将来交通量のデータは平成 42 年のものしかないが、交通量全体の伸びについては数字があるので、平成 42 年の将来交通量の配分結果を基に、全体交通量の伸び率を使って平成 27 年、平成 67 年の交通量を計算している。

例えば、平成 19 年の全体交通量を 1.0 とした場合の全体交通量の伸び率は、平成 32 年で 1.045、平成 42 年で 1.028、平成 62 年で 0.954 である。平成 67 年については手元にデータを持ち合わせていない。

【委員長】その間の各年交通量はどのように計算しているのか。

【道路交通局】直線補完している。

【委員長】平成 42 年で伸び率が 1.028 という数字は、国が発表しているデータか。

【道路交通局】国が発表しているデータを基に、広島都市圏のデータに落としたものである。

【委員】平成 14 年度に再評価した時の費用便益分析の結果はどうだったのか。

【道路交通局】平成 14 年度の B/C は 3.8 である。今回の B/C は 4.0 なので似た数字が出ている。

【委員】安芸土地区画整理事業の人口や交通量も費用便益分析の中で見込んでいるのか。

【道路交通局】見込んでいる。

【委員】山の手線は山の斜面沿いの緑の多い場所を通るが、既存の道路を拡幅する計画なのか。新たに道路を造る計画なのか。

【道路交通局】新しく道路を造る計画である。

【委員】他の路線の場合は、既存の道路もある都市部ということから、環境面の配慮はそれほど気にしなくてもよかったが、この路線は山の斜面で緑の多い箇所を通るので、環境的に配慮すべきことがあると思う。環境的な配慮としてどのような調査やチェックをしたのか。

【道路交通局】沿線の良好な市街地形成を図ることを目的とした都市計画道路なので、市街地部と山際の辺りを通るルートにしており、付近の岩滝山にある岩瀧神社周辺の公園の緑景観に配慮して、

この部分はトンネルにしている。また、通常、幅員 18m 程度の道路の場合 1 本のトンネルでよいが、眼鏡トンネルにして縦断線形を落とし、周辺の土地利用が図れる計画高としている。

【委員】法に基づく環境アセスメントを行うほどの事業規模ではない場合、環境的なチェックを事務的にでも中途段階で行うべきではなかったのかという話がよくある。例えば、高速 5 号線の二葉山の問題等のように、今になって問題が出てくるようなこともある。

環境アセスメントを実施しなくてもよい規模の事業であっても、こうした緑の接点の部分でもある山際にトンネルを掘る場合は、環境面の配慮についての検討が何かなければ、後で問題になることも考えられる。行政の構造上そういった仕組みがないのであれば仕方がないのかもしれないが、せっかく再評価する訳なので、もう少し環境面、主に自然環境について何らかの形でチェックしたものがあの方がよいのではないか。

【道路交通局】自然環境豊かな地域なので、事前に文化財的なものや公園・神社の歴史などの状況を資料収集し、保存すべき箇所等について議論した上で地元説明を行い、地区ごとに道路の形状等の説明を綿密に行った。その中で、神社の周辺環境や緑の保全などに配慮してほしいという強い要望があったので、縦断線形を落としてのり面をできるだけ少なくするなどの変更を行っている。

【委員長】最近、国の直轄事業等で、のり面をコンクリートで固めるのではなく、自然に戻すために元の樹種を使うなどの配慮がなされているが、そうした配慮はなされているのか。

【道路交通局】今の計画では、のり面の上部はある程度緩やかなこう配としているが、下部はブロック積の 5 分こう配とする構造で都市計画区域を定め、既に用地買収を行っている。ただ、急こう配でも植物が育つような構造のよう壁もあるので、今後はこうした工夫が必要と認識している。

【委員】安芸土地区画整理事業が進んでいない中で、この事業は今後も推進するという方針となっているが、区画整理の進捗よく見込みについてどう考えているのか。

【道路交通局】安芸土地区画整理事業は、平成 4 年の区画整理組合設立認可後、計画変更を 3 回行い、期間延伸したものの事業が進んでいない状況であるが、現在も組合で業務代行者を探しており、事業継続の意思はあるものと考えている。本市としては、全体のまちづくりとして面的な整備と調整を取った道路整備が望ましいと考えており、区画整理の進捗よくに期待しているが、その具体的な時期は不明である。区画整理が中止になった場合も想定する必要があるが、道路としての必要性は十分あるので、道路単体でも事業は進めるつもりである。

【委員】区画整理が中止になった場合、B/C はどうなるのか。また、その場合は区画整理区域内の道路部分も広島市で整備するつもりなのか。

【道路交通局】道路ネットワーク全体で考えており、仮に区画整理が中止となった場合も区画整理区域の道路部分は整備するつもりである。

【委員】区画整理がどうなるかによっては、交通量や B/C に影響するのではないか。道路整備が区画整理を後押しすることもあるとは思いますが、「今後事業進捗の見通し」として記載のある「土地区画整理事業の進み具合を見極めつつ」というのは、区画整理の進展状況を見ながら道路整備をあまり先行させないようにするという理解でよいのか。区画整理が中止になった場合、道路だけ整備しても B/C 的に十分な効果が見込めるのか。

【道路交通局】山の手線は、府中町域の土橋船越線から船越地域を經由して、国道 2 号までをネットワークさせる役割を担う道路として都市計画決定しており、府中町域については 4 車線で整備済みである。区画整理が中止になった訳ではないが、仮に中止となってもネットワークさせる必要がある道路であると認識している。その場合の B/C については試算していないが、現道がない所へ道路を新設するものであり、現状で B/C はかなり大きな数値が出ていることから、何とか事業を完遂したいと考えている。

【委員】事業箇所の現況はどのような状況か。事業計画上の将来土地利用はどうなるのか。

【道路交通局】現況は山林である。区画整理の区域は将来的に全部住宅団地になる計画であり、周辺の山林についてはそのまま残ることになる。

【委員】周辺の用途地域はどうなっているのか。

【道路交通局】山の手線から市街地側の県道広島海田線までの約半分の区域が第二種中高層住居専用地域である。そこから県道までの区域が第一種住居地域である。

【委員長】区画整理が中止になった場合の B/C を試算していないため判断できない状況である。この件について他の委員の意見を聞きたい。

【委員】区画整理が中止になった場合の B/C の数値がない中で判断するのは難しい。「今後事業進捗の見通し」として「土地区画整理事業の進み具合を見極めつつ」とあるので、多分、区画整理が進まなければ道路整備も遅くなると思う。その場合は再度評価を行うことになり諸条件も明確になった上で B/C も算出されると思う。そういう意味では、「土地区画整理事業の進み具合を見極めつつ」ということを担保するのであれば、この場ではある程度承認してよいのではないか。

【委員長】別途資料提出を求め継続審議とするとか、附帯意見を付けて市の対応方針を妥当とすることも可能である。議論の様子では、区画整理が中止になった場合の B/C の数値がない中で、事業継続と判断することに懸念があるように考える方もいるように思う。皆さんの意見はどうか。

【委員】区画整理の人口から見て B/C が 4 倍なので、区画整理が中止となっても B/C が十分 1.0 は超えるのは確かだと思う。区画整理の進み具合を見極めつつ事業進捗よくを図るとい担保条項があるのであれば、市の対応方針を妥当としてもよいのではないか。

【委員長】ただ今の意見について、皆さんの委員の意見はどうか。

(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にする。

(5) 広島市東部地区連続立体交差事業

【委員】鉄道の高架下は自由に横断できるようになるのか。

【道路交通局】 現在踏切がある箇所はそのまま平面で高架下を横断できるようになる。

【委員】 住民の利便性向上のため、高架下を横断できる箇所を増やした方がよいと思うがどうか。

【道路交通局】 連続立体交差事業と併せて向洋駅周辺と海田市駅南口で土地区画整理事業が計画されており、区画整理区域内については新たに街路を整備することにより横断可能となる。その他の区間については検討中であるが、高架下の利用計画によっては横断可能なゾーンもあると思う。

【委員】 事業費約 1,000 億円を要する大規模事業であるが、いろいろな効果があるということは理解でき、結構だと思う。大規模事業であるため事業期間も長期に及ぶが、その間の周辺住民等に対する安全性や、騒音、振動等の環境面での影響についてどう判断しているのか。

【道路交通局】 具体の対策はまだ決めていないが、工事に当たっては騒音、振動等を最小限に抑えることを基本に様々な工法を検討し、十分な対応を図りたいと考えている。

【委員長】 事業期間を 7 年延伸しているが、なぜ 7 年なのか。

【道路交通局】 現在、広島市では都市高速道路の整備に主眼を置いており、巨額の事業費を短期間で集中投資する必要がある。一方、本市の街路事業費は 10 年前には年間約 200 億円以上あったが、今は 70 億円足らずとなっており、その中で都市高速道路の整備を行っている状況である。その上、連続立体交差事業をこれまでどおり平成 27 年完成予定で進めることになると、さらに巨額の事業費負担が集中的に必要となるため、共同事業者である広島県・府中町・海田町・JR に対して本市の事情を説明し、綿密な協議を行い、理解を得る形で、昨年、事業期間を 7 年間延伸することにした。5 年くらいの延伸が限度ではないかという意見もあったが、責任を持って事業完了が見込める 7 年の延伸でお願いした。

【委員長】 主に財源の関係で事業期間を延伸したということか。

【道路交通局】 そうである。

【委員長】 JR はこの事業を早く進めたいと考えているのか。

【道路交通局】 そう考えている。

【委員長】 県も市の事業期間を延伸する案に賛成なのか。

【道路交通局】 賛成を得ている。

【委員】 この事業も環境アセスメントを特に実施しなくてもよい事業なのか。

【道路交通局】 都市計画決定した頃、環境アセスメントを実施した。

【委員長】 周辺建物への振動の影響は、高架にした方が減るのか。

【道路交通局】 振動、騒音については、今までとは多少変わってくると思う。

【委員】環境アセスメントは何年前に実施したのか。環境アセスメントの実施から長期間が経過すると、社会状況、住宅数や交通量、環境アセスメントの方法も変化するので、当時の結果を基に判断することは非常に危険な場合もある。

【道路交通局】環境アセスメントは平成 11 年に実施している。当時は環境影響評価法の適用がまだなかったので、任意に環境影響評価を行った。

【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よいか。

(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にする。

市においては、各委員から出された意見や提案の趣旨を十分考えて、より一層効率的、効果的な事業の執行に努めていただきたい。