

平成21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22年1月29日（金） 16:00～19:20

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、福田委員

(2) 事業所管局

都市活性化局：片平都市活性化局長、黒木段原再開発部長、甲田計画課長

道路交通局：木時道路交通局長、高井道路交通局長次長、上川整備担当部長、向井道路部長
菅原河川課長、横町道路課長、早志高速道路整備担当課長ほか

(3) その他事業関係部署

広島高速道路公社：澤副理事長、藤井企画調査部長、竹内企画調査課長

広島県：宮本道路企画課長、渡邊事業調整監ほか

(4) 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】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

14人

6 結果概要

【議題】「再評価及び対応方針案に関する審議」について

- ・段原東部地区の再開発
- ・二級河川瀬野川河川環境整備事業
- ・一般県道伴広島線
- ・一般県道勝木安古市線（勝木工区）
- ・一般県道温品二葉の里線（広島高速5号線の関連公共事業）

〈審議結果〉

上記事業のうち一般県道伴広島線と一般県道温品二葉の里線（広島高速5号線の関連公共事業）を除く事業について、市の対応方針案を妥当と認める。

一般県道伴広島線と一般県道温品二葉の里線（広島高速5号線の関連公共事業）について、今回は審議を保留し、次回議題の追加説明が行われた上で引き続き審議を行う。

【会議要旨】

(1) 段原東部地区の再開発

【委員】 市営住宅であるコミュニティ住宅の戸数を減らしてコスト縮減を図るとの説明があった。また、入居希望を取ったところ、もう少し少なくて済むという説明をされた。

一方で土地所有者による民間アパート経営は、景気の悪い経済の影響を受けてはいないのか。再開発後、順調に住民がまちに戻ってこられているとのことだが、ほぼ順調に賃貸されているという理解でよいのか。

【都市活性化局】 権利者の従前のアパートの所有状況と、再開発後のアパート経営の計画や規模について把握していないことから、答えようがありません。

【委員】 住宅市街地総合整備事業により整備される施設である集会所の所有及び整備後の維持管理費の負担について地元が所有及び負担されるものなのか。

【都市活性化局】 市は集会所を所有し、集会所の改修を行います。地元は集会所の修繕や維持管理を行います。修繕費や維持管理費は施設の使用料収入により賄われます。

【委員長】 施設の使用料収入は、便益に反映されるのか。

【都市活性化局】 施設の使用料収入は便益に反映されていません。

【委員長】 住宅市街地総合整備事業の公共施設整備便益の 109 億円のうち、最も大きい便益とは何か。

【都市活性化局】 公共施設が整備されることによって、地価が上がっていくという考えに基づき算出された、段原東部地区と周辺の地区を含めた地価の上昇の額です。

【委員長】 街路事業の便益について、走行経費減少便益と交通事故減少便益がマイナスになっているのはなぜか。

【都市活性化局】 整備の前より走行台数が増えて総走行距離が増えることから、整備の後に、総走行費用は増えます。また、走行台数が増えて事故も増えることから、交通事故の社会的損失経費も増えます。2つの便益は整備前後を比較した結果、マイナスとなります。

【委員】 例えば再開発した後に、入居者で埋まらない土地や住宅が減らないと、土地の評価などが下りそうな気がするけれども、それらは投資効果の分析には反映しないのか。

【都市活性化局】 民間事業による建物に係る費用と便益は反映されていません。

【委員】 解体費を市のほうで負担して8億円経費の節減になったということだが、当初からその方法を選択してこなかった理由というのとは何か。

【都市活性化局】 通常、家屋の権利者に立ち退いていただき、道路を造るときは、建物を解体する費用も補償金として権利者の方に支払っています。権利者は自分で解体工事を業者へ頼んでいます。

段原東部地区についても当初は通常な方法で取り扱っており、それが自然なことだと当時では思っていました。

平成 18 年度から解体費を市の方で負担し行っていますが、市の中で行っているのは、多分、段原再開発だけだと思います。

【委員長】 それ以外には何か意見はありますか。

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。

「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。

(2) 二級河川瀬野川河川環境整備事業

【委員】 この地区には事業所がたくさんあるのですけれども、そこに勤めの従業員はどのような意向をお持ちなのか。

それと、受益世帯数 2 万 8,000 世帯に従業員は含まれていないと思うが、入れるともう少し便益が上がるのではないか。

【道路交通局】 アンケートの対象は、住んでおられる方ということにしております。事業所の従業員の方は対象にしていません。

従業員の方の意向を反映すれば、便益は、もう少し上がるものと思っております。

【委員】 説明の中で、平成 15 年以降で費用対効果分析をするとあった。この事業のうち一番古い部分は平成 2 年から始めている。分析を行うのに平成 15 年で切るのはなぜか。

【道路交通局】 平成 2 年から事業は始まったが、当時は再評価制度が無かったので、費用対効果分析を行っていません。その後、再評価制度が設けられ、分析方法も確立されたので、平成 16 年に河川整備計画を策定した一環で平成 15 年度以降の事業の費用対効果分析を行い B / C を算出しております。

【委員】 費用はともかく、平成 15 年以降の便益を算出するには、平成 15 年前後に整備される遊歩道の全体から発生する効果を前提とすることが自然ではないか。

【道路交通局】 平成 15 年度時点では、全体のうち中間部分が欠けたような状態になっております。

住民アンケートではこの欠けた中間部分を整備することについて支払意思額を調査しています。

アンケートには、遊歩道がつながる効用を各人なりに解釈し支払意思額を想定されたと思いますが、一番北側の広場のように、もう既に整備されている施設の利用についてまで、支払意思額に加算されていないと考えております。

【委員長】 支払意思額の最大と最小はいくらか。

【道路交通局】 住民アンケートは、支払意思額を0円から2万円以上というレンジの中で、12段階に分け、その中から選択をしていただくように定めております。一番少ない方は0円、一番多い方は2万円という方がいらっしゃいます。

【委員長】 思ったよりバラツキが大きい。こういう評価をするときには、その分布を示すデータも提供されたい。

【委員長】 アメニティと言い出して久しい親水性護岸とか遊歩道は、不要な公共事業とは言われないと思うが、広島市が管理されている河川整備の優先順位は、安全を確保する防災があって、次がアメニティかなと思う。限られた財源の中で河川事業を進めていくにあたり、アメニティの公共事業を行えるほどに、防災工事はあまり残っていないのですか。

【道路交通局】 いえ、防災工事も一生懸命やっております。一方でこの事業につきましては、地元の方は非常に熱心で早期完成を目指しどんどん進めてくれという話もあります。

けれども、非常に厳しい財政状況の中で、河川事業費の総額を膨らますのは非常に困難です。そういう中であって河川環境事業に資金を増加して投入するというのは、治水事業の費用を回すこととなります。

まずは市民の生命・財産を守る治水事業というものが根幹にあるという認識を持っており、治水事業の費用を削ってまで河川環境事業に資金を増加して投入するといったようなことは考えておりません。

【委員】 高水敷を利用していろいろな遊びができるのはとてもいいことだと思うが、急激な増水の可能性に照らした安全について聞きたい。

【道路交通局】 比較的大きな断面をもつ河川であるので、市内の小さい河川に比べて増水により水位が急激に上がるといった可能性は、少ないと思います。

整備中の高水敷は、水に浸るのが年に1回あるかないかという状況です。

【委員長】 高水敷の整備の有無による流量の比較評価はされているか。

【道路交通局】 30年に1回ぐらいの大雨が流れうる計画で事業を進めておりますが、高水敷の整備による大きな影響はないと考えております。土による河積の減少の対策として浚渫するといったようなことは留意してはいますが、高水敷の整備による植生の変化までは斟酌していません。

【委員】 河床掘削工は何のためにされたか。

【道路交通局】 水面より高い地盤高さで高水敷をつくっていますので、整備前の現況よりも河川の断面が小さくなります。このため、河川管理者である広島県と協議いたしまして、現況以上の断面を確保するために河床掘削工と称する河床の掘削を行っております。

【委員長】 30年確率の話があったが、例として最近の高潮被害についての広島湾などの調査では、この十何年と、過去の数十年とは少し傾向が違っている。同様に30年確率を用いた事業を行う場合には最近の傾向を加味した適切な見直しを期待する。

【委員長】 ただ今の審議において、市の対応方針案を問題とする趣旨の意見は特になかったので、対応方針案については、「意見なし」としてよろしいでしょうか。

【委員長】 「異議なし」の声。

【委員長】 ありがとうございました。

(3) 一般県道伴広島線

【委員】 必要性は理解できる。それなのにB/Cが非常に低い。例えば、狭くて曲がった道路を運転するときの精神的な苦痛が事業により軽減されることをBに勘案できるようマニュアルに反映できないか、中央へ提案することを考えるべきではないかと思う。

一方で残土処理に15億円を費やすことはもったいないので、費用の節減の努力をされることを希望する。

【委員】 現地視察のうちに、事業区間を含め事業区間に行くまでも、狭く離合が困難な道路だった。事業区間だけ整備して効果が得られるのか。

並行する広島高速4号線との関係のなかで、伴広島線の通行車両が、将来減少するかもしれないということを考えると、本件事業の便益をどのように考えればよいのか。

【道路交通局】 B/Cの算出にあたっては、平成42年時点の交通量を推計し使用しています。推計の前提として、平成42年時点で本件事業を含め広島高速4号線と山陽自動車道との接続や地域高規格道路の草津沼田道路といった非常に規格の高い道路が、周辺に完成し、伴広島線に4500台が通行するものとして便益を出しています。実際には現在約8600台が走っていることから、推計上では、本路線のような山間部の規格の低い道路では交通量が少なく出るのではないかと考えています。

また、事業区間の下のように計画されている己斐中央線についても、完成するものとして推計しています。

【委員】 広島高速道路4号線の利用料金を補助することで、伴広島線の通行車両を広島高速道路4号線に誘導することは考えられないか。

【道路交通局】 広島高速道路4号線の利用料金を補助することで、伴広島線の交通量が大きく減少するかどうかはわかりませんが、伴広島線の狭隘で危険な箇所の解消にはなりません。

伴広島線は五月が丘や開発が計画されている住宅地区から市内へ直結する路線であるため、五月が丘や住宅地区からの利用者は利用料金の補助のある広島高速道路4号線より、一番近い伴広島線を利用されると考えており、改良は必要と考えています。

【委員】 財政状況が厳しいなかで、なぜ本件事業が他の道路事業より優先的に整備される

事業となるのか。

【道路交通局】 平成10年当時は山間部と周辺部の道路事業はかなりやっていました。伴広島線もそのころ計画された路線です。その後各事業が完了・縮小していった中で、現在、行っている事業はかなり絞り込んでいったものになっています。その1つである伴広島線は整備すべき路線だと考えています。

【委員長】 B/Cを指標に優先順位を決めているのですか。

【道路交通局】 今継続中の事業を完成させるよう考えており、B/Cにより優先順位つけて整備しているわけではありません。

【委員】 S字状のバイパスルートに道路を整備するのはなぜか。トンネルにする案は検討しているか。現道の拡幅案の拡幅箇所はどこか。

【道路交通局】 バイパスルート案と部分的に拡幅する案の検討比較を行っており、事業費ではバイパスルート案が30億円、部分的に拡幅する案が20億円くらいかかる試算をしています。部分的に拡幅する案では、工事期間中に片側通行規制が生じることからバスの運行等の社会的な影響も大きく、縦断勾配も改善されないことから、バイパスルート案を採用しております。

トンネルの試算はしていません。現道の拡幅箇所は曲線半径15m未満の曲線部2か所です。

【委員長】 委員各位からのご意見聴いていると、事業の必要性の説明と、代替案立案の可能性の説明が不足しているようなので、後日追加の説明が行われた上で再度審議することとしたい。

(4) 一般県道伴勝木安古市線（勝木工区）

【委員長】 B/Cは確かに低いですが、必要性は認められると思う。JR可部線の廃線敷を利用したルート選定に疑問はない。

「現道が狭く普通車の離合が困難」とある。普通車以外の大きな車の通行はあるのか。

【道路交通局】 最も狭い箇所では幅員が3.5mほどしかなく、いわゆる大型車の通行はほとんどないと思われます。

【委員】 事業予定期間が長期化している理由は、厳しい財政事情だけなのか。

【道路交通局】 可部線の廃止に伴い、可部線の廃線敷を利用した道路構造の変更の検討のため事業を中断しており平成18年に再開したが、さらに、事業費の確保に時間を要したということです。

【委員長】 事業費の確保の困難に伴い、年間当たりの工事規模の縮小が予想されるが、その

結果、全体の事業費が割高になるような影響はでているか。

【道路交通局】 一般的に工事費は工事規模が小さいと割高になると考えています。当該事業は少し割高になっているということがあります。

【委員】 全体の事業費が前回の再評価のそれより少し増えているのはコスト縮減ができなかったということか。

【道路交通局】 全体の事業費が増えたのは、可部線の廃線敷を利用することの決定を受けて事業費の精査を行った結果です。コスト縮減策として、今後、現場発生土の流用・建設副産物の発生抑制に努めることにしていますが、現段階では全体の事業費に、このコスト縮減の効果を反映させることはいたしていません。

【委員長】 可部線の廃線敷の利用は、B/Cに反映されているか。

【道路交通局】 用地として、可部線の廃線敷をJRから提供いただいております。用地費が若干コストダウンになっています。

【委員長】 そのほかに意見がないようなので、特段の意見なしでよろしいか。

【委員】 異議なし

【委員長】 それでは、対応方針案とおりとさせていただきます。

(5) 一般県道温品二葉の里線（広島高速5号線の関連公共事業）

【委員】 「対応方針（案）の理由と今後の方針」のなお書きしてあることが前提で聞いてみるけれど、現在でも駅西高架橋から二葉の里の路線に出る時に非常に渋滞している。今後、高速5号線のトンネルが完成したときに、その渋滞の程度はどの様になると見込んでいるのですか。

【広島高速道路公社】 高速5号線の整備に合わせて、広島駅の新幹線口の東西方向の路線であります常盤橋若草線を拡幅整備することを考えております。この事業は高速道路公社が有料道路事業と合わせ密接関連道路事業として行う部分と、広島市が行う部分とがあり、これらを一体的に整備し、交差点を中心とした円滑な交通処理ができるような計画を考えております。

【委員】 拡幅する部分は交差点から新幹線口の方向だけですか、交差点から西の方向は特に整備を考えていないのですか。

【広島高速道路公社】 饒津神社の方向にも拡幅区間がありますし、新幹線口の広場の方向にも拡幅区間があり、若草町市街地再開発事業の部分も含めて、6車線に拡幅整備する計画です。

【委員】 この委員会を所轄しているところに伺いたい。再評価の考え方にある評価項目に、1の「事業を巡る社会経済情勢等の変化」から始まり2、3、4、5でコスト縮減、云々を掲げているけれど、大体がB/Cの評価により事業の継続の妥当性を判断するようである。ただこの事業の場合は、事業を巡る社会経済情勢等の変化の一つである地元情勢等の評価においていろんな問題を検討中とあって判断にあたり悩む。

また、「対応方針案の理由と今後の方針」のなお書き以下で、当委員会とは別の委員会での検討結果次第で、事業の前提が変わるかもしれないとあるが、今、この委員会で継続の妥当性について判断できるのか疑問に思う。

【委員】 トンネル建設の安全性を別の委員会で検証しているということだが、その結果が出ないことには判断できないように思う。

検証の結果、安全性を確保するため相当なコストがかかり全体事業費のコストも大きく変わってくる場合、B/Cの算出結果も今のままということにはならない。

【委員長】 「対応方針案の理由と今後の方針」なお書き以下については、事業費が大きく変わってくる場合は再評価の必要性について判断するのではなく、改めて再評価を実施することが適当と思います。

安全性が担保されても反対だと言われれば、再評価の妥当性を判断する立場として非常に苦慮する。事業は国土交通大臣の許可を受けて始められており取扱いは慎重にされなければならないと思うけれど、安全が担保され、住民の方もしつこくでも了解されていることが前提にあって、この事業の継続についての妥当性の判断をすることがこの委員会の役割ではないかと思えます。

【委員】 別の委員会の結果はいつごろ出るのか。

【道路交通局】 現時点で、結論を出していただく期限というのは設けていません。

ただ、トンネル施工に伴う周辺地域への影響について不安を感じてられる住民の方々に、早く安心していただきたいためできるだけ早く検討を終えていただきたいという気持も思っております。

けれども、トンネル施工に伴う周辺地域への影響確認、あるいはそれを踏まえた安全性の検討には、一般的に多くの観点からの検討が必要と考えられるため、さきほど申しあげたように、現時点では結論を出していただく期限は設けていません。

【委員】 トンネル区間の1.8kmのうち、団地になっている部分は地図上で言えばどのあたりになるのでしょうか。

【広島高速道路公社】 (団地の位置を説明)

【委員】 トンネル部分の一部に団地があってあとのトンネル部分は県や市の土地ですか。

【広島高速道路公社】 はい、そういうことです。

【委員】 団地には、県や市と異なる個人の所有権が設定されており、所有権が設定された

土地に対してトンネルを掘るという権原はどこから出てくるのですか。地役権を設定しているのですか。

【広島高速道路公社】 住民の方々に説明し、納得いただいた形で、区分地上権という地役権と似た権原を設定します。

【委員】 ちゃんと承諾をもらってということですね。

【広島高速道路公社】 当然そうです。

【委員】 反対に、地上権を全部設定できないということになれば、トンネルは通らないわけですね。そういうことですね。

【委員長】 仮にコストが大幅にアップして、B/Cが0.5に仮になったときには、どうしようとしているのか。

【道路交通局】 検討の結果、仮に事業費が大きく増加するなど事業の前提が大きく変わることになれば、事業再評価を再度実施することを含め、県・市・公社において、事業の進め方を検討していくというのが我々の今の考え方です。

【委員】 国の基準で年限ごとに継続かどうか判断しなければいけないと決まっているのだとは思いますが、検討の結果を受けて判断してはいけませんか。

【委員】 平成17年度の時には対象になってなかったのか、その時にはどういう結論であったのか。

【広島高速道路公社】 平成12年に着手しており今回が、10年目にあたるということで、初めての再評価です。

【委員長】 委員の方々の意見を勘案しますと、対応方針案をストレートに受け入れられないのは、引き続き事業を継続するというのが前提条件になっている点である。

【広島高速道路公社】 今回の再評価は事業着手から10年経ったら再評価しなさいというルールに沿ったものです。計画は当初の都市計画決定の内容に沿っており、B/Cの算出にあたりトンネルの掘削の事業費は標準的な工法で算出しております。なお書きは、別の委員会の検討結果によって今回の評価の前提が大きく変わるということがあれば、当然に再度の再評価が必要になってくることを示したものです。

【委員長】 そういう数値的なものだけで審議することに対しなかなか割り切れないという気持が委員にあることを理解いただきたい。B/Cのみがうたわれていて、安全であるとか、住民の方の安心が見えてこない。なお書きではなくこういう条件が満たされた場合には引き続き継続するという表現で文章の中に反映させることはできないのでしょうか。

【事務局】 「なお」を「但し」にすることによって、なお書きより以下を条件とすることが

できると思います。

【委員】 安全性や、住民の安心についての住民運動が現に起きており、但し書きの表現は適切ではないと思う。

【事務局】 国の補助を受ける事業として継続するかどうかであり、工事そのものについては別次元で議論が進められております。評価監視委員会の役割は、その議論を進めるための調査についても国の補助をいただいて行う訳ですので、その点の継続についてご判断いただくのではないかと思います。

【委員長】 私はそれも含めて申し上げたつもりです。補助事業の認可を受ける場合、安全が確保されるという前提でなければ、国は事業の認可をすることはないと思う。

安全であれば、安全性を検討する委員会を開く必要はない。何かもう少し慎重に検討したほうがいいということになったゆえに、安全検討委員会がつけられたのではないかと理解すると、事業を実施するための本質的な前提が少しぐらついているのではないかなと思います。

【広島高速道路公社】 トンネル部分につきましては、安全性を確保した上で事業化する必要があると我々も認識しています。ただ、高速5号線の中には、この春開通します高速2号線と高速1号線の接続に合わせて来年度にやらなければいけない部分や、市街地再開発事業にあわせた街路の拡幅など、直接トンネルにかかわらない区間がございます。現計画での事業継続が妥当としていただければ、これらの執行が可能になるということがあります。ご配慮いただければと思います。

【委員長】 ここで事務局から、少し休憩時間をとるようにとのことですが、すでに終了予定時間を超えておりますので、事務局は後日、別の機会で審議を継続することを含め関連する部署と協議してください。

(別室にて協議)

【事務局】 本件は継続の審議としていただきまして、再度説明させていただく機会をいただければと思います。

【委員長】 それでは本件は後日、継続審議するというところでよろしいでしょうか。

(委員各位の了承が得られる)

【委員長】 ありがとうございます。