

平成19年度 第3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20年 1月22日（火） 10:00～11:45

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

都市整備局 荒川次長、小林公園計画担当課長、高井西風新都整備担当部長 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) 安佐南4区486号線

(2) 西部河岸緑地整備事業

《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) 安佐南4区486号線

【委員】 開発事業が進んでいない理由は何か。

【都市整備局】 事業収支が成り立たないというのが理由である。開発事業者が山を買収して事業を行っているが、この善當寺工区は、買収時期が他の事業者と比べて少し遅く、地価が高くなった状況で買収しているので、採算面で苦勞している状況である。

【委員】 開発事業自体が中止や変更になることもあるのか。

【都市整備局】 それもあり得るが、この開発事業者は、平成8年に開発許可を取得し、JV（共同企業体）を組織して事業着手しようとしたが、1社が倒産したため計画を見直している状況である。

広島市でも、昨年度から西風新都全体の実施計画の見直しを行っており、まだ公表段階ではないが、委員会の意見を伺いながら何回も地元説明会を行い、見直し案を検討しているところである。その中で、広島市全体で産業用地が少なくなっているため、現在、善當寺工区は住宅団地として計画されているが、需要等も踏まえて約半分を産業用地に変更することを検討している。こうした見直しにより事業が少し進みやすい方向になるものと考えている。

【委員】 産業用地とした場合、現実にこの地区に立地したいという話はあるのか。

【都市整備局】 この場では言えないが、開発事業者が様々な働きかけを行っており、実際に立地に向けた動きもある。広島市全体で工業系用地は西風新都内にしかなく、西風新都内の産業用地は、伴南工業地区が既に完売し、伴北工業地区も半分以上誘致が決まり、残りは16haくらいしかない。西風新都は区域内に五日市ICと広島西風新都ICの2つのインターチェンジがあり、西風新都トンネルを通れば約15分で都心へ行くこともできる。これほど立地条件のよい地区は全国的にも珍しく、景気が上向いてくる中で、この3年くらいで年間約10haの工業用地が売れている。こうした状況から十分需要はあると事業者も考えていると思う。

【委員長】 この開発事業が実施されない場合、様々な便益に影響すると思うが、そのシミュレーションはしているのか。

【都市整備局】 平成元年に西風新都の建設実施計画を策定した時、開発事業者が造成の中で道路の路床まで整備することを基本ルールとしており、政策転換しない限り市が単独で道路整備することはあり得ないと考えている。

【委員】 B/Cは平成14年度の試算と変わっていないのか。また、円滑なモビリティの確保として記載のある年間渋滞損失時間の削減量は、どの区間を対象としているのか。

【都市整備局】 前回再評価時のB/Cは平成14年度に現在価値換算しているためその違いはあるが、事業費等は同じである。年間渋滞損失時間削減量については、現道として県道広島湯来線があるので、残区間を整備しない場合は、この区間の交通が現道に流れるという設定で計算している。

【委員】新火葬場や団地などができた場合の将来交通量を使っているのか。

【都市整備局】新火葬場や安佐南工場建替に起因する交通量は数百台なのであまり影響しないが、すべての整備が完了した時の交通量を推計したものを使っている。

【委員】残事業では、延長 2,780m で総便益が 331.9 億円、事業全体では、延長 5,160m で 531.5 億円なので、差し引くと既設部分は延長 2,380m で 199.6 億円の便益となる。事業全体と残事業で距離あたりの便益が約 2 倍違うが、残区間が開通すると交通量が増えると想定しているのか。

【都市整備局】善當寺地区の発生集中交通量に加わるので、残事業区間の方が交通量は多くなる。

【委員】B/C でコストとして見ているのは、道路整備に要する費用と維持管理費であるが、この事業はかなりの部分を開発事業者が道路整備費用を出すということか。

【都市整備局】費用を出すのではなく、道路の形を造るということである。

【委員】開発事業者が整備する事業費は、費用便益分析の事業費から控除しているのか。

【都市整備局】開発事業者が整備する事業費は含めていない。市が整備する路床から上の舗装部分の事業費を計上している。

【委員】開発事業者が道路の基礎部分を造るため、事業費を抑えることができ、B/C も高くなっているが、そうした手法は財務評価の考え方であって、社会的割引率を用いて社会的観点から費用対効果分析を行うのであれば、費用には開発事業者が負担する事業費も含めて B/C を算出するのが筋ではないか。マニュアルでそう定められているのか。

【都市整備局】マニュアルでもそうなっている。実際、開発事業者は造成と一体で道路の整備を行うので、道路部分の整備に要する費用のみ算出するのは困難である。また、開発事業者にとっては、路床の部分を余分に締め固める手間は生じるが、全体の造成費用と比べるとその程度の費用は影響ないと思う。仮に広島市が単独で道路を整備する場合の B/C についても、大雑把であるが試算はしている。

【委員】試算結果では、B/C はどの程度影響するのか。

【都市整備局】試算では、広島市単独で整備すると約 90 億円余分に費用がかかり、B/C は事業全体で 1.9、残事業で 2.3 である。

【委員】市が単独で整備すると約 90 億円余分にかかるところを、開発事業者が路床部分まで整備するという手法はよい方法だと思うが、逆に言えば、開発事業者の動向によって大きな影響を受けることにもなる。こうしたリスクは、事業者に働きかけるという方法でしか回避できないのか。この事業に着手する時、リスクについてどう考えていたのか。

【都市整備局】開発事業者の状況については、ヒアリング等を行い確認しているが、現在、社会情勢や広島市の状況も踏まえ、建設実施計画を見直しているところであり、開発事業者に働きかけるというより、土地利用変更などについて、お互いに協議している状況である。政策的に方針転換すれ

ば別だが、基本ルールにより事業を実施してきており、現状ではまだこのルールを続けて行く状況にある。開発事業者も開発に向けて一生懸命努力しており、広島市も開発事業者と一緒に努力してやっけて行こうという状況である。

しかし、開発事業者が本当に開発できない見通しになれば、その時は、この道路を広島市が単独で整備するのか、あるいは根本的に道路網を見直すのかなどの選択が必要になると思う。

【委員】この道路の整備理由として、新火葬場と安佐南工場建替に伴う地元対策もあるとのことだが、地元の反対はないのか。

【都市整備局】新火葬場と安佐南工場建替については、昨年 11 月 29 日に地元と協定を締結した。協定には様々な地元対策事業が盛り込まれており、この道路の整備は、地元が最も熱望する、ある意味では前提条件という形で盛り込まれている。地元にとっては、反対というより苦渋の選択をされたということである。

【委員】確か 10 年以上前に、西風新都のどこかの開発事業者が破産したように記憶しているが、それは開発後の話だったのか。

【都市整備局】その開発事業者による開発は、完了した部分もあるが、未着手の部分もある。未着手部分の土地については、元の地主が買い戻した状況になっている。

【委員】未着手部分については、その後、開発は完全な形で進められたのか。

【都市整備局】未着手部分の開発は進んでいないが、新たな開発事業者が参入すれば開発の可能性はまだあると考えている。

【委員】CO<sub>2</sub>排出量は、道路整備による交通量増加に伴う CO<sub>2</sub>排出量の増加や、走行時間短縮による CO<sub>2</sub>排出量の減少を合わせたものか。

【都市整備局】現道である県道広島湯来線の交通量が、この道路を整備することにより減少するので、それに伴う現道部分の CO<sub>2</sub>削減量ということである。

【委員】将来新たに交通量が増加することによる CO<sub>2</sub>排出量の増加は含んでいないのか。

【都市整備局】含んでいない。現道部分の CO<sub>2</sub>排出削減量がこれだけあるということである。

【委員】現道の走行時間短縮による CO<sub>2</sub>排出削減量ということか。

【都市整備局】そうである。

【委員】この事業は、既に開発事業者に開発許可を与え、その開発が大前提になっているが、この委員会で事業継続の対応方針案についていかがなものかと言いだした場合、開発許可と再評価の関係はどうなるのか。

【都市整備局】平成 8 年の開発許可は現在でも法的な効力を有しており、仮に委員会でそのような結論になれば、開発事業者と対応を協議することになるが、なかなか難しい問題になると思う。

【委員】開発事業者は何社もあるので、1つの事業者だけの判断ではないと思うが、開発事業者の結論はいつ出るのか。

【都市整備局】開発事業者の開発意志がないのであれば、市として新たに道路整備の方針を検討しなければならないが、今はまだそこまでの状況に至っていない。開発許可は有効であり、開発事業者も着工に向けて努力している。また、平成元年の西風新都の開発ルールもそういう形で開発事業者と広島市の役割を約束しており、現状では別の計画を策定するということにはなかなかならない。

【委員】結論はいつ出るのか。開発許可は有効だが、着工は10年後かも分からない、20年後かも分からないというのは問題ではないか。

【委員長】定期的に進ちよく状況を報告する義務は開発事業者にあるのか。

【都市整備局】国への補助要望等の関係もあり、最低でも年2回は開発事業者からヒアリングを行ってきている。今は建設実施計画を見直し中のため、もっと頻繁に協議している。

【委員長】平成24年度の完成を目指しているとのことだが、いつ頃の事業着手を考えているのか。

【都市整備局】事業全体の収支計算がある程度できて、事業スキームが固まれば着工できるということにはなるが、今は開発事業者がいろいろその努力をしている状況である。

【委員長】費用便益分析は供用開始後40年間を対象にしているが、環境面ではものすごく変化する可能性もあると思う。自動車業界の技術進歩を考えると、CO<sub>2</sub>排出量などは相当変わる可能性がある。

【委員】この道路が接続する中筋沼田線には、直近に交差点（大原下橋南詰交差点）があるが、どのようにして交通処理するのか。信号を設置するのか。

【都市整備局】中筋沼田線は今でも交通量が結構あり、交差点間隔が短い箇所に幹線道路が接続するので、連動信号で交通処理することになると思う。市内ではこういった箇所が多くあり、交差点の信号を連動させたり、交通量を感知して信号を制御したりして交通処理している。西風新都の大塚駅北交差点も、交通量の増加により、昨年4月から同様の信号に換わっている。

【委員長】3-8ページの「予定事業期間及び総事業費」の表の「事業化年度」の欄に横棒が引かれているところがあるが、その意味は何か。

【都市整備局】平成5年度の事業着手から事業区間を2回延伸しているが、前回再評価時点と今回再評価時点では事業区間の延伸はないので、横棒を引いている。

【委員長】前回再評価時点から予定期間が5年間伸びているが、全体事業費は変化していない。デフレターは考慮していないのか。

【都市整備局】考慮していない。

【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) 西部河岸緑地整備事業

【委員】便益として算定している「災害」価値は、何を見込んでいるのか。

【都市整備局】災害・延焼防止の役割の提供、一時的な避難場所の提供、災害時の情報交換の場の提供などを「災害」価値としている。

【委員】避難場所があることにより、人命の損傷が軽減されるということも含むのか。

【都市整備局】過去の事例から、避難場所があることにより人命が救われることは分かっているが、分析手法としている数式上は直接反映されていない。

【委員長】想定される災害は主に地震なのか。

【都市整備局】主に震災による火災である。

【委員長】国のマニュアルの便益計算式はどういったものか。延長や面積に周辺人口を掛けるようなシンプルなものか。

【都市整備局】算定式は効用関数法という複雑な考え方のものであるが、具体には、定められた数式に公園までの距離や面積等を代入して、効用を把握している。

【委員長】地域によって地震の危険度はかなり違いがあるが、それは反映されているのか。

【都市整備局】国の費用対効果分析手法マニュアルに基づき便益を算定しており、マニュアルでは、国が公園利用者に対して、公園までの距離や公園の広さなどの諸条件を提示した上で、公園整備の効用に対してどのくらい費用負担してもよいかアンケート調査を行い、その結果を基に計算式や具体の係数が数式化されている。

【委員長】アンケート調査を基に支払意思額を算出した結果が、先ほど説明のあった、世帯当たり年間3,400円ということか。これは全国平均的な数値とも考えられるがどうか。

【都市整備局】そうである。

【委員】事業の様々な効果を、旅行費用法やCVM（仮想市場評価法）などのニュアンスも含めて、アンケート調査に基づく手法で数値化してあり、それを費用と対比しているのが原案でよいと思う。参考意見としてだが、同じ国土交通省のマニュアルでも、公園のマニュアルは環境面の効果も考慮しているが、道路のマニュアルでは、CO<sub>2</sub>排出削減量しか環境面の効果を数値化していない。公

園と同様の手法で、道路整備により失われる緑の社会的コストを数値化できるのであれば、マイナス面として含めて、費用対効果を比べないと整合性がないのではないかと。効果については一生懸命計算するが、費用を計算する時はマイナス面を社会的コストとして計算しないのか。環境面の効果は算出困難というなら別だとは思いますが、整合性はあった方がよいのではないかと。思う。

可能であれば、道路と公園の費用便益分析マニュアルを参考として提供してもらえないか。

【都市整備局】 マニュアルについては後ほど提供する。

【委員長】 公園事業では緑を増やすことを「環境」価値として算定するのに対し、道路事業で緑を伐採することについて、マイナスの社会的コストとして算定するのは難しい問題だと思う。都市景観の向上などの価値になると、その対象は公園周辺の人だけではないし、そういったものを含めて便益を算定する手法はまだないのではないかと。

【委員】 道路や公園などを整備することにより、都市の品格が上がるという価値もあると思う。

【委員長】 私も同感である。しかし、それを価値として計算するのは難しいと思う。

【都市整備局】 広島市を訪れた方から、河岸緑地が美しいという話をよく聞く。河岸緑地の場合は、観光という視点で、そういった価値を入れた方がよいと思うが、現在のマニュアルではそういう部分は含まれていない。

【委員長】 都市の形成上、川がそれほど重要な役割を持っていない都市と、広島市のような都市とでは、河岸緑地の位置づけも随分違う。国のマニュアルが今後どのように見直されるかは分からないが、都市景観や観光などの視点から、そういった価値を向上させる事業というのは支持されやすい事業ではないかと思う。

【委員】 「利用」価値についても「災害」価値と同様に、事業ごとの地域でアンケート調査は行っていないのか。各地域では調査できないのか。この手法が評価の裏付けになるのであれば、結局どの地域でも同じ結果になるということなので、問題があるのではないかと。

【都市整備局】 この事業で対象にしている公園周辺地域の人口は約7万人であり、延長も約17kmあることから、個別にアンケート調査を行って便益を把握するのは困難である。

【委員】 何か違う手法による評価基準が他にもあるのならよいが、この手法による評価基準のみで判断することになると、少し問題があるのではないかと。思う。

【委員】 マニュアルを見なければ分からないが、おそらく国が原単位として出している価値は、一般的な日本人を対象に調査を行い、その結果は汎用性があり、客観的に様々な地域でも使えるデータではないかと思う。国のアンケート調査では、支払意思額を直接聞くようなアンケートになっているのか。

【都市整備局】 国のアンケートでは、例えば、震災等災害時に有効に機能する価値についての質問は、「ここではこの価値についてのみお伺いするものです。実際に公園を利用すること、または将来の利用を担保することによって生じる価値、都市景観の向上、都市環境を維持改善する価値については、一切念頭に置かずにご回答ください。なお、回答に関しては負担した金額分だけあなたの世帯

で使うことのできるお金が少なくなるとしてお答えください。」となっており、具体的に延焼防止や一時的な避難場所など、過去に公園が有効に機能したケースの写真を例示している。

【委員長】 そういう意味では支払意思額になっているということか。

【都市整備局】 そうである。

【委員】 それは全国での調査なのか。

【都市整備局】 そうである。

【委員長】 便益の算定手法についての議論は、この場で結論を出せる問題ではないと思うが、県の委員会でも同様の議論はよくある。独自に費用便益分析マニュアルや評価式を作るのは難しいことであるが、方向性としては独自に分析を行う方が、市民にとっても非常に喜ばしいことではないかと思う。

【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。