

## 第41回広島県事業評価監視委員会質疑応答概要

- 1 日 時 平成23年11月17日(木) 10:00~11:40
- 2 場 所 県庁自治会館3階301会議室
- 3 出席委員 中山委員長, 戸田委員, 岩崎委員, 河原委員, 宮下委員, 佐々木委員
- 4 議 題 議事(1) 平成23年度の抽出事業について  
議事(2) その他
- 5 担当部署 広島県農林水産局農林整備管理課技術管理グループ  
TEL (082) - 513-3635 (ダイヤルイン)  
広島県土木局土木総務課企画調整グループ  
TEL (082) - 513-3814 (ダイヤルイン)

### 6 会議の内容

#### (1) 平成23年度の抽出事業について

##### ○委員長

それでは、ただいまの御説明について御質問、御意見があればお願いいたします。

##### ○A委員

いいですか。

##### ○委員長

どうぞ。

##### ○A委員

この地価動向によって、土地の値段が上がっているときには先に売った人が不平を言うでしょうが、下がっている場合には、事業の進捗をしていく上で障害が生じるようなことはありませんか、土地所有者のほうから、下がることによる。

##### ○道路整備課長

確かに、毎年下がっておりますので、用地交渉をする段階で値段が下がってきますので、その苦情は出ます。ただ、全国的なもの、また、その地域の土地販売価格を説明いたしまして、その単価については納得してもらっているという状況でございます。

##### ○A委員

新浜工区は今からだからいいのですけれども、例えば門田工区などでも、これはもう既に全部、土地は、買収は済んでいるのですかね。

○道路整備課長

いや、さっきも説明しましたように、面積ベースで約66%で、残っております、まだ。

○A委員

先に、例えば用地交渉に先に応じて売却された方は高く、ちょっと遅れた人は価格が下がっているというようなことは、現実に生じているわけですか。

○道路整備課長

単価につきましては、そのときの売買事例というものがかなり重要になります。売買事例となりますと、去年買収した単価、県が買収した単価がその事例になりますので、大体それぐらいの、そんなに下がらないような単価にはなると思います。ただ、場合によっては多少下がるところもありますけれども、そこらはよく地権者に説明して、納得してもらった上での契約に努めております。

○A委員

理屈はよくわかるのですが、恐らく、土地所有者の反対が多くてそうなったときには、事業の進捗が遅くなるということも考えられるのですが、それは現実には起きていませんか。

○委員長

見通しで結構ですけれどもね。

○道路整備課長

この尾道のことでございますか。

○委員長

はい。

○道路整備課長

尾道につきましては、先ほどもちょっと説明しましたが、一部反対者がおられましたけれども、かなり軟化されまして、話し合いにも応じられるようになりましたので、ある程度のめどがついた状況になっております。ですから、今の計画、整備計画年次の中での完成は何とかできるのではなかろうかというふうに予測しております。

○委員長

よろしいですか。

○A委員

はい。これは、ここだけではなくて、すべての公共事業共通の課題だと思いますけれどもね。

○委員長

宿命的ですから、なかなか難しいですね。だれが賢くならないといけないのかわからないけれども、

住民も賢くならないといけないかもしれませんね。

では、そのほか、いかがでしょうか。

○B委員

よろしいですか。

○委員長

どうぞ。

○B委員

国道 184 号の尾道拡幅の件につきまして幾つか御質問させていただきます。

まず、この交通量、広域のネットを考える場合、尾道松江線のことをどう踏まえられているか。おそらく 184 号線の交通量が多い。広域的なネットということで、184 号線が今、南北に 1 本しかありませんね。だから、それらの交通量も相当オンしていると思うのですよ。そのあたり、どう分別されているのかどうか。恐らく中長期、広域的な流れのもとで動いている方はそちらへ転換すると思うのです。

○道路整備課長

推計交通量を出してある根拠としまして、尾道松江線も一応広域ネットワーク化されるという前提で交通量推計を出しております。

○B委員

それでは質問ですけれども、今現在の交通量のうちどれぐらい転換するのでしょうか。それによって混雑緩和はどの程度緩和されるのか、そこを教えてください。

○道路整備課長

すみません。今の 184 号の交通量が尾道松江にどれだけ転換するかという、手元に数字がないものですから。

○B委員

だから、ここでバイパス、拡幅は無理だということでバイパスをとという趣旨は、南北の交通流が多いからということで、恐らくこの国道 2 号との接点の中で、右折あたりの交通量がネックになっているかと推察するのです。そのところを調べないと、本当にバイパスが要るのかどうかということが検討できないと思うのです。

○道路整備課長

現道の 184 号がありまして、その交通量がありまして、平原台を通ったバイパスが今度は計画されますけれども、それへの転換は約 6 割程度と今推計しております。

○B委員

いや、だから、尾道松江線への転換です。

○道路整備課長

だから、それはちょっと。

○B委員

それはもう既定事実ですね、できるということですね。

○道路整備課長

はい。尾道松江線も含めた交通量推計をしておりますけれども、どのぐらい転換するかという数字とか率は、今、手元にございませんで、申しわけございません。

○B委員

だから、それを踏まえた検討はされていないというぐあいに理解していいのですか。

○道路整備課長

しています。

○B委員

していますね。

○道路整備課長

はい。当然。

○B委員

それを追加資料としてお願いいたします。

○道路整備課長

わかりました。

○B委員

それから2点目ですけれども、この平原の現地視察をさせていただいたのですけれども、非常に高低差が大きいですよね。見ると、都市計画決定の段階においても多くの方々が反対されている。今日の御説明においても今後の見通しがつかないと、相当長い期間が必要であるということですね。

○道路整備課長

はい。

○B委員

となると、門田工区をこれ通しても、新浜のほうができなければ、意味がないですよ。

○道路整備課長

もちろんそうです。

○B委員

まず、門田のほうは、見通しが立っている、いつ完成するのか、竣工するのか、そこを、見通しを、年次を教えてくださいたいのと、それと、新浜工区についての見通し、何年ぐらいを予定されているのか。

○道路整備課長

門田工区につきましては、今のところ平成28年度の供用を目指しております。全体としての供用につきましては、これは一応33年度ということで、今の計画はつくっております。

○B委員

けれども、33年度ということで、今、新浜工区のほうは見通しもついていないということで、6年のできるのでしょうか。

○道路整備課長

当然、門田工区が28年の予定にしておりますので、もう、25年ぐらいになると予測がつきます。それで、そのぐらいから新浜のほうへアプローチしていこうかなと。

○B委員

それは7年間でできるという、ここではっきり断言できますか。

○道路整備課長

今のところ、それで頑張りたいと思っています。

○B委員

実態として、これまで経過年数26年間かかって、門田工区、まだこれ、面積については何%ですか、約3分の1ですよ、用地買収についても。26年かかってこれだけということになると、本当に7年のできるのか。33年にできますか。

○道路整備課長

門田が今、13年度に実際は着手して、約10年近くかかっております。ですから、もうちょっとかかるとお思いますので、新浜につきましても、今、7年とか8年という計画、予定にしておりますけれども、厳しいのは厳しいですが、早期発現をしないと余り意味がないので。

○B委員

はっきり言って、努力はされるけれども、見通しはつかないということですか。

○道路整備課長

いや、つかないのではなくて、33年を目指して頑張るしかないと思っています。

○B委員

それしか言えませんね。

○道路整備課長

はい。すみません。

○B委員

そういう表現はわかるのですけれども、言葉としては、けれども実際、この委員会の、委員長の横で私が言うのはちょっとどうかと思いますが、趣旨として、本当に事業進捗が円滑に進まないというようなところについては改めて見直すということもあり得るというようなことを検討する場なのですよ。だから、本当にうまくというか、スムーズに円滑に進むのかどうかということを、恐らく、ここの表現のところを見ると、相当の厳しさがあるというぐあいに理解するのですが、都市計画決定がされた時点においても、その時点においても相当の反対があったということで、今、本当にここで行えるのかどうか。見直しが必要ということであれば、今、この場が一番いい機会だと思うのです。それによって審議会のほうに持ち込んで再検討いただくというような、そういう趣旨の委員会だと思うのです。これが2点目です。

3点目、よろしいですか。

○委員長

どうぞ。

○B委員

3点目。この平原台と北部地域との関係が、どの程度の交通が必要なのか、本当にこの門田工区のルートが必要なのかどうか。というのは、バイパスを經由して北部の開発地域との行き来は十分できるのではないかと。その交通量の推計はされていますか。

○道路整備課長

ですから、全体のネットワークの中ではしています。

○B委員

いや、ODとして。平原地区に住んでいる方々が北部の開発地域にどの程度通勤されるのか。というのは、新浜ができないと言えば、新浜が相当かかる、できない状況のもとがずっと推移するもとの、門田のルートを通す意味がどこまであるのか、その検討をされたかどうか。

○道路整備課長

今の段階では、平原団地内への転換が大体2000台程度と、ODの結果、2000台程度というふうに。

○B委員

それは発生トリップですね。

○道路整備課長

はい。

○B委員

それはどこに行かれるのですか、北部の開発地域ですか。

○道路整備課長

もちろん、その団地の方とか、JA 病院とか。

○B委員

だから、0D まで戻ってどのように推計されているか、それがバイパスを通ることが無理なのかどうか、その資料もお願いします。

○道路整備課長

わかりました。

○B委員

どちらを優先するかという比較表がスライドの 6 ページ、7 ページに載せられていますけれども、これはどちらを整備するほうがよしという問題ではないと思うのです。広域のネットの面から見て、本当にこのバイパスルートが必要なかどうか、それと実現可能性がどうなのかという視点から改めて検討することが必要なのではないかというように考えます。以上です。

○委員長

わかりました。

まず、この意見書で「町内活動を弱体化し」云々というのが 167 名の方ということなのですが、まとめの下のほうで「組織的な事業反対」というふうに書かれていますね。「組織的な事業反対」だから、リーダー格の人が多分いると思うのですね、その方々が町内会をリードして反対されているのだろうと。

で、今、B委員の質問は、この意見書が提出されたときと現状で変化はないのかどうかということも御質問の中には含まれようかと思うのですが、これが出された時期と、それと現在の状況、尾道市あたりがどれだけ積極的に、まだ事業費が完全についていないから動きにくいかわかりませんが、しかし、これだけ尾道の市長が強く要望されているのですから、そのあたり、県を困らせないように、尾道市の方が積極的にその方たちと協議するとか、そのあたりは把握されているのですか、余りされていないですか。

○道路整備課長

この意見が出たのは平成 4 年で、もう 10 年近くたって、社会状況も相当変化があるので、同じような意見が出るかどうかは把握しておりませんが、尾道市との協議の中では、新浜についても、県と市とではいろいろ議論して、さっきも言いましたような要望も出ております。ただ、尾道市さんが新浜

地区に対して積極的にアプローチしているかどうかについては、把握はしておりません。当面は門田地区を早く完成して、めどがついた時点で新浜に転換するというスタンスは、県も市も同じ思いでありますので。

○委員長

県の思いとしては、あのあたりの交通ネットワークを円滑にすれば県益があるというふうに判断されてなのですか。

○道路整備課長

はい。

○委員長

当然そうでしょうね。

○道路整備課長

はい。

○委員長

何かほかに御意見ないでしょうか。

○C委員

メリット・デメリットの6ページ, 7ページ, 6ページの一番上のメリットのところなのですが、新浜地区を優先した場合の一番のメリットが書いていない。というのは、もともとこれは、184号線のバイパス機能を強化するということだったのですね。もし先に新浜地区を強化すれば、もちろん生活道に通過交通が入ってくるという、大変危険な面もあるのですけれども、最大のメリットであるバイパス機能は、こちらを優先すれば完遂できるというふうに私は理解してしまして、それが書いていない。

○道路整備課長

そこは、おっしゃられように、我々も非常に気になって、いろいろ検討したのですが、確かに新浜のほうからの2号バイパスへ乗る事業者、通過交通になる事業者の通行がスムーズにいけば、それはメリットがあると思うのです。事業者にとってはです。ただし、デメリットのところでも示していますように、そこがネックとなつてかえって交通混雑するというデメリットもある。そうしたときに、メリットとデメリットを両方ここへ計上するということがどんなものかなという異論がありまして、いわゆる渋滞なくスムーズに、そこが平原ランプと市道を介してスムーズにいけば通過交通のメリットはあるのですが、それが混雑してかえってデメリットになるということがありますので、あえてメリットのほうにはそのことは記述させていただいておりません。そういうことで記述していないということです。

○委員長

納得されましたか。

○道路整備課長

ちょっと苦しいのですが。

○C委員

とりあえずわかりました。

○委員長

そのほか、いかがでしょうか。

○A委員

いいですか。

○委員長

それではお願いします。

○A委員

そもそも道路というのは、結局は、住民あるいはその道路を利用する人たちの便益性の向上を図ることが目的であろうかと思うのですが、それに対して、この新浜地区の人たちの意見を見ますと、反対意見が圧倒的に多いということは、新浜地区の人にとってはこのバイパスは基本的には要らないと思っておられるのですかね、組織的な反対というのは実際。

○道路整備課長

「組織的反対」という表現をさせてもらっておりますのは、町内会で取りまとめられたと、全員ではないと思うのですが、回覧か何かで取りまとめられたということで、そういう表現をさせていただいております。

○B委員

よろしいですか。

○委員長

どうぞ。

○B委員

平成4年に都市計画決定されたということですね。そのときの審議会の中での審議内容というのは閲覧できるのでしょうか。この件について反対の意見にどのように対応されたか、扱われたか。これだけの数があれば、公聴会とか、それなりのしかるべき機会を設けるべきだと思うのです。また、審議会にここの団体の代表が来て陳述するとかいう機会も十分あり得ます。そういう機会を設けられたのでしょうか。

○道路整備課長

はっきりしていませんけれども、設けていないと思います。

○B委員

それはどのように処理、対応されたのか。

○道路整備課長

これは、この場では。

○B委員

これを全くリジェクトするのは余りにも荒っぽい審議です。私も16年間審議会委員をやりましたが、この幸いにして就任はこの後だと思います。

○道路整備課長

わかりました。

○委員長

ですから、今、4点ほど追加資料の願いをさせていただいているということになりますね。尾道松江線が開通したときの交通量の転換と、OD調査の問題と、今の議事録の問題ですね、当時の。もう一つは何でしたか。

○B委員

今の議事録で。

○委員長

三つでいいのですか。

○B委員

三つですね。

○委員長

もう一つ何かあったような気がしたな。

○B委員

私からお願いしたのは、広域の問題と、ODと、それと審議会の議事録ですね。

○委員長

それと、私のほうですよ、住民の人たちの、尾道市が今どういう努力をなさっているかという。市長さんからのこういう文書はある意味でさらっとしか我々は思えなくて。

○B委員

市長さんの御意見も、見たら、直接的な御意見がないですよ。要望に近い。だから、ポイント、本

当に必要なのだという中味がないのです。けれども、趣旨は趣旨ですから、受けるとして。

○委員長

そのほかはないでしょうか。D委員もよろしいですか。

○D委員

はい。

○委員長

では、かなりの宿題を残して、この事案については終わらせていただいて、次に進めさせていただきます。お気づきになったらまた後ほどでも結構ですので、御意見をお願いいたします。

○D委員

では、すみません、一つ。

○委員長

どうぞ。

○D委員

御質問したことがあるのかどうかわかりませんが、この事業は昭和45年度から平成43年度という話で、当然長期にわたっているものですが、広島市の御意見もそうですが、東日本大震災という話があったときに、この前に私は個人的にはお伺いしたこともありますが、例えば3-6の資料で色分けして整備をされて、これからも整備するということがわかるような絵になっていて、非常にわかりやすいというふうに思います。

ちょっと気になりますのが、例えば広島駅の周辺、黒い色で囲ってあるこの古いところの、その事業の地震に対する安定性の低いところを、これはいつごろ見直しをされるとか、あるいは検討されるか。恐らく赤色のところは今の耐震設計になっているから十分もってくるだろうというふうに思うのですが、結果的に25年度以降の緑が相当ある。これが平成43年度までに終わるという予定だというふうに思いますが、そのときに、この黒いところをどういうふうに見直しをされるなり、あるいは安全性のチェックをされるのか。この辺をしないと、結果的に一番重要なところが地震でやられるというようなことも当然想定される状況になっていますので、その辺のスケジュールといいますか、可能性について御意見をいただきたいと思うのです。

○河川課長

耐震性能につきましては、黒いところ、具体的に言うと平野橋という、国道2号の橋があるのですが、それより上流の左右岸とか、平野橋から御幸橋の間の左岸、あそこも平野町と言うのですかね、その付近のところが確かに古い基準でできておりますので、耐震的には耐震性能のチェック、耐震の照

査が必要な区間になろうと思います。まだ現時点では照査をしておりませんので、これからそこらについてはやっていく。もちろん、チェックするともつというところもあると思いますが、そこらについては照査して、追加の工事が必要なところはやっていきたいと思うのですが、今のこの事業の中にはそれは入っていませんので、また追加で検討していくことになろうと思います。

○委員長

今おっしゃったのは橋梁ですか。

○河川課長

いいえ。護岸です。

○委員長

堤防。

○D委員

堤防。

○委員長

護岸。

○河川課長

護岸です。

○委員長

護岸のほうの耐震設計というのはよくわからないのですが、当時の耐震性能というか、これは阪神・淡路よりさらに前ですよ。そうすると、恐らくレベル1とかレベル2もない時代で、D委員がおっしゃるように、相当変わってきていますよね。それをすべて対応しようと思ったら、建築基準も一緒ですから、古い建物を今の基準で見直したら全部耐震補強しないといけないような感じで、それが合理的かどうかというのはまた別次元の話になると思うのですが、少なくとも堤防について心配であるということは確かだろうと思うのですが、全部見直すというのはコスト的にも大変だろうとは思っているのですが。

○河川課長

まず、照査の中身でいくと、阪神のときに堤防の下が砂とかそういう構造であれば、地震で液状化して、つぶれるというのは変な言い方ですが、そういうことで、背後がもし低ければ、そのまま潮が上がってくると浸水してしまうということになります。そこをとにかく防ぐということになりますので、背後の地盤とか下の状況を踏まえてチェックすると、すべてがすべて、チェックというか、耐震が要ということにはなりませんので、この区間が全部対応ではないので、そこは部分的に、例えば矢

板を入れたりして円弧すべりをとめるとかいうことになりますので、ここの黒いところがすべて対象になるとは思っていたかのようにしていただきたいと思います。

○委員長

これはこの場の議論にはならないと思うのですが、県も地震被害想定を出されて、一応、ハザードマップをつくられていますよね。時々あれをどう生かそうとされているのかなと、というのが、危険度が高いところはどのぐらいのタイムスパンで強くしていくとか、そういうことを検討されているのかどうかという情報を持っていないので。マップが出されていることは確かですよね、液状化についても、それから地震動予測についても。ですから、そのシミュレーションの精度にもよるでしょうけれども、かなりの確信度があるということであれば、できたら今のような質問に答えていただくためには、この堤防沿いといいますか、護岸沿いというか、そのあたりの地震危険度がわかれば、ありがたいと言えばありがたいですね。「皆さん、自分で調べてください」と言っても、そう、なかなかわからないですよね。あれ、500mメッシュでちゃんと出ていますよね。

○河川課長

かつて、堤防の今の耐震についてはできて、県の中では、盛土の大きいところについてはやっております、必要などころについては耐震補強を、下流のほうからやっております。まだ全てとは言いません。整備と並行してできるところは、例えば今のこのところでも、どんどんやっておりますし、こういう補助ではないのですけれども、単独の予算でできるところについても対応をしておりますので、徐々にそういうのは解消されつつあると思っております。ただ、地震の想定とか、そこらが今、少しずつ。

○委員長

変わっていますからね。

○河川課長

ですので、そこらについてはまた、国のいろいろな基準とかいうのも出てきますので、そういう動向を見ながら対応していくことになろうと思います。

○委員長

D委員、いかがでしょうか、よろしいでしょうか。

○D委員

はい。どうもありがとうございました。

○委員長

そのほかはいかがでしょう。

○A委員

すみません。

○委員長

どうぞ。

○A委員

全くつまらないことを聞くのですが、ここは県管理でやっておられる、そしてこれから西のほうは直轄でやっておられるわけですが、直轄区間と県管理区間とでこの基準というのは同じということになっているのですね。だから、古いところも直轄のほうもそのような方策を持っておられるということなのでしょうかね。

○河川課長

例えば地震の基準は全く一緒ですし、高潮などの高さについても同じような考え方で整備をしております。どこまでの高さまでやるというのは多少、各事業者で違うところがありますけれども、基本的に目指すところは一緒のところではやっております。

○委員長

補足説明をお願いします。

○土木整備部長

まず、広島湾の高潮対策については、持っているところが、港湾の海岸で持っているところと、河川事業で持っているところがございます。その河川も、国が管理している河川もあれば、県が管理している河川もある。港のほうも、国が代行してやっているところがあれば、県がやっているところがありますので、関係するところが4者ありますので、4者でどの高さでまず高潮対策をするかということ、もう昭和45年ぐらいに計画を決めていまして、東京湾・伊勢湾と同等に、伊勢湾台風相当が最も過去被害が大きかったところの台風ルートを通ったらどうなるかという想定ですから、東京、名古屋、大阪と同等の水準で、伊勢湾台風相当が来たらどうなるかということを想定して、それに耐える高さをつくりましょうという計画をつくって、港湾と河川でやっています。

そのときに、港湾と河川では、高さ表示が標高、TPでやるのと、CDLだったか、基準のスタートのゼロ点が違うので、見た感じ少し違うのと、ゼロ点が若干変動したりするのですよ、港湾のほうは。東京湾の水準は変わりませんが。それで若干、高さの見た目が違いますけれども、ほとんど同じ高さでやっています。

その高さを目指して、平成3年とか平成11年に高潮被害がたくさん出ましたので、四十何年からやっていますが、物事が進んだのは、直轄は55年からで、始めて、大きく進んだのは平成3年から大きく進んできているということです。

次に、津波とか地震対策がどうなるかという問題になります。

津波については、東南海・南海地震が起きたときにはどのぐらいの高さの津波が来るかという想定をすると、広島は大分、震源から遠いので、高潮で海の高さが上がるよりも津波のほうが低いので、現在の東海・東南海の二つが一遍に起きたときの高さは今の高潮対策を進めれば大丈夫という基準になっています。高さ的には今の二つが大丈夫。

ただし、東日本大震災みたいに大きなのが、もっと大きなのが来たらどうするかとなると、そこまで物をつくるのか、逃げてもらうのかという判断はあるので、多分、1000年に1回のものになると、物をつくるというよりは逃げてもらうほうのお願いをせざるを得ないのではないかという問題になってきます。

最後に、では揺れたときに地震対策で液状化が起きて堤防がどうなるかという問題だと思います。

地震が揺れて液状化が起きると、上に載っている土の堤防が重たいので沈んでいくので低くなるので、今はそれを沈んでいかないようにというので、矢板を入れて、揺れても上のものが浮いている、沈んでいきにくいようにするという対策を国も県もとっております。矢板を入れたりとか、港湾は杭を打っているような感じですが、多分、揺れても堤防が沈まないという対応はとるようにしています。それは阪神・淡路大震災以降やっております。

それ以外の堤防については、多分ですけれども、国もそうですけれども、全体的に耐震チェックをさせられておりますので、県もしているのだと私は思い込んでいるのですけれども、していなければ至急やります。していなければ至急やりますが、そのときの基準は、地震で揺れたときに堤防が低くなりましたと、日ごろの潮位変動で水が入ってくることは最低限なくしましょうと。地震で揺れてつぶれても、潮位変動で水が入っては困りますから、だから堤防が地震で壊れても潮位変動で水が入らない程度に土は残るように、土ですから絶対壊れないようにできませんので、壊れても浸水がしにくいような堤防をつくるという基準になっていて、阪神・淡路大震災のときに湾岸域は多分全部チェックをして、必要な対策をとらされているはずですので、駅前が多分終わっているのだと私は信じていますが、確認をとっていきたいと思っています。

したがって、一応、それなりの対応はすべてできているのだと思っていますが、それ以上に、想定外は必ず来ますので、それはもう、市民の皆さんと一緒に、いかに逃げてもらうかということを議論していく必要があると思っています。

○委員長

ありがとうございました。

よろしいでしょうか。

○A委員

はい。

○委員長

では、その宿題はよろしいですか、広島駅の耐震チェック。

○河川課長

はい。

○委員長

マップはできていますから。

○土木整備部長

多分できていると思うのですが、チェック。

○河川課

できています。

○土木整備部長

それで、必要な対策をとっているということ。

○河川課

そこはまだ。

○土木整備部長

わかりました。チェックはできているようで、やっているかどうかは、確認をとります。

○委員長

恐らく危険度ランクをつけていかざるを得ないと思うね。

○土木整備部長

そうです。

○委員長

それでは、そのほかはどうでしょうか。

(質問・意見なし)

○委員長

では、特にないようでしたら、次に移らせていただきます。

この事業を重要審査案件にしたのは、工事費が17%強増加しているということが一つあったのですが、それについてはもう皆さん、道路でやるとしていたものを港湾でやるということで、もう御理解いただいていますよね。そうすると、特段の御意見はいかがでしょうか。

○B委員

よろしいですか。

○委員長

どうぞ。

○B委員

小用港のウシイシ地区について、先ほど、カキの業者が6件から4件に減ったと、2件廃業したという御説明がありましたね。その廃業した理由というのはどういうところにあるのでしょうか。経営上厳しいとか、どういう。それで、4件について、今後とも継続的に営業するという確認はとられていますよね。

○港湾企画整備課長

先ほど説明した当初計画、変更計画の図面なのですけれども、今、カキ業者さんの移転する用地の左側に現在の小さい船だまりがあるのですが、その左側のところに、道路がかかっているところに現在のカキ業者の方が営業されております。それで、この道路で移転が必要となったものですから、そこで意向確認をいたしまして、4件については引き続きやられると、2件については廃業されると、そういう意向確認でこの土地の利用が変わったと。

○B委員

廃業される理由は。

○港湾企画整備課長

理由については、やはり先ほど言われましたように、そこについては経営が厳しいというふう聞いております。

○B委員

経営が厳しい。4件のほうは、あと残りの4件は。

○港湾企画整備課長

移転するという意向なので、まだまだやっていくという。

○B委員

頑張られると。わかりました。

○委員長

強いて言えば、江田島のほうはちゃんと、「後継者の育成も順調に進んでいる」と、こういう記述があるのですよね。できたら、B委員の今の疑問に回答するためにも、ここの尾道三原のほうもそういう後継者について、多分書かれていないように思うのですけれども、どうなのでしょうね。把握は多分され

ていないのでしょうか。後継者です。

○港湾企画整備課長

後継者がどれぐらいいらっしゃるかとか。

○委員長

「育成も順調に進んでいる」という、江田島のほうは表現がちゃんとあるんですね。だから、B委員の御質問はそういうことも含まれているのかなと思って。

○B委員

あと、設備をきちっとして、廃業されると、何をやっているかわからないですよ。

○港湾企画整備課長

先ほどの漁獲のほうにありましたように、カキをやられている方と、通常のイワシ漁といいますか、普通のをやられている方と混在されておりますので、そういった面では、今、漁協さんが何名いられるかと、今、把握していないのですけれども、その人数等は、聞けばわかると思いますけれども。

○B委員

よろしいですか。

○委員長

どうぞ。

○B委員

例えば県のほうで、広島なり尾道なりで、カキ小屋をやられていますよね、カキを食べさせる。ある意味で特別な取り組みだと思うのです。だから、今、6次産業化とかよく言われますよね。ただつくるだけではなく、とるだけではなくて、そこで付加価値をつけてというようなことが行われれば、経営的にも楽になると思うのです。漁業については、多くの漁業が一番いいところを港として確保されているというぐあいに聞きますけれども、そういうような取り組み等は、江田島においてはどのようなのでしょうか。そういう動きはあるのですか。

○港湾企画整備課長

ブランド的なものですか。

○B委員

はい。いろいろな、観光化とか、客を呼んで観光事業と連携するとか、あってもいいのではないかなと思うのです。県でやられているのは実験ですよ、一つの。

○港湾企画整備課長

そうですね。

○B委員

そういう実験をこういう漁港でどんどん展開するということがあってもいいのかなと思っています。私の質問は、営業が厳しいのだろうと推察のもとで、見通しはどうかということなのですけれども、期待的観測もあります、そういう事業展開をされる動きがあるのかどうかと。

○港湾企画整備課長

今、江田島で今のカキ小屋とか、そういったカキのイベントはやっていますかね、カキ祭りとか。

○空港港湾部長

いろいろ多分取り組みを、当然、市も、先ほどの江田島市長も、お話を直接したこともございますけれども、いろいろ、その地域の大事な産業として、税金が入ってくるわけですから、大事な産業として一生懸命やっておられるというふうには聞いておりますけれども、今おっしゃられたように、具体的にどんなことをやって盛り立てていっているのかということについては、今、私ども、幾つかの事例は。

○港湾企画整備課長

6-6 ページをお開きください。6-6 ページの航空写真で「ウシイシ地区」と書いてございますけれども、ここの赤く線が引いてあるところが今回のプロジェクトです。そのオレンジで線を囲ってあるところが、本小用地区と言いまして、ここに、広島港からフェリーと高速艇が着くターミナルがあるところになっております。ここの部分で月に1回程度、水産市というか、そういったものを今やっているといった状況になっております。

○空港港湾部長

そういったこともあるのでしょうかけれども、多分、先生がおっしゃるのは、もっといろんなことをやらなければいけないのではないかと、その取り組みについてどうか、そういうのがないと、若手の育成と言っても希望が持てない中でどうしていくのだろうというような御指摘だろうと思っているので、そこはもう少し確認をしていきたいというふうには思っております。

○B委員

事業を、ハード整備を行うときには、その利活用、維持管理も含めてどう展開していくかということ、付帯条件にされて整備していくということもあってもいいと思うのです。そこは民間に任せてもいいのですよ、別に行政がやるのではなくて。ただ、いずれにせよ、整備をしてそのままそれで終わりというのではなくて、その活用のほうもある程度念頭に置きながら整備を行っていくというような方向性が望ましいのではないかと思います。

○空港港湾部長

おっしゃるとおりです。

○B委員

特に漁港については、厳しい状況が恐らく推察されますので、その点、行政的な面から見ても、指導なりアドバイスをされてはどうかというぐあいに思いました。

○空港港湾部長

ありがとうございます。港の場合、つくっても使っていただかなければまた言われる話になりますので、そういったところはしっかりと確認して、使うことをどこまで意識してやっているかについてはしっかりフォローしていきたいと思います。

○委員長

私も不勉強なのですが、道の駅というのは結構定着してきた感があるのですが、海の駅とかいうのはどうなのですか。港の駅というのは余り聞かないのだけれども。

○空港港湾部長

海の駅というのももちろんあります。海の駅も、今、十何個あるのと、あと、みなとオアシスとか、いろんな物販とかやるようなものもいろいろ、そういった形で取り組んではいます。なかなかまだ、ネームバリューとして若干低いようではございますけれども、いろいろ打ち出すように今しているところでございます。

○委員長

どうでしょう、2-6、2-7についてこれ以上御意見なければ、若干時間がありますので、何か全体でお気づきの点のような。では、どうぞ。

○E委員

一番最初の地価動向のことなのですが、これは私の質問に対しての回答だったと思うのです。

それで、ここへ来てちょうどいしたものですから、まだ内容的に、これが正しいのかどうかということの精査もできないわけですが、要はB/Cが1.0になっているからいろいろ、あとき「神経質だ」という言葉で表現したと思うのですが、総用地費のところの地価の動向がどう反映されて計上されているのかなという疑問があったわけなのです。

といいますのが、当初の収用で土地を収用していった、収用というか、取得していかれたところの土地が例えば1000としたら現在価値は300というふうになった場合、この取得費というのはどのケースが載るのだろうかということなのです。「残存価値」ということの表現が、時価をあらわしていることなのか、それとも取得費そのものの原価的なものなのか、「投資額」というところでの表現なものですから、これをどう理解しているのかなという、あときの質問だったように思うのです。

結果として、この地価動向で検討して下さったらほとんど影響がないのだという回答のようでしたが、そういうものなのですかね。

だから、私の質問がちょっと的外れなのかもしれませんが、さっき言いましたように、1000で取得したものが現在の価値としたら300だというときに、投資額は確かに1000なのですね。ですが、価値としたらもう300になっている。その表現というのは、このいただいた資料には表現されているのですか。そういうものというのはどこをどういうふうに見たらいいのかなと思ったのです。

○委員長

では、もう少し詳しく説明をお願いしますか。

○E委員

見方がよくわからないのですけれども、あそのB/Cのところの算式に乗せます投資の額、あれは用地費だけだというふうに説明いただいたと思うのですね。補償費は入っていない。でも、これをマイナス。

○道路整備課

それは誤解があるかと思います。

○E委員

そうですか。

○道路整備課

はい。ここで言う投資額のほうは、用地補償費なのです。前回のときに「用地費」という表現をしたのは、残存価値を控除する場合のみが用地費なのです。補償費についてはもう既に価値がありませんので、残っている土地の代金についてだけは価値として残っていますので、それを現在価値として控除しましょうというものです。

○E委員

ということですね。補償費が入っていないというのは。

○道路整備課

投資には入っていますよ、もちろん。

○E委員

①+②-③、あそのところの計算ですから、もちろん補償費は①のところには入っておりますが、③のところでは入っていないという御説明だったと思うのです。

○道路整備課

残存価値には入っていない。

○E委員

入っていないということですね。

○道路整備課

それは用地費だけなのです。

○E委員

残存価値に入っていないということは。

○道路整備課

事業が終わりまして50年たっても、土地の価値だけは残るわけですから、それは一応、評価の対象から外しましょうということなのです。

○E委員

「評価の対象から外しましょう」。

○委員長

そこがちょっとわかりにくいのです。

○道路整備課

それは、投資の費用がなくなっても、土地としての価値は残ります。

○E委員

もちろん土地があるというのはわかるのですが、その価値というのはどのケースが入るのですか、数字は。

○道路整備課

用地費です。用地費をその評価から50年後の価値として取り扱うのです。

○E委員

現在価値で。

○道路整備課

はい。割り戻して。

○E委員

引き直してやるということですか。

○道路整備課

はい。

○委員長

資料2-2の2-3ページの③の用地残存価値の算出式、「総用地費」云々で割引率を考慮していますね。

○道路整備課

はい。

○委員長

これもやはり、サマメーションというのか、足していくのですよね、恐らく。

○道路整備課

そうです。各年次ごとに。

○委員長

だから、今の質問は、例えば用地費の外挿のようなものはどうされているかというところもあろうかと思うのですね。毎年毎年の用地費を考慮して足すのですか、ここは。

○E委員

それがちょっと。

○道路整備課

そうです。用地に投資した額をすべて足す。

○E委員

投資しますよね。

○道路整備課

その年ごとに投資した額ですね。

○E委員

取得しますよね。

○道路整備課

はい。

○委員長

これ、サマメーションですね。

○道路整備課

そうです。合計です。

○委員長

極端に言えば、毎年毎年違う可能性があるけれども。

○道路整備課

それはもちろん、毎年換算率が変わってきますので。

○委員長

そのもらった地価指数というのは、2010年までですか。

○道路整備課

そうですね。

○委員長

そこから先はどういうふうに、数値としては使っているのですか。外挿はできないでしょうね、恐らく、ものすごく下がっていくから。どこかで打ちどめしているのですかね。

○道路整備課

だから、今回の評価はあくまで今後のものだけなのです。今後必要となる投資費、それから用地費についてのみの話なのです。今後です。

○委員長

そのときの地価ですよ。

○道路整備課

その分が、今後地価がどうなっていくかというのが不透明ですので、直近の単価で。

○委員長

それをずっと使っているわけですね。

○道路整備課

そうです。直近の単価、特に「今年度改正されました単価に置きかえた場合にこうなります」という。

○委員長

それはそれである程度、仕方ないですかね。

○E委員

仕方ないですかね。

○委員長

難しいでしょうからね。

○E委員

用地費控除。ここの表の見方なのですが。

○委員長

しかし、便利になると、地価が上がる可能性もあるのです。

○E委員

もうちょっと、帰ってよく検討します。

○道路整備課

ですから、とりあえずB/Cを把握するというよりは、もう、現在の価値で、上がったたり下がったりしているのですけれども、現在の単価でやったらB/Cがどうなるかという判断をさせていただいていると

ということなのですけれども。

○E委員

資料を読ませていただきます。

○委員長

またじっくり質問してください。

○E委員

すみません。わからなかったものですから。

○委員長

もう一度ありますし、その間でも結構ですので。

○E委員

はい。

○委員長

そのほかはいかがでしょうか、全体を通して。特にもう、御意見はないでしょうか。前回は時間が足らず困ったのですけれども、今度は余裕があって、難しいものですね。

○A委員

じゃ、ちょっと。

○委員長

どうぞ。

○A委員

ここの委員会で言うべきことではないのかもわかりませんが、平成9年ぐらいですかね、ピークは、それから公共事業費が半額ぐらいに落ちていて、特に道路事業の工期は延伸しています。これを軽視するわけではないのですが、河川とか海岸というような生命等に大きく影響するものについて、こういう傾向が続くということは、望ましいことではない。特に東日本大震災などを見てもそうなのですけれども。

だからここで、委員会で言うべきことかどうかと私が言うのは、この委員会でそれをふやせというようなことをこの委員会が言うべきかどうかというのがわからないものですから、言うべきかどうかというのを申し上げているのですが、でも、これはどうしても、河川、あるいは三原の海岸にしても、いろんな意味で、そういう、財産権であるとか生命権を侵害するような問題ですから、国としても県としてもこれは大幅にもう一遍もとへ戻すぐらいのことをやらなければいけないのではないかと思うのですが、こういうことはここの委員会で言ってもいいものなのかどうなのか。

○委員長

趣旨とは違うのですが。

○A委員

趣旨とは違うのですが、継続は当然しなければいけないということなのですから、それを前提にして、早くやれと。

○委員長

そう思われている方もおられるということですね。

○土木整備部長

言っていないかどうかはこちらの判断であります。事業主体としましては、これにつきましては、事業を続けるべきかやめるべきかという御判断をいただくことだと思いますので、事業者としては、「どうせやるのなら、早くやって効果を出せ」という声を言うだけで非常にありがたいと思いますが、その評価対象になっているかどうかというのはわかりませんので、また調整させていただくことになると思います。

全体的に予算は、道路も河川も減ってきております。それは非常に大きな問題になっています。

とりあえず広島県といたしましては、今後10年間に社会資本をどう整備するかという長期計画をつくった上で、それぞれ、河川は河川、砂防は砂防、道路は毎回つくっていましたがつくりましたけれども、今後3年とか5年をどうするかというのはやっていかなければいけないと思っています。

その中では、予算をふやせというのは、言いたいのですが、我々としては、執行部隊としては与えられた枠でいかに効率的に効果的に効果を発現するかというのが我々執行部隊の宿命だと思っておりますので、いかに、どこからやるべきかという、線的にやるところと、選択と集中を図っていくことと、プラス河川ですと、改築という観点は非常にしんどいので、現状の機能をいかに維持していくのか、特に河川の断面で土砂がたまっているのを放置するのではなくて、既存の施設をとにかく有効活用するということにも軸足を置きながらやっていくということと、砂防は特に重点ですけれども、非常に日本一危険なところが多いところがございますので、物をつくるのは限界がありますので、やはりソフト、ですからいかに早く逃げさせていただいて人命を守るか、そのためにどういう我々が情報提供できるかという観点で仕事をしていくということで、我々としては、与えられたものをいかに効率的に効果的にやるかということで頑張っていることとございまして、その与えられたものを増やすかどうかについては、応援はしてほしいと思っておりますが、どこかというのはありますので。

○C委員

最後に一ついいですか。

○委員長

どうぞ。

○C委員

先ほどの私の質問で、私なりに「こう理解したらいいのか」という、要するに、新浜工区を先にやるメリットというのは、デメリットが大き過ぎて実現性がないと、それでそのメリットはもうメリットとして挙げるができない。ということは、もう既に、メリット・デメリットを勘案するという段階ではなくて、もう実現性がないから。

○道路整備課長

「新浜を先にやった場合はこういう問題がありますよ」ということで整理したもので。

○C委員

いや、そのメリットのほうにあえて書かなかったということは、要するに、両建てしてもいいはずなのだけれども、あえてメリットに書かないということはもう、要するに実現性がないということですよ。ね。

○道路整備課長

そういうことでは決してありません。

○土木整備部長

実現性がなかったらやめろという声もありますので。

○C委員

いやいや、先に新浜工区をやる実現性がないということです。要するに、そのデメリットの、バイパスランプへの交通集中量が大きいと、それから通過交通が生活道に流入して、そこを先にやれば大きな障害があつて、そのバイパス機能を優先するよりもそっちのデメリットが大き過ぎて実現性がないと、そういう理解でいいのですか。

○道路整備課長

先ほどから予算の話が出ていますがけれども、本当を言えば、全面展開したいですよ。門田もやる、新浜もどんどんやる。ただ、予算がこれだけ厳しくなってくると、さっき言いましたように、選択と集中の中で、ある程度限られた予算で早く事業効果を出すにはどうする、どういうやり方がいいかと考えたときに、北からやっていったほうが有効ですよという説明をさせてもらったつもりなのです。

○C委員

もちろんそうなのですが、バイパス機能を確保するというのが最大の命題であれば。

○道路整備課長

最終的にはそうです。

○C委員

私の論理はあるわけですよ、そこを最優先でやればいいではないかと。

○道路整備課長

はい。

○C委員

けれども、それをやるには余りにも、そのデメリットの2つ目、上のデメリットの2つ目、下のデメリットの3つ目が大き過ぎて、実現性がないと。

○道路整備課長

新浜を先にやる実現性がないです。

○C委員

バイパス機能を確保するという命題を達成する実現性がないということですよね。それだったら、そう一言書けばそれで終わりではないですかという、メリット・デメリットという問題ではなく。

○道路整備課長

門田と新浜の2つのところがあって、どっちを先にやったほうがということで。

○B委員

よろしいですか。

○委員長

どうぞ。

○B委員

どちらを先にやるという問題ではないと思うのですよ。

○道路整備課長

そういう質問だったと思いましたので。

○B委員

問題は、一番大事なのはバイパス機能が要るのかどうかという点です。そこを立証していただいたら。それと、もう一つは、実現可能性がどこまであるのかと。だから、必要性和実現可能性です。そこをきちっと両方立証していただいたらいいのですよ。私のお願いしたデータ提出はその点に全部集中しています。

○土木整備部長

最後の実現可能性については、頑張らなければならないという部分がいっぱいありますので、今の段階

からみんなが「用地オーケーです」と言うのはなかなか難しい部分もありますので。

○B委員

だから、門田地区を幾ら頑張っても、新浜地区のほうで本当に硬直、動かないと、だったら何をやっているかわかりませんよ。それこそ無駄遣いです。

○委員長

だから、そういう意味で、平成4年の、ぜひ、議事録を拝見できるのだったら読ませていただきたいというのが1点ですよ。

優先順位等の問題については、もう少し私も、例えば、難しいとは思うのですけれども、交通の専門家でもないし、余り言えないのですけれども、定量的な値がちょっと欲しいかなと、例えば交通量が流入してくるといのは、大体、観念的にはわかるのですけれども、具体的に今の1.5倍ぐらいになるとか、そういう、少し数値的なデータが欲しいようにも思います。反対者は数値的なデータで出てきて、これははっきりしていますからいいのですが、やはり難しいのですかね。どう流れるかという評価はなかなか難しいのですかね。

私、問題は別だと思っていますので、B委員がおっしゃるとC委員がおっしゃるのは、分けて整理する必要があるかなというふうに思います。それがすべてお願いした資料に関係してくるように思いますので、もう一踏ん張り、よろしくお願ひしたいと思います。

では、そのほかはないでしょうか。

(質問・意見なし)

○委員長

次回の委員会では、非常に重い宿題が一つございますけれども、それも含めて、一応のたたき台はつくらせていただけたらなと思っています。たたき台をつくるのも難しい場合にはまた御相談したいと思いますけれども、とにかくたたき台をつくらせていただいて、各事業に対する再評価意見の骨子案を作成させていただいて、次回の委員会でそれについて議論を行いたいと思いますけれども、これがほぼ例年どおりの流れです。それでよろしいでしょうか。

(異議なし)

(2) その他

○委員長

(バイパスの二号線への取り付け)位置については慎重に私自身も考えさせていただきますが、それでは事務局のほうから今後の日程についての説明をお願いいたします。

○司会（土木総務課長）

次回委員会につきましては、既に皆様のほうの御都合をお聞きしておりまして、調整の結果、12月1日木曜日午前10時から開催したいと考えております。詳細については近日中に御案内させていただきますので、よろしくお願ひします。

○委員長

それでは、本日も長時間にわたり熱心な御審議ありがとうございました。これで本日の委員会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

閉会 11：40