

平成23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23年11月16日（水） 9：00～12：25

2 開催場所

広島市役所 14階 第7会議室

3 出席者

(1) 委員

中山委員長、潮崎委員、谷本委員、中井委員、長谷川委員、福田委員

(2) 事業所管局

道路交通局 向井道路交通局次長、玉谷河川課長、田邊道路部整備担当部長、石井街路課長

都市整備局 吉原都市整備部次長、平野青崎地区区画整理事務所長、小林緑化推進部長 ほか

(3) 事務局

都市整備局 佐名田都市計画担当部長、加藤都市計画課長 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〉 0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

- ・一級河川山倉川 都市基盤河川改修事業
- ・向洋駅周辺青崎土地区画整理事業
- ・都市計画道路 長束八木線（3工区）
- ・出島東公園

〈審議結果〉

上記事業のうち出島東公園を除く事業について、市の対応方針案について妥当と認める。

出島東公園について、今回は審議を保留し、追加説明が行われた上で引き続き審議を行う。

【会議要旨】

・一級河川山倉川 都市基盤河川改修事業

【委員長】 平成 18 年に浸水被害が発生したときの降雨量は、確率年では何年に相当するか把握しているか。

【道路交通局】 把握できていない。

【委員長】 シミュレーションの精度を検証するためにも、一度確認したほうが良いと思う。では、もしわかれば教えてほしい。

【道路交通局】 承知した。

【委員】 現地は、家の前に川が流れており、いい雰囲気を感じた。そこに面している住民は、今後、家の前に整備される管理用通路を人が通行するなど、環境が変わることも理解した上で、安全のために河川整備を望んでいるということで理解していいか。

【道路交通局】 その通りである。

川に面していると、景観や環境などでいい部分もあるが、昨年 7 月の豪雨では、従来からある石積みの護岸において土砂の吸い出しが発生した場所もあり、住民は家の下が流されるのではないかといった不安を感じたと思う。

【委員長】 護岸の吸い出しに関する記述は配布資料になく、便益への数値的な反映は難しいと思うが、重要なことだと思う。

【委員】 定性的な評価の中にある、「水辺に対する親しみが湧き」というのは、現地を見ると環境整備がされており、そうかなと思うが、「地域住民・ボランティア団体の維持管理への参画が期待できる」については、これまでの経験などから、それが見込めるということか。

【道路交通局】 山倉川の場合、元の河道を利用した親水性の「溜まり」を設け、水生生物などが見られるような環境整備を下流で行っており、この近辺を地元の方が既に清掃活動などに取り組んでいる事例がある。

【委員】 新しい河道を現況の河道から少し外れたところに新しく掘削して作る計画であるが、元の河道を利用できないのか。

【道路交通局】 現地は、現況の川に近接して家が張り付いた状況である。整備により、深さや幅を拡げ、現況断面を拡大する必要があるが、今ある位置では建物に掘削の影響があり、施工ができないため、その部分を管理用通路に充てている。

また、元の川の自然環境を保全する考え方については、国土交通省も近年、「多自然川づくり」で指

摘をしており、国や県が管理しているような大きな河川であれば、現況の河床をそのままなるべく利用して、河床を乱さないという考え方で整備される事例もある。

しかし、山倉川については、現況の河道断面があまりにも狭小であるため、現況の河道を活かせず今回の計画となっているが、今後の新しい事業等では、委員が言われるような視点に配慮していきたいと考えている。

【委員長】 他の県や市も、厳しい財政状況で少しずつ事業の実施が予定より遅れているが、広島市としては事業費をどういう方針で配分しているのか。

例えば、事業効果の早期発現性を考えたとき、道路事業と河川事業の優先順位の付け方はどうか。

【道路交通局】 市では様々な事業の中で河川事業を実施しており、全体の事業費が縮まれば、それぞれの事業費の配分については、そのまま縮小してしまうというような考え方になっている。

社会的要請等を受け、その中で道路事業、河川事業が少し飛び抜けることはあるが、河川事業は渇水期にしかできないという制約があるため、事業量を一気に増やすには、職員の増員、組織の拡充などが必要であり、河川事業に重点配分することはなかなか難しい。

【委員】 最近、豪雨の日が非常に多くなったような感じがするが、これを反映して事業当初の計画流量を見直すことはあるのか。

【道路交通局】 確かに昔と比べ、強い雨が降る回数が年間で非常に増えてきていることはあり、例えば、確率規模で過去には 50 分の 1 年と表していたのが、今は実質、40 分の 1 年ぐらいに相当するなどの評価も国土交通省などでなされている。

しかし、計画そのものを変更することは、どこの事業でも基本的にはやっていない。

最近、局地的豪雨とか、ゲリラ豪雨とか呼ばれているものがあり、ハード整備だけでは、全てに対応していくことはできない状況なので、ソフト対策として、例えば「洪水ハザードマップ」を利用し住民の方に速やかに避難してもらうことなどがある。また、国土交通省では「XバンドMPレーダー」という高精度のレーダーを開発しており、広島地域でも今年度から試験運用がされている。

それらをうまく活用して、速やかな避難を促すための情報発信、ソフト対策等を今後も進めていく必要があると考えている。

【委員長】 確率論的にも、近年の観測結果だけではデータ数が少ないため、直ちに事業に反映させることは難しいが、今後、もう少し定量的に出てくる可能性があるので、先程の、50 年が 40 年相当だということについては、是非そういうこともやっていただけたらと思う。

【委員】 残事業の費用対効果分析について、便益（B）9.5 億円の算定はどのように行っているのか。

【道路交通局】 残事業の便益（B）9.5 億円は、事業全体での便益と、現在、整備済みのところまでの便益を引き算して算出している。

このため、現状の河川整備による便益は、事業全体での 180.5 億円までではないが、171 億円は出ているということになる。

【委員】 「過去の災害実績」で、最大浸水戸数が1戸、最大浸水面積が0.2ヘクタールとなっているが、「災害発生時の影響」は想定氾濫区域の浸水戸数1,110戸と浸水面積129ヘクタールということで、その実績と想定に差があるような感じも受けるので、それがどのような規模の、どのような発生確率のものを想定しているのか。

また、便益の180.1億円というのはかなりの金額であり、どのように算定されたか。

最後に、視察のときに意見した、柵を造るなど転落防止対策の必要性についてはどうか。

【道路交通局】 想定した浸水被害の発生確率は30分の1年で、資産に対する被害額はシミュレーションで算定している。

シミュレーションの手順については、まず、対象河川に対して浸水氾濫するであろう最大のエリアを想定する。このエリアを1辺50mのメッシュ割りをしたうえで、各メッシュに対してどれぐらいの浸水深があるか計算していく。

ここに、そのシミュレーションの結果の一例があるが、各メッシュの値が浸水深を示しており、メッシュ毎に浸水深の結果から被害率というものを与え、資産に対する被害額を求めている。

また、先程の浸水の実績があった場所は、上流部の曲がった辺りであるが、シミュレーションの結果でも浸水が深く、被害も大きくなっており、実績と合致しているので、このシミュレーションの結果は妥当と考え評価に使用している。

【委員長】 30分の1年といたらわかりにくいので、例えば、時間降雨量だったらどのくらいになるのか。

【道路交通局】 30分の1年というのが、1時間に降る雨の量としては60mmぐらいになる。

もし、同じような規模の雨が降れば、一日では200mmぐらいの降雨量である。この河川では、その降雨量でシミュレーションを行っている。

【委員長】 浸水深1mが最大か。

【道路交通局】 その通りである。

【委員長】 降雨パターンは変えているか。検討ケース、分割ブロック数はどうか。

【道路交通局】 降雨は1パターンである。

最大の浸水を想定する範囲を、河川の右側と左側で一つずつのブロックに分け、ブロック毎に河道から水が流れ出るポイントをいくつか想定し、それをそれぞれ計算して被害が最大となるケースを想定被害額として採用している。

【委員長】 河道が曲がった上流で流出するとしたら、その影響は下流あたりにまで出ており、それを1ケースと考えるやり方で被害想定をしているのか。

【道路交通局】 その通りである。

【委員】 被害が最大となるような想定をするというのは、決まっていることなのか。

【道路交通局】 マニュアルでそう決められている。

【委員長】 シミュレーションの結果で、浸水深さが0というメッシュがあり、浸水想定エリアの多くを占めているのはなぜか。

【道路交通局】 最大の浸水氾濫を想定する範囲というのは、計算の結果、必ずしもその全てが浸水するものではない。

【委員長】 少し理解できていないところがあるので、また教えてほしい。

【道路交通局】 承知した。また、資料を作成して説明する。
柵については、今年度引き続いて工事することとしている。

【委員】 平成18年にも再評価の対象になっているが、その際には何年度中に完成する予定だったのか。

また、現在に至るまで完成が遅れていることには、何か理由があるのか。

【道路交通局】 平成18年のときには、完了予定を平成21年度としていたが、その後、平成21年の時点で、厳しい財政状況等により進捗調整をした結果、3か年延伸しようということになり計画を変更した。

【委員】 現在、平成24年度の完成予定となっているが、その具体的な予算などは確保できているのか。

【道路交通局】 現在、来年度予算の要求作業をしているところであり、これを議会へ上程し認められれば、予定通り平成24年度の完成を達成できると考えている。

【事務局】 先程の被害想定シミュレーションとB/Cの効果についての説明は、後程、委員長に時間を取っていただき、後日、説明するというところでよろしいか。

【委員長】 是非、お願いしたい。

それでは、市の対応方針案を問題とする趣旨の御意見は特に出されなかったと思うので、対応方針案については、「異議なし」ということでよろしいか。

【委員全員】 (異議なし。)

・ 向洋駅周辺青崎土地区画整備事業

【委員長】 「災害に強い都市構造の形成」の項目は「その他事業の投資効果」になっており、定量化されていないということもあり、本事業のB/Cは、河川に比べて低い、1.09である。

マニュアルにないのだから仕方のないことかもしれないが、河川では水害を当然考えるように、この辺りが地震に見舞われたときにどうなるのだろうかという視点からの定量的な評価が、今後必要ではないかと考える。

【都市整備局】 大地震が起きたときに、家が密集しているので、延焼とか、全部の家が燃えてしまうようなことも想定されるし、一方、震災による倒壊に対しては家が建て替われば防げるということもある。これらの便益も加味できればいいのであるが、今のマニュアルでは、そういう仕組みになっておらず、評価的にはちょっと低い数値となっている。

【委員長】 B/Cだけ見ると、値が1.09であるから、いかにも事業の優先順位が低いように見える。そういったところに、整合性があまりないと感じており、今後の課題であろう。

【委員】 B/Cの感度分析において、いろいろな条件を変えるやり方の中に、地区内だけの便益を考えた場合と、周辺も含むという二つの区分けがあり、周辺も含んだ場合の費用便益が、一応1以上をクリアしているものの、地区内だけだと、グッと落ちている。

これについて、どこまで周辺として見るかというのが、かなり感度的には影響してくると思うが、今回、この費用便益の費用と便益を計算したとき、対象としての面的な地区内、それから、更には周辺というのをどんなような考え方で想定されて、どの辺まで周辺として入れ込んだのか。

【都市整備局】 国土交通省が定めている「費用便益マニュアル」では、周辺のブロックについて、概ね500mエリアを含んで便益を出すこととなっている。

これに従い、今回出しているのも、地区から外側に500m足したような状況で出している。

【委員】 マニュアルでは一律に500mとなっているのだろうが、いわゆるその経済効果的なものが、もっと外まで広がるのであればそれも含めるし、そうではなくて、よく考えてみると300m以内だなということがあれば、そこまでのような、きめ細かさみたいなところがないと、1.09という数字をなかなか判断しづらいところある。これは今後の課題かもしれないが、この案件もそういうことが、少し気になった。

【委員長】 どの行政の事業評価の監視委員会において、国でつくったマニュアル通りでなく、例えば、県とか市が少し独自性というか、そういうものを入れていただきたいなというふうな意見が、よく出ている。なかなか、一種の研究みたいになるため、特に行政の方は、大変だということはあるのであるが・・・。

【委員】 毎回出される「その他事業の投資効果」のところは、数値には置き換えられないという話であるが、そこ評価をもっと重要視していくようなことを出来ないかものかと思う。

例えば、地元の住民の方々の声とか、いろいろなものが見せ方としてはあると思うので、この事業

を推進することでどういう効果があるかというのを、さっき言われた広島市の独自の工夫も、もう少し入れていけばいいのかなという気がする。

また、今回のこのような事業は、例えばJRとか、高架になる事業とか、あるいは府中町側がやっている事業とかと、全てが一体であり、全部が出来て初めて効果が出るのであるが、もし、その関連する事業が変更になるとか、頓挫するなど、その途中で他に影響されるのがすごく大きいようなことが起きた場合は、1年先、2年先でもこの事業再評価をやる可能性はあるのか。

【事務局】 関連する事業の進捗が大きく変わるとか、中止されるとか、そういう事態があったときには、この再評価の委員会にその時点でかけることができるようになっている。今、事業開始から10年とか、再評価が5年とかいうタイミングで行っているが、市長が特に必要があると認める事業ということで、委員会をやることができるようになっている。

【委員】 先程来、B/Cが議論になり、出し方は確かにいろいろと難しいところもあり、また、その他の効果というのは、この地区は大きいと思うので、それをいかに見せていくかということも大事だと思う。

便益についていろいろ議論が出ているが、費用については、コスト削減の可能性を定性的に書いてあるにすぎない。もう少し何か数字的にこういう削減を考えているとかというのがあれば、予算がより効率的に使われているのだなというのが見えると思うのだが、その辺は再評価のときに、あまり出てこないか。

【都市整備局】 事業を進める中で、予算の無駄をできるだけ省くよう、土の流用とか移転家屋の期間を短くするなどの工程を考えて予算要求しており、また、市財政部局においてもチェックしている。

【委員長】 定量的な検討というのが現時点では非常に難しいという理解でいいのか。

【都市整備局】 相手がある話であり、コスト削減の可能性について、個々の状況を踏まえた対応とならざるを得ないものである。

【委員長】 ざっくりと算出することも難しいか。

【都市整備局】 今の時点で金額をはじいてないので、御説明できない。

【委員】 評価項目を全部定量化して、B/Cで比べるのがすっきりして良く、少しずつできるようになってきているが、できないところは定性的に文章で列記しようというも仕方がない。

ただ、その定性的評価をする中で、便益のほうは一生懸命定性的に述べてあるが、費用のほうはここにもないので、どうかと思う。全部、定量化できないことはわかるので、定量化できないなら定性的なコストの部分のものもあっても然るべきではないかと思う。

便益の積み増しは、訂正も含めていろいろやっているが、費用について、コストでも環境も含めて、計れなかった部分もあるのではないかことである。

【委員長】 こういう用地買収だと、事業費はどう算出しているのか。

【都市整備局】 一応、今の概算では 52 億円という額を積み上げているが、個別の建物調査や営業補償の算定をしていないので、正確な数字をなかなか出しづらいことはある。

【委員長】 結構、安全側で、こういう場合は事業費を積算されるのか。

【都市整備局】 最初に事業費を出すときには、大体、建物の種類毎に移転補償の坪単価を決め、建物面積を掛け、その移転補償費を出し、それを戸数分積み上げる。

実際の事業費は、細かく調査をして算出した額で補償しているので、やはり、差は若干出るようになると思う。

【委員長】 時系列的に見ると、コストが少し変動していくということか。

【都市整備局】 そうである。事業が進む中で全体事業費の見直しというのは、どうしても出てくる。

【事務局】 これからやっていくコスト縮減の可能性については触れているが、例えば設計段階や事前に行ったコスト縮減の努力については触れられてない面がある。今後は、そういうこともできるだけ記述していきたい。

【委員長】 よろしく、願います。

【委員】 資料3-7ページの費用対効果分析の表などで、費用にはその内訳項目が挙げられており、便益でもその内訳を示すことはできないか。

また、その算定の根拠をもう少し詳しくおしえてほしい。

【都市整備局】 便益の出し方については、事業をやった場合の土地の価格と、やらなかった場合の土地の価格に差が出るので、単年度ごとにその差を算出し、その差を地代に換算する。

具体的には年4%の地代という仮定のもと、価格の差掛けの4%が年度ごとの地代として計算され、将来 50 年に渡り便益が出るとして、それらを足していった額が全部の便益額になっている。

【委員長】 以前の資料によれば、駅までの所要時間、都心までの所要時間、公園までの距離、前面道路幅員、公用地率、下水道の有無などの項目で、積み上げていく計算式があるということか。

【都市整備局】 その通りである。

【委員長】 全国的な指標か。

【都市整備局】 その通りである。

【委員】 現在、ほとんどの地権者の方の了解を得たとあるが、今了解を得られてない地権者の方の割合は、どれぐらいか。

【都市整備局】 全部の地権者が94人おり、93名の了解を得ている。あと1名残っているが、その人は事業に反対というのではなく、自分の移転先の土地が自分の思うところと違っており、違う場所に移転したいというような要望である。

【委員】 その人との解決や、調整が可能な見込みというのがありますか。

【都市整備局】 具体的には、市が持っている土地の場所へ行きたいというような要望であり、他の地権者の位置に影響しないので、今後、区画整理審議会の中で諮り、その人の意見をどういう形で取り入れるかということの了解が得られるならば、将来的には市の土地との交換も可能と考えている。

【委員長】 それでは、資料3-9ページを見ていただき、「対応方針」としては事業継続、「対応方針案の理由と今後の方針」で、細かい文書の細かい点はともかく、ポイントは委員の皆さんがどうお考えかであり、ただ今の御説明を聞いて事業は順調に進展しているということで、平成35年度の事業完了に向け本事業を継続して実施すると方針について、お認めいただけるか。

【委員全員】（異議なし。）

・都市計画道路 長束八木線（3工区）

【委員長】 この間の現地で、50年で評価しようとするとき、難しいのは交通予測であり、ひょっとして人口減少に伴ってうんぬんという話を聞いたが、ここはあまりそういう心配のない地区と考えてよいのか。

【道路交通局】 交通量のトレンドとしては、広島市も含めて、将来的には減るというのは間違いのないと思う。

この地区の現状を追っていくと、周辺にも団地が数多くあり、人口は20年前と比べても3割増えている。10年前と比較しても17~18%増えていることや、近隣の新しい団地等もあり、区画整理や小規模な開発も進むのではと考えており、今後もしばらくは、増加傾向が続くものと考えている。

【委員長】 感度分析で交通量の変動はマイナス10%とあるが、これもマニュアルに因るものか。

【道路交通局】 その通りである。

【委員長】 だから、それから大きく外れないだろうと見込んでいるのか。

【道路交通局】 そのように考えている。

【委員】 北側の未整備区間という点線の部分が整備されてない段階で、整備効果がどのぐらい発現するのか。点線の部分が整備されなくても、先程説明された整備効果は、全て発現するのか。

【道路交通局】 点線のところが全部つながらないと全ての効果は期待できないと考えている。

ただ、この工区の整備により、東西に抜ける安佐南3区222号線との結節点の部分では交通混雑が解消できる。また、例えば、北方面から来る方の安全性の確保について、点線の部分も全部出来ないと効果が発揮されにくいものの、この工区の整備後には、集客施設あるいは学校の近辺において安全性が確保される。

それらの効果を数的に表すことはできないが、期待している効果の半分以上は発生するのではないかと考えている。

【委員】 整備効果の一部は、点線部分が整備されないと発現しないかもしれないが、現時点ではそこを整備されたというふうな想定で、便益計算をしてみたということですね。

そういう観点からすると、費用について、この点線部分にかかる整備費用も含んでおかないと、費用と便益を比べる際に前提条件が狂ってしまうのではないのか。

【道路交通局】 この便益は、都市計画道路等のフルネットができた段階での効果と、フルネットにおいて長束八木線（3工区）が未整備の時の効果の差分を便益とし、B/Cの計算をしている。

委員が今、言われていることは、全部の都市計画道路を整備するという費用を積み上げ、それによって発生する効果という考えになるが、現状では、そういう算定をしていない。

【委員】 点線部分は、いつぐらいにできるような計画なのか。

【道路交通局】 事業計画としては、この3工区に引き続き事業着手したいと思っている。
期間について、当初の計画としては、数年ぐらいの期間で考えていきたい。

【委員】 点線部分は何工区と呼ぶのか。名称があるのか。

【道路交通局】 名称はないが、大体、順番から考えると4工区になると思う。

【委員】 4工区をそこで分ける理由は何か。

【道路交通局】 通常、数年あるいは10年程度で整備できる区間で区切り、事業化を進めている。
今回は、別の都市計画道路とぶつかる位置を一つの目安として事業化している。

【委員】 3工区が出来たとして、別の都市計画道路とぶつかる位置で、今度はそこで危険が増すことにならないか。北側にも、東側にも、まだ通ってない状況が数年あるのだから、その間、何かマイナスなものが出てくるようなことにはならないのか。

【道路交通局】 その危険性は、もちろんある。

ただ、この3工区だけを整備したときに、例えば、その南北方向の交通量がどの程度増えるかというのは現実的にはわからないが、推計した交通量が発生するのは、その4工区がつながった時点だと考えており、大きく危険性が増すということはないと思っている。

【委員】 少し意地悪く言えば、都合がいいように、いいところは全部でみて、悪いところはそこが通らないからならないみたいなことがある印象を受ける。

【委員長】 道路について、ネットワーク全体を一つの事業と見なしたりすることはあるのか。

【道路交通局】 確かに道路なので、ネットワーク化ができるということで効果はより発揮する。

今回の事業評価の考え方でも、便益について、この事業が完成すると同時に、周辺の都市計画道路が完成したときの便益とネットワークにおいて3工区が未整備の際の便益の差分を出している。

コストについては、この事業の継続の是非を考えるので、この事業のコストで便益比を出している。

今の便益算定マニュアルに基づいて出しているわけであるが、「その途中の3工区ができただけの段階での状態はどうなのか」という視点が、若干抜けているかと思う。

道路事業では、初めから全体を手がけて結果的にその全体の事業が遅れるよりも、部分的な結節の箇所を、少しでも供用を早めにして、効果を少しずつでも上げていくことにしている。

それが結果的にネットワーク化したときに、今回算定した便益が、着実に出てくるというのが今の道路事業を進めていく上での考え方である。

また、現在は幅6mから7mの道路の中で、右折車線が確保できず混雑する交差点部や、歩道がないところなどで事後が発生しやすいが、広幅員の歩道等のあるこの道路の整備により、交差点の安全性とか、歩行者等の安全性が確保できる。それを少しずつでも早めにつなげていき、最終的にはネッ

トワーク化を考えている。

【委員長】 3工区が完成した時点で、交通量はこの程度しか流れないとか、B/Cがどういう数値になるか、試算してみるということはできないか。

【道路交通局】 今までやったことがないので、どういう結果になるかはよくわからない。

また、道路のネットワークが出来て、初めて計画の交通量が発生すると考えており、部分的にできた時、この便益に大きく影響する交通量そのものは、現状より多少増えるにしても大きく変動はしないと予想される。そうなると、B/Cそのものが、大きく1を下回る結果が出てくるのではないかと考えている。

【委員長】 大きく下回るんですね。

そうすると、あえて言えば、条件付きB/Cみたいなものですね。

【道路交通局】 計画の交通量について、今は、全国規模での平成40年代の交通量を算出して、そのときのOD、どこからどこに行くという値を基に算出している。

仮に、委員長が提案された算定をするとすると、20年代後半時点で、この市域を取り巻く、ある程度の範囲の道路について、どこができていて、どこができていないか把握し、その状態の中でのODの算出を基本的に、もう一度再設定をする必要がある。

このため、そういう二つの要素の関係でかなり困難性があることだけは御理解いただきたい。

【委員】 評価対象期間が50年間であれば、この計画だけではなくて、50年間の道路の整備状況やそれらの整備費用も入れ込んで、現時点で50年間、便益と費用を比べたらどうですかという話をしないと何も見えてこないのではないかと。

また、今回示していただいた整備効果の中でも他の部分が整備されなくても、十分安全性とかいろいろなことで便益とみなせる部分があるかもしれないので、そこだけは取り出して今回のコストと比べてみることはできないか。

現時点でも、例えば、残事業だけで5.4というB/Cがあるのだから、そこだけを取り出して比較しても、1以上を超えるようなこともあり得るのではないかなと思う。

国のマニュアル通りにしなければいけないということがあって、そこから離れるのは難しいということかもしれないが、その辺の含みも少し我々に、見せてもらわないと、合理的に、すんなり判断できないかなという気がする。

【委員】 資料4-8ページで、年間渋滞損失時間が100%削減というのは、どういう意味なのか。

バスルートについて、その下に走行性うんぬんと書いてあるが、これだけ商業施設とか、学校とか、団地とかができる地区では、走行性以外にもバス、公共交通機関のルートの再編等で利便性上がるというようなメリットもあるのではないかなと思うが、その辺は含まれていないのか。

【道路交通局】 渋滞損失時間は、渋滞により既定の速度で走れないかどうかという観点でとらえた指標であるが、道路ができた時に、時速40kmあるいは50kmで走行ができるとこととなり、現在、道が狭くて渋滞しているというこの時間そのものは100%解消できるということである。

それとバス路線の件について、確かに新たな路線ができるという可能性はあるものの、現在、バス事業者と話もしていないので、そこまで踏み込んだことが書けない。

【委員】 道路ができた時に、時速 40 kmあるいは 50 kmで走行ができるというが、その際、交通量が減るとか増えるとかというのは、どうなるのか。

【道路交通局】 交通量は、ちゃんと増えた形で、なおかつ、将来交通量をさばくための道路計画であり、基本的には渋滞はないと考えている。

【委員】 先程の第 4 工区が、もし、着工されるとすれば、何年度からか。

また、第 3 工区と第 4 工区の結合部分については、どのような扱いになるのか。例えば、信号を設置するとか、旧道を通す新道のところの合流する部分はどのような形で第 4 工区に入っていくのか。

【道路交通局】 時期については、まだ具体的に検討はしていない。3 工区がほぼ終わる頃から継続するとして、平成 30 年代に入ってからというのが一つの考え方だと思う。

結節箇所の処理について、3 工区に並行して既存の道路もあり、単純な直線の交差点にはならないので、どうしても信号処理というのは必要になる。

その箇所に応じて、信号処理する場合もあろうし、交差点の改良をして信号処理を軽減できるように計画するのであるが、それについては、4 工区を実施する時点で、もう少し詳細に検討しないと、はっきりはしない。

【委員長】 資料 4-10、環境の項目において、削減される自動車からの二酸化炭素がプラスの数値で出ているが、これは、3 便益の中に入っているのか。

【道路交通局】 入っていない。

道路のできた区間だけを見ると、もちろん、何もなかったところに道路ができるので、二酸化炭素は増えるが、ネットワーク全体で見ると、よその交通量は減って、また、走行速度も向上することかた、トータル的にはプラスの方向に動いている。

【委員長】 街路事業とかも 3 便益だけではなく、地域を一番よく周知されている自治体がそれなりに評価できるような何かがないだろうか。

例えば、土地区画整備事業だったら、地価が上がるとその上がった分だけ便益が増えるということであるが、こういう道路できたら周辺地価は上がるものなのか。

もし、上がるとすれば、そういうことも、考えないと、一般の人たちにはよく理解されないのではないか。今はマニュアルがないから、地価の上昇分というのは含まないのだろう。

B/Cの算出について、国のマニュアルに基づいているものの、事業毎にマニュアルの考え方とか方法とか手法に違った部分があるから、我々一般の人から見たときに、B/Cの算出方法に整合性がないみたいに感じるのだと思う。

【道路交通局】 道路の役割として市街地を形成するという機能があるので、このような市街地内の都市計画道路を整備すると、道路の供用とともに市街地もそれに相応した市街化がなされる。

そのような市街化に伴い、高度な土地利用がなされていくと、結果的には地価の上昇にもつながると考えているが、それが現在の評価視点にないので、評価をしてないというのが実態である。ただ、実際には、委員長の御指摘されたような効果は当然あると思う。

今、国では、推計した交通量と実際の交通量との乖離が若干あるという認識があり、国直轄では少しずつでも変えていこうではないかというような動きがあり、今後の課題として市も街路事業の評価をどのようにするのかというのはあるので、その辺は引き続き国と協議し、より現実的な事業の効果が出るような形にしたいと考えている。

【委員長】 資料4-11 ページ、対応方針案に事業継続とあるが、これでよろしいかどうか。

先ず、文言について、言わせていただく。最近、自転車と歩行者の接触事故がよく話題になっているので、今はB/Cに入っていないけれど、この辺りも強調する意味で、例えば、自転車の通行の安全性・快適性の向上が期待されるとか、極めてその効果が高いとか、何かそのような「安全・安心」にもつながる街路事業だという内容も、少し反映させて良いかと思う。

また、もう一つ言わせていただくと、大地震などの災害時にああいふ避難路がなかったら、住民の人が、右往左往し、消防車が通れても、それが通りにくくなる。道路の整備によりこういうこともなくなり、消防活動困難地区の解消につながるというふうにも読めると思ったが、ここはあくまで消防車が入れないということか。

【道路交通局】 その通りである。資料4-9 ページの災害への備えというところに、今の話を書いているが、それを対応方針案のところにもう少し具体的に書き込んだほうが良いという御意見か。

【委員長】 その通りである。

この対応方針について、気づきの点あれば、また、連絡してもよろしいか。

【道路交通局】 承知した。

【委員長】 それでは、事業継続については是としてよろしいか。

【委員全員】 (異議なし。)

・ 出島東公園

【委員長】 スライドの 20 番を見ると、防災価値の便益額が 80 億円近くて一番高いが、その算出に効用関数を用いているとのことだが、これは全国的なアンケートで、数値や考え方を決めているのですね。防災価値についても住民のアンケートで決めているのか、利用価値だけがアンケート対象なのか。

【都市整備局】 この便益の算定の基礎データは、公園の利用者に対するアンケート調査で便益ごとに、それぞれ世帯で、年間いくらなら支払うかという支払意思を調査したものに基づいている。

【委員長】 防災についてもそういう項目があるのか。

【都市整備局】 その通りである。

【委員長】 評価対象の公園に備蓄倉庫とか、どんな施設があるかによって、回答は違ってこないか。今回の公園に、防災施設の予定はあるのか。

【都市整備局】 一般的な公園において、防災で評価されるといった場合、避難するスペースがあるとか、防火の効果を発揮するようなそういう緑地帯があるとかなどの効果についての調査になる。

例えば、特別な防災施設があるならば、その部分については、別途、便益の部分に積み増しをするような形になるが、今回は、特別、特殊な公園をつくるということは考えていないので、全国的な平均値の数字を用いている。

【委員】 スライドの 18 番に、総便益で 167.2 億円とあり、その下に現在価値で 66.4 億円とあるが、この総便益 167.2 億円というのは、現在価値化する前の、50 年間で全部プラスした金額なのか、それとも、年額 167 億円ということなのか。

【都市整備局】 50 年間に発生する価値をトータルした額である。

【委員】 事前に提供された資料では、便益について、公園が整備されたあと、50 年間ずっと同じ金額を見込んでいるが、人口、いわゆる利用者の数が、多分増減すると思うので、年間当たりの便益額も、変化させなければいけないのかなと思っていた。

特に利用便益というあたりは、利用者の人口で変わってくるので、その分、便益も毎年、増えていくというふうなことがあるのではないかと。

【都市整備局】 確かに 50 年間の長期では、周辺の人口が変動するなどし、その中で総便益の年額が変わっていくという部分はあるかと思うが、国のマニュアルでは、調査時点の人口、世帯数で便益を出すこととなっており、将来の便益については、現在価値に割り戻しをかけて、比較をするというふうな形になっていることから、今回はマニュアルに従い、そのような形で算定した。

【委員】 マニュアルということか。

【委員長】 この便益というのは、積み上げていくと言われても、なかなか理解し難い。

これは個人的な意見であるが、進捗率ももう相当高く、今更、中止ということには、おそらく難しいだろう。周りが商業施設であり、資料には、商業施設の方からも早期実現の要求が出ていると書いてあるが、子どものことを考えたときには、できたら、小学校や普通の住宅があるところのほうが、利用率は上がるのかなという気がする。それで、何とかこれを魅力ある公園にして、利用率をあげるような工夫をしていただきたい。

それと、事業評価ということが始まって非常に歴史浅いので、これからどの事業でも評価を行いその結果をデータベースとして残していき、5年、10年先ぐらいに精度を向上させると言うか、事業評価の検証を是非お願いしたい。そして、一般市民の方の信頼度を上げていただきたいと、心から思う。

【委員】 先程から出ている河川とか土地区画整理とか道路とかの便益と、この公園の便益とは、何か違うような感じがした。今回の公園で得られる便益は、緑地帯をどうするか、防火訓練とどう結びつけるか、使い勝手を如何に良くするかなど、今後の管理の仕方などに大きく左右されるという印象を持っている。

また、説明の中であった、用地機会費用とは何か。

【都市整備局】 この土地には、埋立てによる無償帰属分の用地がある。この用地について、公園にしないで売却した場合どれぐらいの価値があるのかというのが用地機会費用であり、取得相当額として用地取得費に計上している。

【委員】 素人の感覚的なものであるが、本当にこれだけの便益額が上がる施設なのかなというのを感じている。今回の公園の場所について、そもそもは小学校とか学校施設に付帯して、その横にできる予定の公園だったということで、小学校の建設が一旦無しになった時点で、公園の建設について見直しをされたうえで、やっぱり、「公園は必要だよな」という流れになったのかどうか確認したい。

また、東側の通りからゆめタウンなど商業施設があり、見通しもすごく悪い。そういうところに公園ができると、夜には青少年のたまり場になるだとか、大人が非常に見づらい場所ができる。更に、よく犯罪の現場になったりするようなことも正直、時々あるのではないかと思う。

そのあたりについて、小学校の建設がなくなった時点で、この公園についても一度見直しというのとはされたのか。

【都市整備局】 学校用地について、生徒数の見込みなどが変わり、既存の学校で対応できるという理由で、見直しが行われている。

一方、公園そのものは、この地区全体を見たときに、地域の方々が利用する上で、この面積が必要だということで都市計画の決定を行い、事業を進めてきている。更に、この地区が将来にわたり、災害にも強く潤いのある市街地を形成していくためにも、この公園を整備していく必要があるのではないかと考えている。

また、将来の公園利用で地域の方々に係わっていただきながら防犯面での態勢も整えたいと考えている。

【委員長】 確かにそういう防犯とかの問題は、議論していきたい。

スライドの9番で、二つ問題があると思っている。

一つは、緑の基本計画で必要な緑地比率の縛りがあり、どこかに緑の区域を確保しないといけないのかどうか。

もう一つは、9番目のスライドの配置計画を必ず守らなければならないのかどうか。

当初の計画では、小学校があることなどから、結構理解できるが、小学校が商業施設に変わったときでも、この1kmの中にこれだけの公園を設けることを守らなければならないようなら、どこかに設けないといけないですね。

【都市整備局】 9番目のスライドは、理想的な一つの形を示したものである。例えば、街区公園でも、標準2,500平方メートルの街区公園を設定しているが、実際は1,000平方メートルであるとか、あるいは3,000平方メートルであるとか、地域によってだいぶ変わっている。

【委員】 法律上、絶対ここに公園をつくらなければいけないということがあるならば、もうどうしようもないが、今の時点で最初に計画したときとは状況がいろいろ変化しており、ここでもう一度、代替案を少し検討することができないか。

もちろん、公園に絞り、B/Cを計算すると、これはオッケーですねというふうになるものの、これだけ財政がひっ迫した中で、どこにお金を効率的に使うかというときには、より純便益が出るようなものを選定するというのが、やはり合理的だと思う。

決して公園がまずいと私は言っているわけではなくて、そういったことをやるのが再評価でないかなと思う。

【委員長】 できたら、具体的にあそこの絵図を見せていただき、商業施設があるとか、防犯についてこう考えているとか、避難訓練についてはもう消防局から求められるとか、何かそういう説明があったほうがわかりいいかと思う。

委員の方々は、現地も見ているから、なおさら、少し心配が多いということだろうと思う。

【都市整備局】 この公園予定地の周辺に多くの住宅が貼り付いてきたというようなことを考えると、この近隣公園の必要性というのは変わらないのかなというふうに考えている。

【委員長】 周辺の方へのアンケートは行っていないのか。

【都市整備局】 行っていない。ただ、今現在も地域の方からは早く公園を整備してほしいというような御要望もいただいております、我々もなるべく早く供用開始したいという思いである。

【委員長】 繰り返すが、是非、1年後、2年後に評価内容を検証していただきたいと思う。

【委員】 例えば、既存にあるこの宇品西公園とか出島西公園とか、この辺の利用状況はどうなっているのか。その辺が利用されなければ、ここもという話もあるかもしれない。

既存にできた施設のものがどういう結果を得ているかということも少し必要だと思う。

【都市整備局】 今、既存の施設のデータを持ち合せていないが、利用の状態としては、出島西公園

も宇品西公園も広場が中央部にあり、そこではいろいろなスポーツの、地域の団体の利用が盛んに行われている。

広場に隣接する遊具コーナーには、御家族連れで子どもさん、小さいお子さんを連れた方がひっきりなしに来て利用されているというふうな状況である。

やはり、住宅を主体とした市街地において身近な、歩いていけるところにある近隣公園というのは、スポーツ、子どもの遊び、高齢者の方の散策といった様々な利用の場として、有効に機能している。

【委員】 視察したときに問題となったのが、商業施設の裏側の公園だということである。そこをどういうふうにも有効に公園として利用できるかとか、交通量が多い道路がすぐ隣にあるのに、子どもなんかの安全性をどういうふうにも確保するのかという問題である。

それと、宇品港の前の大きな公園とどう住み分けをして、どういうふうにも魅力的な公園としてつくっていくかといったような問題が残されていると思う。

ですので、公園として何をつくるのかということをも明確にした上で、その公園が有効に使われるのだということを示してほしかったが、今回の説明ではそれがまだよく見えていない状況である。

【都市整備局】 実は、この公園について、平成 15 年の公共事業見直し委員会で審議されており、その際、事業は継続であるが、周囲の市街地が進んでいなかったため、当分の間グラウンドとして利用できる最小限の整備を行うという方針が出された。

このため、今はその方針で進めているものの、委員の御意見にあるように、あれだけの土地でグラウンド整備だけではいかなものかというようなことがあることから、これは、一旦、供用開始し、その後、地域の人の意見を聞きながら検討していきたいというふうにも考えている。

【委員長】 最後の 23 枚目のスライドをだして下さい。

先ず、委員の意見を踏まえ、追加の資料を提供してほしい。また、対応方針案を今日の各委員の意見を尊重し、少し工夫をしてほしい。

委員会としていろいろな結論の出し方があるが、例えば、もう一度委員会を開くということではなく、もう少し個別に説明していただくという条件で、事業継続の審議結果とする結論の出し方もあろうかと思うが、委員はいかがですか。

【委員】 環境に良い施設が増えることに対し、反対は全くないが、一旦ここで立ち止まる絶好の機会なので、時間をそれほどかけなくていいから、他に使い道の検討を行ってほしい。

代替案立案等の可能性について、当初計画しているから、お金を払っているから、という書きぶりで継続とするのではなく、代替案を考えたことを書き加えた上で、その結果継続しますということなら良いと思う。

【委員長】 書面審議、場合によっては事務局による個別説明を行い、各委員が納得した上での事業継続ということを提案しているのですが、委員はどうですか。

【委員】 わかりました。

【委員長】 委員はどうですか。

【委員】 今の段階で、事業継続という結論をだすのは、どうかと思う。

【委員】 先程来、代替案の検討を求める意見が出ているが、この事業評価委員会の判断が、他の委員会とか審議会、都市計画委員会とかそんなのは関係するのか。

【都市整備局】 例えば、公園が他の施設、例えば病院に代わる場合などは、都市計画変更が必要となり、都市計画審議会に諮ることになる。

【事務局】 代替案の提示を求める意見があるが、それは公園としての利用ではなくて、全く違う用途の利用での検討はしたのかということか。

【委員】 それも意味しているつもりである。

【事務局】 一般的に、都市計画決定をされた都市施設という位置付けがあるものについて、全く違う利用を考えようということはない。この公園は、都市計画審議会で審議の上、この地区に必要な施設であるということで、都市計画決定している。

土地利用の変化によって、必要でなくなったのではないかという委員の指摘だと思うが、公園サイドは、もう少し幅広のエリアでの必要性を説明している。

また、現地に即した形での説明が標準配置図でしかなかったとか、あるいは港湾緑地のすみ分けをどうするかとかの説明が十分でないという指摘だと思う。

これらについては、事務局内部でどのような説明ができるのかということを経験し、委員長へ説明・協議させていただく。そして、再度委員会を開くのか、個別に委員へ説明するのかについて、委員長と協議の上、決めることとし、然るべき方法で説明をさせていただきたいと思う。

【委員長】 そういったまとめ方でよろしいか。

【委員全員】 (異議なし。)