

平成22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12月27日（月） 14:00～16:35

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 高井道路交通局長、上川道路部整備担当部長、横町道路課長、石井街路課長ほか

(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

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

〈一般傍聴〉 1人

〈報道関係〉 2社

6 結果概要

「再評価及び対応方針案に関する審議」について

- ・市道安芸1区平原線外1
- ・都市計画道路 矢賀大州線外1
- ・都市計画道路 駅前線
- ・都市計画道路 寿老地中地線（11工区）

〈審議結果〉

上記事業について、市の再評価及び対応方針案について妥当と認める。

## 【会議要旨】

### ・市道安芸1区平原線外1

【委員】社会的割引率についていつごろから4%なのか。現在の感覚としては非常に高い率のような気がするし、古い工事では、B/Cが悪くなると思う。

【道路交通局】平成20年度のマニュアル改正では4%になっている。それ以前も4%であった。

【委員長】国のマニュアルのとおりにはやらなければならないのか。

【道路交通局】国庫補助事業であることから、国の定めた基準マニュアルに従っている。

【委員】地方の裁量があってもよいのではと思う。

【委員長】委員会でこのような意見があった場合、国に伝わるようなシステムはあるのか。

【道路交通局】全国的ではないが、中国地方整備局と管内の中国5県と政令市の会議で再評価について地域とマッチしてない部分の意見が出される。

国でも、B/C含めて評価手法の見直しを行われていると聞いている。

【委員】割引率について、自治体の裁量で感度分析と同様に数字に幅を持たせることは難しいのか。それから、B/Cが1以上あれば、経済効率があるということだが、残事業のB/Cについても同様な基準があるのか。また、残事業のB/Cにどれほどの意味合いがあるのか。

【道路交通局】全市的ではなく相当限定的であるが、感度分析と同様に社会割引率を変える手法を検討することはできると思っている。残事業のB/Cと総事業のB/Cが1.0を下回れば、事業の見直しを検討する判断基準となっている。残事業のB/Cは、投資効率性や波及的影響、実施環境といった多様な視点から総合的に評価をするための材料の一つと考えている。

【委員】交通量が関係する走行時間短縮便益と事故減少便益の算出について便益が発生する路線の部分を図示し、交通量とあわせて説明することはできるか。

【道路交通局】走行時間短縮については、平成42年の段階で、現在計画されている道路網がすべて整備されたとし、そのうち、平原線外1路線が整備されてなかった場合に影響がおよぶ周辺の路線すべてに走行する車の時間短縮をカウントすることとなっているので地図上では、申し上げられない。ただ、一番大きな影響を受けているのは、国道2号の現道であるということは間違いないと思う。

事故減少便益については、対象路線を整備する場合と整備しない場合で一日交通量が100台増減する路線が存在する市町村内の道路を対象として、その延長と、広島県内1km当たりの交差点密度より設定される交差点数と、車線数や中央分離帯等の諸条件等ごとの事故率を基に算出することとなっている。

【委員】便益計算に用いられる周辺道路がネットワークを形成する1つであることがそれではわからない。交通量に影響がおよぶ道路の範囲はだれがどうやって決めるのか。

【道路交通局】全体的な交通量は、広島市だけでなく県、国を含め、中国地方整備局主体の協議会を

設置して決めている。

【委員長】中国地方整備局で、便益計算まではやらないはずだが。

【道路交通局】協議会で、交通量の配分等を基本的に決めて、便益計算は、それぞれの自治体で行う。

【委員】「その他の投資効果」の材料の一つである「客観的評価手法」について、プラス面ばかり取り上げられており、悪いところがあっても、チェックできるところがない。環境アセスにより示されていれば公正な判断ができるが、全国的な地方自治体の協議の場でこの仕組みについてマニュアル上問題点としてとりあげられることはないのか。

【道路交通局】環境影響評価は、路線の規模で行う路線とそうでない路線とがあるが、今回の審議いただいている路線については行っていない。ただし国で整備する東広島バイパスでは、環境影響評価を行っており、基本的には環境基準等をクリアしていると聞いており、同様にこの事業について大きなマイナス点はないと考えている。

【委員】例えば、3-13 ページの客観的評価指標の「環境」の項目では CO<sub>2</sub> の排出削減があるとされている。いろいろなものが短縮できるので、排出量の削減につながっている一方で、道路を作ることによって、CO<sub>2</sub> が増加するということもあるはずである。一定規模をこえなければ環境面の影響は考慮しなくても問題はないと思うが、規模は小さくともプラス面は評価している。アセスまではしないが、悪いところも、小さい規模でも、プラス面と同様に公平的に評価するのが論理的とは思わないか。

【道路交通局】今後、国との会議があればその機会に、本件について意見照会したいと思う。

【委員】東広島バイパスとつながることによって効果が出るようなことになっているが東広島バイパスはどこからどこまでか。西側に取り付け道路の押手線があるが、2か所取り付け道路が必要な理由は何か。

【道路交通局】広島市から東広島市に向け、東広島バイパスと安芸バイパスの事業があり、東広島バイパスについては、現在、図中の事業整備中区間を、国が平成20年代後半までを予定に整備している。市で整備する中野瀬野線上瀬野工区で、東広島バイパスと国道2号が接続され、国道2号の渋滞ポイントである瀬野駅を越えることから、この工区は国道2号の渋滞緩和等に効果があると考えている。平原線は小学校、中学校、JRの駅がある国道2号の北側地区と東広島バイパスを連絡し、中野東地区の複数の住宅団地と国道2号を接続するとともに、地区の連絡にも資する道路として整備するものである。押手線については安芸中野駅、安芸スポーツセンター、工場、大規模商業施設がある中野地区とインターを連絡する。

【委員】交通ネットワークの考え方がわかってないと、整備効果があるって言われても、なかなか理解しにくい。

【委員】物流効率化の支援のところで、本路線と東広島バイパスの整備によって国道2号線の沿線の工場と連携が強化されると書いてあるが、本路線が整備されなかった場合と比べた説明をされたい。

【道路交通局】 平原線付近の国道2号の沿線は、機械関連の工場等があり、これら工場等からのアクセス性を重視しているという説明である。

【委員】 沿線の工場は、どのぐらいあるのか。

【道路交通局】 食品、食品機械、金属加工、自動車部品、物流、医療系が図示しているポイントにある。

【委員】 国道2号線の沿線の工場との連携は本路線を整備しなかった場合と比べてどのぐらい効果があると言えるのか。

【道路交通局】 定量的な説明資料はない。本路線を整備しなかった場合、工場の輸送用の大型車が現道に沿って次の東広島バイパスのインターへのアクセスする箇所まで走るか、そのまま現道を走るということになる。

【委員】 物流効率化が、ここをつくったことでどれだけあるのか疑問に感じた。よそから東広島バイパスに乗ることが多いのではないか。仮に工場の数から考えられる交通量があまり多くないとすると、これをつくる効果はそれほど大きくないのではないか。

【委員長】 地元情勢の変化等では製造業が急激に増加したという定性的な表現がされているが、今後は同様な表現をされる場合はもう少し定量的な資料を付されたい。対応方針の理由については事業の投資効果である渋滞解消と交通安全の確保をとりあげられているが、緊急輸送道路である国道2号が通行止めになった場合の代替路線の機能確保と中野東地区の消火活動の点についてもとりあげられるべきではないかと思う。網羅的というものではないが、もう少し充実されたい。事業継続についてはいかがか各委員の意見をききたい。

【委員】 事業継続に賛成。71%進んでおり復元ということになると、かえってコストが掛かり過ぎて無駄なことになる。

【委員】 東広島バイパスとのワンセットの事業との理解だが、今の政治情勢を含め今後継続されることと言い切れるのか。

【道路交通局】 国から聞いているのは、東広島バイパスの整備については新聞報道でもあったが、来年度の概算要望等の話では、平成25年度の完成を目標とするということである。現地もかなり事業が進んでいる。計画のとおりで推移していくと見込んでいる。

【委員長】 事業継続は妥当と認める。対応方針(案)の理由については審議を踏まえ充実させること。

#### ・都市計画道路 矢賀大州線外1

【委員】 ガード下をくぐる路線は、よく洪水で冠水して立ち往生するという事故が起きているがその対策は取っているのか。それと走行経費減少便益が平原線と比べて少ないような気がするがどうか。

【道路交通局】 今からの工事の中で緊急連絡のシステムを整備し、運転者の方にいち早くそういった

情報が伝わるように、サイレン、警報を付ける予定である。走行経費減少便益が平原線と比べて少ないのは今回の路線の距離が700m、一方の先ほどの道路事業は3,000mと違っていることから差が出てくるということかと思う。

【委員】JRと交差するところはとりあえず2車線分だけ暫定整備するとのことだが、他のところは完成形で整備するのか。

【道路交通局】今回は、部分的に右折車線などどうしても必要な車線は整備するが、基本的には700m区間にわたって2車線で整備する。

【委員長】コストの縮減の可能性について、建設副産物の発生抑制が、書かれているが、実現の可能性は高いのか。

【道路交通局】残事業は小規模な工事になってしまうので、実際に特出できる経費削減はなかなか難しいが、その中でもできる限りのことはやっついこうと思う。

【委員長】結果としてコスト削減はできなかったとしても、事後の評価について委員会による検証がされることはない。このようなコスト縮減の可能性が低いことが推定できる場合は、コスト縮減は困難であるができる限りは励むといった、評価者の思いが再評価を読む側にもっと伝わる表現ができないものか。

【委員】コスト縮減や便益について事後に検証はされることはないのか。

【委員長】事業完了後にコスト縮減について委員会で検証する例を私は知らない。行政内部で評価を行っているかも知れないが、報告を受けることはない。便益も同様。

【道路交通局】B/Cの算出のもとになる計画交通量について、それが発生するのは何年、何十年先になるため、事業完了後のB/Cの評価は難しいと思っている。B/Cでなく別な評価の仕方はあるかと思う。

【委員】行政評価の一部として行うことはないのか。行政評価も事後評価の一種だと思うが。

【道路交通局】まちづくり交付金を活用した一部の補助事業を除き、全市的な制度を定めて、事後評価を行うことはしていない。

【事務局】付け加えさせていただく。まちづくり交付金については、この公共事業監視委員会で部会を定めて評価について審議いただいた上で、最終的に事後評価結果をまとめ、国に提出するとともに、市民の皆様公表している。まちづくり交付金以外は、今の段階で、有識者の方々を含めた委員会の場で事後評価の検証をするようにはなっていない。

道路事業、街路事業の事業完了時点で、B/Cを算定するときに、約20年後を想定した交通量によるものなので、途中段階で評価することが適当なのか、その他定性的なものに対して、評価手法に課題があるのは事実である。

【委員】昨年か、交通量が少し減少しているとのことで、国が交通量推計を下方修正してB/Cを再計算することがあった。トレンドとしては、20年先まで待たず中間での予測をもって再計算する

といった方向に行くこともあるのではと感じる。現段階では、全事業というのは、難しいのだろう。

【委員】 現在までの用地買収の進捗はどうか。まだのところに関しては何か問題点があるのか。

【道路交通局】 用地買収の必要面積 1 万 832 ㎡、件数で 75 件に対し、平成 21 年度末、買収済みが 1 万 670 ㎡、98.5%、件数で 71 件であり、矢賀大州線についてはすべて完了している。残りの 4 件は、東西方向の天満矢賀線であり、右折車線を正規の幅で設けるため、沿線について 1～2 m 程度、用地買収をしていく予定である。今までは用地買収費を確保できていなかったのもそれほど深い交渉には入れなかったが、残りが 4 件なので、集中して当たっていきたいと思う。

【委員長】 対応方針案について、事業継続としていることを妥当とする。対応方針（案）の理由と今後の方針については、前回再評価のときのその根拠が現在も変化はないように思えることから、前回と同様の記述にされたい。

【道路交通局】 前回より簡潔な記述に努めたが、方針の根拠は変わっていないので、前回と同様の記述とする。

#### ・都市計画道路 駅前線

【委員】 五日市駅に向けての循環がよくなるとのことだが、五日市駅に車を駐車する場所は十分にあるのか。また、山を切るということだが、さらに予算がかかることはないのか。

【道路交通局】 自家用車による送迎あるいは公共バスの利用を考えている。自家用車で行って JR に乗り換えるにあたっての駐車場までは確保できていないと思う。山を切る工事費は 5 億円程度を見込んでいます。大きく工事費が変わる原因としては、表面から見てわからない硬い石が地中にある場合、この破壊の費用が考えられるが、まだ未調査なので、今後事業費の見直しの可能性はあると思う。

【委員】 五日市駅へは今まで駅前線ではなく石内バイパスを通行していたのか。

【道路交通局】 今回の整備箇所より北側あるいは西側にいる方のルートは、石内バイパスからコイン通りを南下し、途中でこの寿老地中地線を駅方面へ入っていくルートだと思う。

【委員】 今回整備されるところの付近のバス路線は。

【道路交通局】 バス路線は駅を経由する 2 路線がある。

【委員】 この路線と環状線の関係であるが、環状にならなくても効果はあるということか。

【道路交通局】 環状線は最終的に全部が仕上がる位置付けになっている。団地にお住まいのたくさんの方が、一方向ではあるが、今の路線を整備することによって駅あるいは市街地へ入ることが可能になる。将来的には西回りの環状線も整備していきたいと思っている。環状の一部ができてない段階での B/C は算定していない。

【委員】 ちなみに今の未整備のところは、いつできるのか。

【道路交通局】 目途が立っていない。

【委員長】 国からデータをもらうのか。

【道路交通局】 交通量は国が調査しているので、それを全部いただいている。

【委員】 地元から早期整備の要望があるとあるが、この要望はどのぐらいの住民の人たちから寄せられているのか。

【道路交通局】 直近では、一部橋梁区間の工事に際し全体の事業の考え方の説明をこの団地の周辺の方々には示しており、その際に将来的には全線を早くやってほしいという要望が出ている。

【委員長】 よく地元の要望があるといって再評価の調書に記述が出てくるが、書面だけでは感覚的によくわからない。別の委員会でのことだが、担当者に説明していただいて、その熱意を直接、肌で感じる事ができた。本件の場合の地元とは道路の周辺のことを指しているのですね。進捗率がまだ45%ぐらいだが、特に用地買収等で今後の見通しが立っていないということではなく、財源の問題と考えてよいか。

【委員】 この山は地主さんが多数おられて用地交渉が結構難しいということだが。

【道路交通局】 共有林であることから地権者が多く、相続人を特定する手続きに時間がかかるが、どの程度難航するか今の時点ではわからない。ただ、判明した地権者を相手に交渉を重ね、なるべく早く事業が進められるように努める。

【委員長】 対応方針案について事業継続とすることは妥当とする。対応方針（案）の理由及び今後の方針については、前回再評価と同様にもう少し詳細に書くこと。

#### ・都市計画道路 寿老地中地線（11工区）

【委員長】 安全な通学路の確保は全長の何割ぐらいになるのか。

【道路交通局】 全線で、両サイドに3.5mの歩道を確保する。

【委員長】 事業の投資効果のその他のその他という低い扱いがされているが結構重要だと思う。環境も大事だが、安全も大事だ。

【道路交通局】 客観的評価指標の暮らしの「歩行者・自転車のための生活空間の形成」の該当要件である自転車の日あたり交通量を満足しなかったなのでその他の扱いにしている。

【委員長】 半日で1,000台を超えないと該当しないという扱いは何か硬直化しているのではないのか。市の判断で十分に安全に寄与すると思ったら、チェックできるようにしてもよいのでは。

【委員】 交通事故減少便益は定量的に算出しているが、この中には、小学生と車の事故が減ったあたりは反映された数字ではないのか。

【道路交通局】国が定めた数値を用いており、どの程度、現実の事故が反映されているかまではわからない。

【委員】観音台団地の住人のためには、もっと早く整備されるべきだったと思う。現在は空き家が増えるなど計画が立てられたときより人口は減っているのではないか。時間短縮便益などの算出の根拠となる観音台団地の人口はどの時点を採用されているのか。

【道路交通局】人口の変動については交通量推計に反映されている。特定の団地の人口の推移のデータを用いて計算をするのではなく、人口変動を含めた全国調査を踏まえた交通量推計を用いている。

【委員】子どもたちが減って、交通安全について喫緊での必要性が高かった時期を過ぎても、同じような考え方で評価するのか。都市計画のスパンが長いので事業の前提条件が変わっていくこともあるかと思うが。

【道路交通局】全国ベースで人口は平成17年と平成42年の比較で9.8%減少し交通量は2.6%減少する推計である。スポット的な数値を反映させるというところまでは出来ない。

【委員】環状道路の計画について、人口減少を考慮して見直しはされているのか。

【道路交通局】人口が減少しそれに伴って減少した交通量推計を用いて算定をしている。環状道路の計画については、整備することで沿線の住民や施設への効果があり、事業の価値はある。

【委員】観音台団地に誰も住まなくなっても環状道路をつくるかの。

【道路交通局】人が集中して住んでいる団地のために整備するだけでなく、沿線やそこから離れたところの狭隘な道路に面している坪井地区などの方に生活道路を提供するという意義はある。

【委員長】西広島バイパスの側道と11工区に続く計画中の道路に挟まれた地区には、西広島バイパスの側道まで下りる便利な道路はあるのか。地区にお住まいの方は計画中の道路が整備されれば、西広島バイパスの側道まで下りず整備された道路を利用するのか。

【道路交通局】便利な道路は現況ではない。整備される道路の利用は行き先次第である。西方面への移動の場合は、西広島バイパスの側道に下りると思う。

【委員】再評価のデメリットとしては中間段階での評価であることから高い進捗率の場合は事業継続へと傾いてしまうところがある。メリットは年を経て最初のときにはわからなかったことが明らかになって、人口の増加・減少傾向や、交通量など、評価にあたり新しいデータを入力できる。将来予測は難しいが、事業前より確度の増した予測となっている。今回の再評価ではB/Cを算出するのに交通量や人口の傾向の最新のデータが使われているのか。

【道路交通局】統一的に使われているデータのうち、最新の調査が反映されているものを使って算定している。B/Cを算出する場合、スポット的な最新のデータを使うことはしていない。

【委員長】新たな調査までして評価することは難しいようだ。



【委員】消火活動の困難な地区の解消、ネットワークの利便性といった前回の平成17年度の再評価の方針の根拠に書いてあることが現地を見て理解できる。それ相応の事業だと思う。

【委員長】定量的な数値を満足しないことを理由に客観的評価指標の当該項目にチェックはできないとしても、交通安全、子どもの安全は事業継続の積極的な根拠となりえると思う。

【道路交通局】交通安全、子どもの安全について明記する。

【委員】人口に関しては道路整備により増加も見込まれるし、学校がなくなることはないと思う。中学校の位置に対して道路の位置は適切に計画されたと思われ、継続が妥当と考える。

【委員】用地買収も終わっている。学校に関しては小学校も中学校も高校も近辺にあり、視察のときは子どもの下校中の様子もうかがえた。道が細いことから継続は妥当と思う。

ただし、本件だけでなく再評価のシステム全体について、事業を見直すなら、何を根拠とするか定めていないと委員会でそれについて議論するに至らないのではないかと思う。

本路線についてはもっと早く整備されていたら観音台団地のためにもよかった。

【委員長】逆に言えば、一日も早く整備されたいということか。

【委員】学校を含む団地開発計画と道路の都市計画は同時期にされたものか。

【道路交通局】おそらく都市計画決定が先ではないかと思う。

【委員】事業の凍結とか、中止とか言うわけではないが、本件だけでなく、一般論として、再評価にあたりプラス面の評価しかなく評価指標が偏っていると思う。全員の今後の課題である。

【委員長】対応方針案を事業継続とすることについて妥当とする。なお、対応方針案の理由及び今後の方針については、審議の内容を反映し前回再評価と同様に詳細に記述すること。また、事業を行う場合のマイナス面に対する評価の問題等、本委員会で指摘された問題についても、真摯に向き合うこと。