

平成21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22年1月8日（金） 16:00～18:06

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

齋宮委員、大橋委員、戸井委員、中山委員、長谷川委員、福田委員

(2) 事業所管局

道路交通局 木時道路交通局長、上川道路整備担当部長、後藤街路課長ほか

(3) 事務局

都市整備局 荒本都市整備局長、佐名田都市計画担当部長、田邊都市計画課長ほか

4 議題

【議題1】委員長の選任

【議題2】まちづくり交付金評価部会の設置

【議題3】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人

6 結果概要

【議題1】「委員長の選任」について

〈審議結果〉

中山委員を委員長に選任する。

【議題2】「まちづくり交付金評価部会の設置」について

〈審議結果〉

まちづくり交付金評価部会（以下部会という）を設置する。

委員長が自身を含め、齋宮委員、福田委員を部会の委員に指名する。

部会の議決をもって本委員会の議決とする。

【議題3】「再評価結果及び対応方針案に関する審議」について

・中筋温品線（1工区）

・中筋温品線（6工区）

・吉島観音線外1

・段原蟹屋線外1

〈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) 中筋温品線（1工区）

【委 員】 便益の算出の基となる道路交通量の将来の見通しを立てるにあたって、人口減少の時代を反映して、例えば自動車の保有量の変化を考慮したり、地区や団地といった範囲での交通量の変化などを考慮されているのか。

【道路交通局】 平成 17 年度に調査した現況交通量を基にした全国的な将来交通量推計がある。いわゆる道路交通センサスである。人口の減少を反映し交通量も減少傾向にある。このたびの便益分析にあたっては、道路交通センサスを広島ブロック単位に分解分類した将来交通量推計を使用している。

【委 員】 便益を算出するにあたり、供用開始と整合した段階的な効果発現を計算に反映することはしないのか。

【道路交通局】 段階的に供用することが決まっていれば、計算に反映することは可能であるが、本件は供用の時期が明確になっておらず段階的な交通量の推計は困難であることから、ある時期一斉に供用が開始される便益計算を行っている。

【委員長】 交通量の予測は 50 年先とか、もっと先までできるのか。

【道路交通局】 50 年先までは数値として決まったものがある。

【委 員】 B/C に反映されていないその他の事業の投資効果の判断の件ですが、客観的指標をいくつか満たせば、投資効果があると判断できるのか。

【道路交通局】 B/C のような 定量的な評価とは別に定性的な評価を行うにあたり、いくつかの客観的指標が用意されている。そして、定量的な評価と定性的な評価を踏まえ総合的に事業効果を判断すべきとしている。客観的指標をいくつか満たしたから効果があると判断するのではない。

【委 員】 道路交通センサスの平成 42 年度の年間交通量と現時点の推計を比較した増加あるいは減少の程度及び傾向について見解を示せるか。

【道路交通局】 現時点の推計は算出していないことからわかりません。

【委 員】 予算確保の状況は。

【道路交通局】 街路事業に限らず非常に厳しい状況になってきている。この路線に限らず何本かの路線をやっているが、全体の対象路線を絞って整備することになると思う。

【委 員】 投資予算が 20 年度に終わるはずが 20 年代後半に伸びていることを、地元にはどのような形で伝えているか。

【道路交通局】 地権者、地元町内会にはペーパーを配り、そのあと地元で職員が行って質問に答えるという取組みを平成 20 年度に行った。

【委員】 道路が通れば非常に利便性が良くなっていいと思うが、環境面では交通量が増えて騒音が気になる。客観的評価指標ではプラス面だけをチェックするようになっており、そういった環境的な問題が開通後の問題として出てこないか懸念がある。どのような検討あるいは結果が出ているのか。

【道路交通局】 都市計画決定時に任意のアセスメント環境評価を行っており、大気質、騒音、振動について特に問題はない結果を得ている。整備の中で低騒音舗装にするなど構造物対策を検討していく必要があると考えている。

【委員長】 用地買収は難航しているのか。

【道路交通局】 比較的協力していただける路線である。

【委員長】 これ以上意見等がないようなのでまとめに入らせていただきたいと思う。附帯意見が特になくようであれば、事業継続をこのまま認める結論としたいと思うがいかがか。

一同了承

【委員長】 それでは対応方針(案)を妥当と認めることとする。

(2) 中筋温品線（6工区）

【委員】 本件事業はB/Cが高く、渋滞損失時間の削減率も88%と大きい。予算の制約があるのは分かるが、こういう効果が大きいものについては重点的に率先してやって然るべきではないか。

【道路交通局】 現在、さらに効果の大きい広島高速道路の関連道路事業の平成25年完成を目標に進めており、そこに予算が集中している状況である。

【委員】 現地を見たとき、大規模商業施設や住宅団地等ができて渋滞が厳しくなっている。地元住民にとって必要性は高いと思われるので、配慮されたいかがかと思う。

【委員】 経費（C）に高架部分や1工区から6工区を結ぶ工区外のトンネルの経費は含まれているか。また便益（B）の考え方を示せ。

【道路交通局】 Cに高架部分及び工区外のトンネルの経費は含んでいない。便益計算は、将来交通量推計を基としており、将来交通量推計は計画されている未着手も含めた道路がすべて完成したことを前提としている。

【委員】 高速5号線との接続部分があることから、他事業の進捗の程度を反映した再評価について見解を示せ。

【道路交通局】 技術的に問題がある。各個別の事業の進捗を踏まえた交通量推計をすることができれば、厳密な精度の評価が可能であるが、そこまで手をかけることは現実にはできないと考えている。

【委員】 関連する他事業のうちのひとつが事業継続に関し懸念がある場合には、事業継続が確定してから本件事業の評価に反映する考え方があってもよいと思う。マニュアルにはないが当該事業がない場合だけを特定し、感度分析の1としてやればどうか。

【委員長】 社会的問題としてクローズアップされているが、それをやり始めると他の事業についても全てやらなければ整合性が取れない。難しいかなという気はする。

【委員長】 この事務局案を認めてよろしいか。

【委員】 「異議なし」の声。

【委員長】 それでは対応方針(案)を妥当と認めることとする。

(3) 吉島観音線外 1

【委員】 残事業に対するB/Cの計算方法の説明を求める。

【道路交通局】 効果発現に必要な車線数は整備されており、今後、事業を進めていくことによるさらなる効果の発現が他路線と比べて低い。

【委員長】 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」ということとしてよろしいか。

【委員】 「異議なし」の声。

【委員長】 それでは意見なしで事業の継続を了承するという結論にさせていただく。

(4) 段原蟹屋線外 1

【委員】 前回評価の事業費が74億円、今回は73億円になっているが、工法を見直したのか。また、B/Cで計算してある事業費(87.2億円)との違いについて説明せよ。

【道路交通局】 工法を見直したということではないが、工費の縮減というのは常に考えており、土地の下落や、工事が想定より安く上がったとかいうところを出ていると思う。

73億円と87.2億円の違いについては、費用対効果分析(B/C)を行うに当たり物価変動分を除去するため現在価値に割り戻しており、その結果Cが87.2億円になっている。

【委員】 今回提示している客観的評価指標は、いい仕組みだと思う。さらに良くするため効果の客観性だけでなく、費用の客観性を補うことがあるとよいと思う。

【委員長】 それ以外には何か意見は。ないようなので、この案件についても「意見なし」としてよろしいか。

【委員】 「異議なし」の声。

【委員長】 それでは意見なしで事業の継続を了承するという結論にさせていただきます。