

# 平成21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22年3月3日（水） 10:00～11:45

### 2 開催場所

中区地域福祉センター 5階 大会議室

### 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、福田委員

#### (2) 事業所管局

道路交通局：木時道路交通局長、上川整備担当部長、向井道路部長  
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

20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

- ・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）
- ・一般県道伴広島線

<審議結果>

- ・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、事業継続を妥当と認める。

[付帯意見]

- 1 トンネル安全検討委員会の結論をできるだけ早い時期に得るよう努めること。
- 2 今後、トンネル関連の追加調査等を実施し、地域の住民生活の安全性を確認することにより、地域住民の理解が得られるよう努めること。
- 3 トンネル安全検討委員会の結論によりトンネル建設に伴う安全性を確認するとともに、事業費の大幅な増加など事業の前提が変わる場合は、事業再評価を実施し、対外的な説明をしたうえで、トンネル部分の工事に着手すること。

- ・一般県道伴広島線について、市の対応方針案を妥当と認める。

## 【会 議 要 旨】

### (1) 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】 スライド4ページ（パワーポイント）の感度分析に、事業費が10%増えてもB/Cは1を超えるという計算がある。また、現在のトンネル工事費100億円がさらに90億円増えてもB/Cは1を上回るという説明もあった。

事業費が大きく変わった場合は、もう一度再評価を行うという理解でよいか。

【広島高速道路公社】 事業費や事業期間の変更の内容については、トンネル安全検討委員会の結論を踏まえてのことであり、現在では分からない状況です。

基本的にB/Cが1を下回る場合は、当然に再評価をしないとはいけません。それ以外の状態でもケースにより再評価を実施するのか判断する必要があると考えています。

再評価を実施するかしないかも含めて体外的に説明した上で、必要があれば再評価を行いたいと考えています。

【委員】 感度分析にあたり、交通量が今より低めになった場合と、トンネルの事業費が上積みされた場合の2つの要素を勘案することが大事だと考えられる。示された分析は、交通量や事業費が増減した場合を単独で計算をされている。可能性としては、交通量が予測より減り、事業費が増えるといった2つの要素が同時に発生することが考えられる。このような複合的なB/Cの感度分析も必要ではないか。

対応方針案では、トンネル安全検討委員会の結果を踏まえてこの事業を継続していくとある。継続の中身として7ページ（パワーポイント）に残事業が示されている。

トンネル安全検討委員会の検討の進捗状況に応じてどの残事業を実施する予定なのか。

【広島高速道路公社】 感度分析ですが、3つのケースを想定し、それぞれ単独で記載していますが、組み合わせた場合のチェックもしておりまして、事業費・交通量・事業期間の3つがすべて下回った場合でもB/Cは1を下回らないとの結果を得ています。

トンネル安全検討委員会の検討の状況と残事業の組み合わせについては、対応方針案に3つの事業を中心に事業継続したいと説明していますが、それ以外の残事業についてもいろいろなことが想定されるというのも事実であります。

例えば、二葉の里の区画整理事業と合わせて、常盤橋若草線ではなく高速5号線の側道部分の整備を暫定的にすべきではないか、となる可能性もあります。

それと、高速5号線、一般県道温品二葉の里線の両方とも都市計画決定しておりまして、私権を制限している状態にあり、買取請求等があったときに対応していく必要も生じてきます。

トンネル安全検討委員会の審議の状況をはかりながら、実施する事業の内容を個々に判断していく必要があると考えています。

ただし、判断にあたっては対外的に説明し、いろいろな方の理解を得た上で、事業を実施していくよう考えています。

【委員長】 交通量の予測が難しいのは承知しているつもりだが、平成42年は相当先である。途中で交通量の精度をチェックしないのか。

【広島高速道路公社】 交通量はあくまで推計であって、いろいろな要素で変わってくる可能

性があります。

本年、4月26日に高速2号線の全線と3号線の宇品から吉島までの区間が開通します。その結果、広島東インターチェンジから吉島までがつながります。その供用後の交通実態を見ながら必要に応じて交通量の見直しは適宜やっていくよう考えています。

今回は新しい道路交通センサスの将来推計値もとに設定しており、推計値はいろいろなチェックをかけて、妥当な数字と考えております。

【委員】 交通量の推計に、新幹線口の第二バスセンター構想や、将来の州都論という不確定要素は織り込んでないという理解でよいか。

【広島高速道路公社】 第二バスセンター構想は経済界から要望されていますが、まだ決定ではないということもあり、今回の推計に織り込んでいません。

ただ、一定の開発があるというのは、ある程度考慮しています。

【委員】 牛田は区分地上権の設定の進捗率が0%ということだが、トンネル安全検討委員会の検討の結果、安全が確保されれば区分地上権の設定が100%実現できるのか、そういう前提で今、安全の検討をしているのか。

【広島高速道路公社】 区分地上権の設定は、地元のご理解を得た上で行う必要があります。トンネル安全検討委員会の検証結果を踏まえて、事業を進めるといことになれば、誠心誠意地元の方々とお話をし、なんとかご承諾いただけるよう努力したいと考えています。

【委員】 100%の理解を得るのではないというか。

【広島高速道路公社】 事業を行う場合は100%のご理解を得た上でないといけないということであり、それに向けて取り組んでいきたいと考えています。

【委員】 安全が確保されても事業を行うことを確約できるわけではないということか。

【広島高速道路公社】 今回の事業だけでなく、他の道路事業や公共事業を含めてすべてそういう状況だと考えています。

都市計画の決定がされているという法的な位置付けがありますが、まずは地元の方々のご理解を得た上で、事業をやっていくことが基本と考えています。

【委員】 事業は着工しながら、同時に牛田地区の問題については取り組むということか。

【広島高速道路公社】 トンネル部分の工事には入っていないけれど、平成12年度から事業に入り、公社だけでなく、市、県にも地元と調整していただきながら進めています。

【委員】 用地買収までで、道路はつくってないという認識でよいか。

【広島高速道路公社】 工事を行っているのは温品ジャンクション部の高架橋のみで、それ以外は用地買収と測量・地質調査などの調査関係など、着工までに必要な各種検討を行っています。

【委員】 道路をつくりながら牛田地区の問題も考えて、再評価の審議をすることもありえるという理解でよいか。

【広島高速道路公社】 平成 22 年度は、3 つの事業を中心に必要なところをやらせていただきたい。牛田地区について、住民の方々のご理解を得ない状況で工事をやることは考えていません。

【委員】 牛田地区のルートを変更することは考えてないか。

【委員長】 例えばルート変更等まで検討に視野に入れておられるのかという質問でよろしいか。

【道路交通局】 平成 11 年に都市計画を決定した当時、関係機関の中でいろいろな比較のルートを検討したうえで 6 回に分けて地元へ説明させていただいたと記憶しています。最適なルートを選定し、地元へ説明し、都市計画の決定の手続きをしたとの認識です。現在は、トンネル安全検討委員会の検討の結果がでておらず、安全性の確認ができていない状態であるので、現時点ではルートを変更するという考え方は持っていません。

【委員長】 最も大事なことは、対応方針案についてどういう意見を我々として提出するかということだと思う。事業費の大幅な増加、もう一つは、交通量の問題に返りますが、交通量が予想以上に伸びないとか、過大に見積もりすぎていたという場合に、対応方針案に再評価を実施する条件として「予想以上の便益の減少」と追加してもらったらいかなと思っていますが、後ほど皆さんの意見を聞いてまとめさせていただきたい。

【委員】 ルートを変更するとか、安全性が確保されないという結論がでたときに、無駄なコストを出来る限り少なく抑えるためには、地元の方との意見の調整も関連しますが、トンネル安全検討委員会の結論提出の期限も大きくかかわると思う。この見通しは全く立っていないのか。

【道路交通局】 前回の委員会でもお答えさせていただきましたが、トンネル安全検討委員会は 16 名の学識経験者等で構成しています。住民生活の安全を確認すること目的としており、科学的、技術的に検討し、委員主導でやっていただいています。

内容も多岐にわたることから、現時点で期限を設定することはできていません。

ただ一方で住民の方は、毎日不安な気持ちで生活していらっしゃいます。そういう心情を考慮調査やトンネル安全検討委員会の議論が進んだ段階で、結論を出していただく時期を示していただけるようお願いしたいと考えています。

【委員】 期限が延びて、結論が出ないままに事業が進んで行ってしまふことが考えられる。先ほどの説明では、個々の残事業について次の段階に進めるときにやるべき内容を個別に判断し、対外的な説明責任を果たしていくということだが、その場合に判断は誰がするのか。

【広島高速道路公社】 事業主体である広島市と公社で判断し、関係機関である国や県にも調整をします。当然に予算を確保するため各年度、県、市の議会に諮り議決をいただきます。そ

ういった手続きを含めて対外的にご説明し、いろいろな方にご理解を得るよう最大限努力したうえで、必要な事業を行っていくように考えています。

【委員長】 広島市の再評価実施要領では「広島市長の判断で・・・」再評価を実施するとある。高速道路公社の実施要領ではそういう固有名詞はでていなくて、「社会経済情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要があると判断した場合には随時、再評価を実施するものとする」とある。再評価を実施すると信じないと議論が進まないのも、その点を踏まえるよう。

【委員長】 「対応方針案の理由と今後の方針」の記載に対し意見をまとめたいと思います。内容、表現についてご意見をお願いします。

【委員】 2段落目の「検討を深めていく必要」はあまりに抽象的すぎる。私案であるが、「安全性の確保と住民の理解を深めていく必要」程度の具体性はあってもいいと思う。

【委員】 事業を継続する3つの理由は理解できるが、広島駅新幹線口地区の都市開発では若草町の再開発で計画にあった外資系ホテルがなくなるなど事業をとりまく環境の先行きが不明確である。この事業自体も実現可能性の問題を抱えており完成時期について不明確であることは今の段階で間違いない。以上より引き続き事業を継続するというのは疑問がある。ここで決断しなければいけないのなら「中止」と思う。

区分地上権の設定に課題があって、完成の確実な見通しがたっているとは言い難く、引き続き来年度も事業をするという結論には至らないと思う。

【委員】 委員のご意見は理解できるが、中止とすると最優先で確認しなければならない「トンネルの安全性の調査検討」もできなくなるため、これを含めて考えると「継続」ということもやむを得ない。

ただし、事業についてトンネル安全検討委員会の検討結果を待たずに進めていく必要がある場合は、トンネル安全検討委員会の検討の結果がトンネルでは都合が悪いといった極端な結論となる可能性も視野に入れた但し書きがよいのではないかと。

トンネル安全検討委員会の進捗状況と残事業の組み合わせについてケースバイケースでいろいろと検討しなくてはいけないことは理解できるが、すくなくとも、「検討委員会の結論が出て、住民が理解をいただいた後にトンネル工事を開始する」程度の具体的な但し書きを付けて、事業を継続とすべきと思う。

【委員長】 「その結果を踏まえ」という表現は、「その結果」に対する解釈に曖昧性が生じるので、例えば「安全性が確認された上」という具体的な表現を用いて、少し慎重に記述する必要があると思う。

【委員長】 単独事業であれば「休止」してじっくりと考えるということもできるが、補助事業であることから二者択一になってしまう。事業を中止とすると、トンネル安全検討委員会の検討に必要な調査ができずトンネル安全検討委員会を進めて行くことすらかなわなくなってしまう。その点について委員はどのようにお考えですか。

【委員】 事業を中止すればトンネル安全検討委員会は必要なくなるのではないかと。

【道路交通局】 トンネル安全検討委員会は昨年9月に第1回を開催し、現地踏査を含めて3回ほど会議を開いております。

一昨年に、広島市長が記者会見で次のように発言したことがございます

これから16名の委員の方に住民の方が大変不安に思っているトンネル施工に伴う周辺地域への影響、安全性ということをきちんと検討していただいたうえで、その結果を踏まえて広島県、広島市、事業主体の公社でその後のことを適切に判断していきたい。

今日現在、トンネル安全検討委員会の結論が出ていない中で、審議いただく委員の方には大変申し訳ない思いですが、住民の方をはじめとして、議会にも住民の方が不安に思っているトンネルの安全性について検討させていただくと約束しております。

トンネル安全検討委員会において安全性を検討する現在の状況を継続させていただきたい一心で申しておりますが検討委員会の審議に必要ないろいろな調査が今後できなくなるのは非常につらいところです。

【委員】 大局的に考えると、先程委員長がおっしゃられた諸情勢ではないかと思う。もう少し慎重な表現を加えることでこれを「継続」とすべきで、「中止」にしてしまうとトンネル安全検討委員会も差し止めてしまう結果になる。表現については委員長に一任します。

【委員】 単独事業であれば休止でじっくり検討するのがベストだと思うけど、トンネル安全検討委員会を継続させるため補助金をもらわなければいけないという前提では、これから出てくるトンネル安全検討委員会の結論を踏まえて再評価を実施するというを含めて「継続」とするとしか言えないと考える。

【委員】 トンネルの安全性を確認するため、事業は「継続」としないといけないと思うけれど、安全性の確認ができて住民の方がどれだけ事業に理解を示していただけるのか疑問がある。事業に反対と言われるかもしれない。

まずは、「安全性の確認」をとることを優先していただいて、そして「トンネル建設には住民の反対がある段階では入っていただかない」というニュアンスのことを記載していただきたい。

それから、付帯意見として、トンネル安全検討委員会の結論をちゃんとしたものを少しでも早くに出していただくよう要望させていただく。期限が切れないとのことだがある程度決めていただきたい。

【委員長】 前提が変わる場合は再評価を実施するとあるがどのタイミングで再評価を実施するのか、もう少し工夫をして記述できないのかと思う。

「中止」とする意見もあったが、この委員会の大勢としましては、諸般の事情を勘案すると、ここで「中止」にするのは難しい。

対応方針案の「事業継続」については認めるが、各委員から出された意見は十分尊重し、この対応方針案をより多くの人々に理解いただけるように努めるよう期待する。

特段ご意見がないようでしたら、ここでまとめさせていただく。

【各委員】 異議なし。

【委員長】 それでは「事業継続」を認めるということにするが、対応方針案について、附帯意見をもって、「対応方針案の理由および今後の方針」に追加なり文章の訂正なり修正をさせていただきます。

具体的な表現等については、各委員には意見を伺うようになると思うが、形式的には委員長に一任いただくことでよろしいか。

【各委員】

異議なし。

## (2) 一般県道伴広島線

【委員】 前回、広島高速4号線ができたから、こちらの道はそこまで重要ではなくなるのではないかと思ひ質問させていただいたのですが、今日説明いただきますと、さほど広島高速4号線にこちらの道からの交通量は流れないような推計なので、そうなのかと理解はしました。

ただ、広島高速4号線のほうが便利で皆さんが使われているような感覚を持っているのですけれども。

【道路交通局】 ドライバーは高速道路とこういう一般道路の使い分けをされているのかなと思います。定時制を特に重要視される方は料金を払っても高速道路を利用されていると思います。

【委員】 広島高速4号線の利用を補助することでこちらの道の交通量を調整する案について、それでも9%しか減らないのは、意外な感がある。

【委員長】 半額でも、お金を出したくないという心理も多少働くのでしょうか。私の知る限りでも時間がかかっても一般道路を走る人はいます。無料になる可能性はないですか。

【道路交通局】 広島高速4号線の料金は高速道路全体でプール制となっておりますので、補助しても、広島高速4号線だけが無料になるというのではないと思っております。

【委員】 今回コスト削減案を検討されて、改めて残事業分の費用対効果を出されたのですが、全体ではどのぐらいになるのですかね。

【道路交通局】 全体では供用済みの区間も含めて算出することになります。最初に説明しました1.132に対しバス停、歩道の見直しをした場合は1.181です。さらに良質土を公共の埋立地に持っていくとした場合は1.225です。さらに残土を半分流用できるとした場合は1.385という数字になります。

【委員長】 B/Cということではなくて重要と思っているのですが、事故の発生について1年間で3、4件というのは、ここ何年間の平均の統計データですか。

【道路交通局】 はい、毎年このくらいということです。

【委員長】 死者も出ているのですか。

【道路交通局】 調べた限りでは、死者数はありませんでした。

【委員長】 法面の風化が進んでの斜面の崩壊による交通規制のデータについて紹介してください。

【道路交通局】 直近で平成 21 年 7 月に、強い雨によって崩れたことによって、一時片側交互通行という状況になりました。

【委員長】 コスト縮減の努力というのは当然なされていると思いますが、ぜひ引き続きお願いしたい。

【道路交通局】 公共事業のコスト縮減の努力はずっと行ってきております。その中で公共残土についても、残土の利用についての情報システムなども最大限活用してコスト縮減に努めてまいりたいと考えております。

【委員長】 それでは、議論も出尽くしたようですので、まとめに入らせていただきます。

対応方針案について、特に附帯意見もなかったように思いますので、対応方針案については、「妥当」としてよろしいでしょうか。

【委員】 「異議なし」の声。

【委員長】 賛同を得られたようですので、そのような結論とさせていただきます。