

第42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12月1日(木) 10:00～11:45
- 2 場 所 県庁北館2階第1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) 事業再評価に関する意見骨子(案)の審議について
議事(3) 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)
広島県土木局総務管理部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22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きまして何か御質問、御意見等ありましたらお願いします。何かございませんでしょうか。

A委員, いいですか。前回, 委員がおっしゃったところですが, よろしいですか。

○A委員

はい。確認させていただきました。

○委員長

わかりました。それでは、特に意見、質問がないようですので、本件はこれで終わらせていただきます。それでは引き続きお願いします。

○委員長

それでは、御質問とか御意見がありましたらお願いします。

○B委員

どうもありがとうございました。一つだけ教えていただきたいのは、もしそういう見直しをするということになると、今、議論をしようとしている事業の中とは別ということであればよろしいのですか。

○河川課長

今はそのように考えております。今後どうしていくかというのはありますけれども、事業としては同じように、地震・高潮対策でもこういう事業はできます。

○B委員

わかりました。

○委員長

よろしいですか。

○B委員

はい。この中でお金を組むかどうかがちょっと気になったものですから。ありがとうございました。

○委員長

把握されていますかね、ちなみにどういう地震を想定してこの液状化の可能性の判断をされているかはわかりますか。わからなかったらよろしいですが、五日市断層とか、己斐断層とか。

○河川課長

全国的な基準の考え方ですので、阪神の地震の後に大阪のほうの河川で同じように液状化で、つぶれたと言ったらおかしいのですけれども、堤防が壊れたという話がありまして、それを受けて全国的な調査が入ったものを反映したものでございますので、震度で言えば5とか、その程度の状況になろうと思います。

○B委員

わかりました。

○委員長

だから、想定外をつくらないという感じですね、全国一律ということは。

○土木整備部長

液状化対策でございますから、多分、5とか6とかになっても多分同じ状況だと思っていますので、液状化になったときにも崩れないということですので、広島で想定される東南海・南海地震とか、直下型の断層地震でも同じ対応ができると思っています。

○委員長

わかりました。ありがとうございます。

そのほかございませんか。これは主にB委員からの御質問だったと思いますので、それでは、地震・高潮対策事業と小型船だまり整備事業についての審議は終わらせていただき

まして、続きまして道路改良事業についての御質疑のほうをお願いいたします。

○A委員

では、よろしいですか。

○委員長

どうぞ。

○A委員

私から質問したところもございまして、追加資料の確認をさせていただきました。

まず、1点目については、バイパスとしての役割ということが大事であると、尾道松江線が出来ても、山陽道以南についての交通量については、転換は難しいということ、国道2号の交通量が増えています。

○道路整備課長

はい。

○A委員

それで、その分が184にオンしているというような理解もできようかと思えます。いずれにせよ交通量は減っていないということ、これを1点目、確認させていただきました。

2点目については、栗原地区というのがどのあたりの範囲なのかというのがこの図ではわからないので、流通団地とか、いろいろな、新たな造成によって、団地形成によって発生した、そこへ行く交通量がいかにどうかということは、これでは把握できないと思えます。だから、交通量調査の限界なのかもわかりませんが、より細かな精査が必要だろうと、平原地区の方が本当にこのバイパスを求めているかどうかということは、これではわからないということです。

184のバイパスの規格はどういう規格になっているのでしょうか。その規格によって将来交通量が将来1140台転換するというようになっておりますけれども、どれほどの規格なのかということ。

それと、もう1点は、いわゆる住民の方々が反対していることについて、審議会においてほとんど意見が出ていないということです。

それで4件、件数は少ないですけども、170名の方から意見が出ているという場合は、やはりきちっと取り上げて議論されてしかるべきではないかと。

無視したということではございません。ここにおいて、記録の上ではこれについて取り上げた意見が出ていないで承認されていますよね、このあたり、ちょっと気になる点で、

果たして意見を出された方は納得しているのかどうか、時代は経っていますけれども、今回、新浜地区の南側の道路整備に当たって果たして同じような問題が生じないのかどうかということが気になるところです。

説明の中では慎重に事業を進められるということをおっしゃいましたが、ここの地域の分断とか、事業の継続性が保てないとか、また、騒音なり排気ガスという意見から見ますと、恐らく居住地区のど真ん中を通過するというルート設定になっているのではないかと、それを迂回するということはできないのかどうか、フィジカルな面で細かく、このくらいの情報では検討できませんけれども、そういう検討はできないのかどうかという、これは質問です。

規格はどうかということとルート設定、反対される方々、住民の住区を避けるようなルート設定はできないのかどうかと、この2点について追加質問をさせていただきたいと思います。バイパスの必要性というのはある程度理解できます。

○委員長

では、まず、規格のほうから。

○道路整備課長

まず、道路規格でございますけれども、道路構造令で言っています第4種第1級の4車線道路でございます。それで、設計速度につきましては50km/hというふうになっております。それがまず第1点でございます。

○委員長

すみません、道路構造令を御存じない方が多いと思いますので、第4種第1級というのを説明して下さい。

○道路整備課長

第4種第1級の説明をして下さい。

○中山委員長

簡単でよろしいですから、どういうふうになっているのか。

○道路整備課

よろしいですか。

○委員長

はい。

○道路整備課

道路整備課でございます。

第4種1級と申しますのは、道路構造令上、第4種というのは都市部に存する一般道路のことを指しております。その中で1級というのは、非常に交通量の多い道路が第4種1級に位置づけられております。

○委員長

定量的なデータ、交通量が多いというので、定量的な数値としては決められているのですか。

○道路整備課

すみません。それは、きょう、構造令を持って来ていないので。

○委員長

ここはそれに該当するということですよ。

○道路整備課

そうです。

○委員長

そういうことで交通量が多いということで、50km/hで4車ということですね。

○道路整備課

そうです。30mの幅員です。

○委員長

ということですが、先ほどのご意見について。

○A委員

それでは、2点目の、地区分断といいますか、居住地区の中を通ると、ほかのルート設定ができないのかどうか、その検討はどのようにされたのか、質問です。

○道路整備課長

平成4年のときの検討でございますけれども、なぜこのルートに決めたとかいうのは、今、明確な回答はできないのですけれども、現道の国道2号、バイパスではなくて、もとの国道2号とJR山陽本線が並行して走っております。それと、新浜の埋立地の中で、おりてきて直角に交わるような市道がございます。そこらの位置を考慮してこのルートを選定されたと思います。

それと、分断につきましても、一応、盛土構造ではなくて高架、橋梁がずっと続くという、橋が続くというような構造でございます。そういうことで、先ほどの審議会での意見

の中にも、「横断する施設は、極端に言えば、どこでもつくれますよ」というような形で説明しておりまして、それに対しての意見が特にありませんでした。

○A委員

詳細のことはわかりませんが、ルートを我々は現地視察に行きました。相当の高度でした。そここのところを直でおりるといような感じになるのですか。どういう感じで。

○道路整備課長

すみませんが、現地で説明させてもらったときに、そのときの航空写真図で説明させてもらいましたけれども、真っすぐではなくて、途中で小山がございますので、その山腹をちょっと縫ったり、そこらを縫うような形で、言葉で言うのは非常に難しいのですが、

(航空写真図を各委員に示す)

○A委員

図の上では直線的ですよね。けれども、北のほうはなるべく人が通らないところを通るようにされている、南のほうは、市道ですか、そこに重なるようにしているという路線設定というように理解いたしますけれども、この4車の規格とこの路線設定とは1対1、やはり関係している、4車だからこういうルート設定にしなければいけないというようなことはあるのでしょうか。仮に2車とか、規格を下げた場合には別のルートの設定が可能であるとか。

○道路整備課長

規格によってルート変更の可能性はあるかということですが、規格によって、例えば縦断勾配がある程度規定されております。それによって、例えば、ランクを下げると言ったらちょっと語弊がありますが、地方道のような道路であれば曲線半径がもうちょっと小さくてもいい、縦断勾配ももう少しきつくてもいいような規定がございます。だから、そこらを考慮すれば、その見直しというか、検討の可能性はございますが、もとの2号線にタッチする位置が大体決まっておりますので、この中でのルートの変更という形になると思います。

○A委員

もとの2号線というのは、バイパスのことですか。

○道路整備課長

いいえ。旧2号線です。そのタッチする位置がもう、交差点のあるところがあります

ので、その位置を想定しておりますので。

○A委員

恐らくそのタッチするところの住民の方から反対意見が出ているのではないかと。そうではないのですか。

○道路整備課長

ちょうどここを通るところの町内会ということ。

○A委員

ということですね。

○道路整備課長

はい。

○A委員

だから、そのタッチするところは変えることはできないということであれば、この反対の意見は抑えることはできないと。私からの質問は、そこを避けてタッチすることはできないのかどうかということなのです。

直接的に言えば、規格が、一つは、バイパスをこういう4車の規格で通すほど交通量はきちっとあるのかどうかという点の一つ。というのは、転換がすごいですよね。旧の184から非常に多くの交通量が転換しています。ということもありますけれども、その規格並みの道路が要るのかどうかということと、もう1点は、その規格を変えることによってルートを変えて検討する、タッチするところの場所も含めて検討するということは可能なのかどうか、そのところ、その2点から見て検討されてはどうかというように思うのですが、いかがなものでしょうか。

○道路整備課長

今のデータ、今日お示ししました交通量データ等を考えると、なかなか難しいといえますか、その規格を変えるというのは難しいかなと。ただ、今後、いろんな社会状況等とか、いろんな状況変化があると思います。説明の中でもちょっと申しましたけれども、そこらも十分考慮しながら、事業実施に当たっては検討してまいりたいというように考えております。

それと、旧2号線へのタッチの位置でございますけれども、これは既に旧2号から南へ向いて、港湾道路といえますか、道路ができておりますので、その位置を変えるということは、今度はまた新たな交差点計画とか、新たな問題が出てきますので、その位置はち

よっと、変えるのは難しいかなというふうに考えております。

○A委員

ということは、反対された方々が住んでいるところ、そこを避けることはできないという、もう、既存の関連事業がもう進んでいるので、タッチする場所を変えることはできないという回答ですね。

○道路整備課長

はい。

○A委員

この委員会というのは、審議会ではございません。都市計画決定等はないということですが、事業が円滑に進むかどうかということを検討するべきというようなことがあれば意見を言う。だから、反対意見がこれだけ出て、審議会において十分な議論が行われていなかったということが1点と、時代の情勢によって、潮流によって、このバイパスが4車ほどの規格が本当に要るのかどうかと、門田工区すら事業が予定よりも大幅におくれていると、新たに新浜のほうを行うという場合に、さらなる遅れというのが当然あるだろうと推測されるわけですがけれども、にもかかわらず既定の計画は変えないという判断ですね、行政のほうは。

○道路整備課長

既定の計画を変えないということではなくて、今、都市計画決定されている計画そのものは踏襲しなければいけないと思います。ただ、そういう、さっき委員が言われていましたようないろんな状況の変化の中で、例えば暫定2車とか、そういう形での供用、例えば一日でも早くその効果を発揮するために、4車のところを当面暫定2車線、対面交通で供用開始して効果を早く出すというような形での検討は当然、これから検討していかなければいけない項目だと考えております。

○A委員

もう、すれ違いですから。私は憂えるばかりです。また大きな問題が発生する、事業が進まないということにならないのかどうか。けれども、今までの事業を行ったことを考えるとなかなか軌道修正はできないというぐあいに今、回答をいただきました。それによろしいのでしょうか。私は危惧を覚えるばかりです。以上です。

○委員長

ほかの委員の方、何か御意見はいかがでしょうか。

ここは恐らく、その当時、都市計画審議会に出られた方はおられないと思いますので、なぜ反対者がいるのに何の意見も出なかったというのが、私自身もちょっと奇異に感じましたけれども、ただ、それをここでなぜと推測しても仕方ないので、他の委員の方の御意見も伺いたいと思いますけれども。

○C委員

この事業の推進とは直接は関係ないと思うのですが、それでもよろしいですか。

○委員長

はい。

○C委員

先ほどの御説明の中で、道路構造令第4種第1級で50km/hとありましたが、法定速度は60km/hだから、50km/hということは制限速度になっているのですが、国道のバイパス、あるいは県道でもそうかもわかりませんが、多くは50km/hから60km/hに、法定速度のほうに上げられているところが随分あるのですが、その場合、この構造で60km/hに上げられる構造になっているのか、それからもう一つ、今、検討されているのが、法定速度が60km/hから70km/hに上げようというようなことも検討されているというような話もマスコミで見たことがあるのですけれども、そういう場合に、この構造でそれに適応できるような構造になっているのかどうなのだろうか、お聞きしたいのですが。

○道路整備課長

この50km/hといいますのはあくまでもこの道路をつくる場合での設計速度でございます。いわゆる法定速度といいますのは、今度は公安委員会が定める、いわゆる道路交通法の中での指定となります。ちょっと前まではかなり厳しく、実際の設計速度が50km/hでも制限速度は40km/hとか、いろいろ厳しい規制がございましたが、最近はちょっと、10km/hずつぐらい上がっているようです。

ただ、今の設計速度を、50km/hで設計したものを70km/hまで上げるかと言いますと、基準でいけば、法線とか縦断を変えないと、そういうものにはできません。

ただ、設計速度が50km/hでも、直線区間がございます。そうすると、それは実勢速度で、実際は70km/hも80km/hも出される方もおられますけれども、そこらについては公安委員会のほうの規制のほうで規制されますので、我々としてはあくまでも設計速度は50km/hですよというような形になると思います。

○C委員

なぜそれを聞いたかと言いますと、車の性能というのがどんどんよくなっていますので、スピードが上げやすい方向には、トレンドとしてはあると思うのですよ。それに対応できないのではないかなという気がしたからちょっとお伺いしたのです。

○委員長

安全率を含んでいる設計速度でしょうけれども、一般的な感覚で言うと、ちょっと奇異に感じますね。50km/h をマックスとして安全性を確保した道路で、法定速度が 60 で、その 60 まで出せる可能性はありますかと言われたときには、ちょっと言いようが難しいですね、確かに、説明の仕方がね。その点はよろしいですか、そういうことのようなのですけれども。

○C委員

それはしようがないでしょうがね。昭和 61 年の採択ですから、その時代がこうだったのかなと。ただ、今の時点で恐らく事業採択するときは、法定速度になるのではないかなという気がしたものですから。

○道路整備課長

もう一つ、設計速度につきましては、例えば 60km/h とか 70km/h、どんどん上げれば上げるほど、先ほども申したように、半径が大きくなったり、縦断が緩くなったり、いろいろそういう規制が出てきますので、どうしても事業費がだんだん上がってくるというようなことがございます。

○C委員

ある道路はもともと 40km/h だったのに、何でこんな道路を 40km/h で走らなければいけないのかと警察の人に言いましたら、「50km/h に上げたら 60km/h で走りやがるからの」と言って、今はそれが 60km/h になっているのですね。現実に法定速度になっているのですが、ということは、その当時の設計速度はもう 60km/h にしてあったのかなと、それを公安委員会のほうが 40km/h に絞っていたのかなと、実際はよくわかりませんが、そういう事例があるものですから、この設計速度というのが、今言ってもしようがないのですが。

○道路整備課長

設計速度 60km/h 以上と言いますと、もうほとんどが地域高規格道路並みの幹線道路でありまして、こういう一般道路につきましては大体、40km/h とか 50km/h で設計するのが一般的でございます。

○委員長

それでは、よろしいですか。

○C委員

はい。

○委員長

どういたしましょうか。B委員，何か御意見は。

○B委員

将来，計画が先送りになるか，完成が先送りになるかということを心配するのは仕方がないし，それが先ほどからの議論かと思えます。例えば10年延びるとすると，今，B/Bが1.03ぐらいでしたかね，1.0ちょっとだったような気がします，これが1を割るようなということも十分起こり得るのですかね，10年延びたとすると。微妙なところにすべてが位置しているような気がするのです。

○委員長

これ，特に私はもう，ほとんど縁がないと思うのですけれども，多分もう一度再評価にかかるのではないかと，5年後に，今の制度が続くとすればですね。そうなったら，その直近の交通量とかが出てまいりますよね。

○B委員

出ますね。

○委員長

そうなるよ，今，委員が御心配の点はあり得ますよね。

○B委員

もちろん1.0そのものを使うかどうかもあるとは思いますが，なので，どう言いましょうか，確かにその住民の方々の合意を取り付けるのにどういう見込みがあるのか，この辺を御説明いただくしか，もう手はないような気がしますね。

○委員長

だから，その議事録に「今後も住民の方の意見を聞きながら理解が得られるように努めてまいりたい」と，これは平成4年の時点でこういう議事録なのですけれども，それから19年ですか，その間，我々は全然わかりませんが，交渉には入れないらしいのですけれども，門田工区が終わるくらい，ちょっと前ぐらいからしか交渉ができないらしいのですけれども，だから，そのままなのでしょうかね，平成4年のときから現在まで，住民の方との話というのは。

○道路整備課長

直接の意見交換とか情報交換とかはありません。

○委員長

ないのですよね。

A委員，どうですか，そういう再評価にかかる可能性が高いと思っているのですけれどもね。

○A委員

次回ですね。

○委員長

はい。ですから，交差点の位置は変えることは極めて難しいというか，もうできないだろうと，ただ，暫定2車でいくとか，そういうことについては可能であるということですよ。

ここで結論を出していただかなければならないのは，とりあえずはその門田工区から新浜までの工区の事業の継続はここで是とするかどうかということ，御議論を最後にいただきまして，それで，新浜工区の住民反対の方々の問題は，これは私個人の推測ですけども，かなり先の交渉になってみないとわからないのではないかとというのが私の考えなのですけれども，A委員が交通量の変遷とか，住民反対の方々の気持ちの変化とか，こういうのは今の段階ではもう推定せざるを得ないので，その路線の多少の変更の検討も含めて行政のほうに頑張っていただくということを付記して継続をお願いするということがかかでしょうか。よろしいでしょうか。

○A委員

異存はありません。

○委員長

では，D委員もよろしいでしょうか。

○D委員

A委員の問題意識で，バイパスの必要性がまず本当にあるのかと，それから，門田工区ではなくて，新浜工区のほうの事業の実現性が本当にどれくらいあるのかというのが前回の問題意識だったと私は理解しています。

そのバイパスの必要性については，今日の御説明で，よくわかりました。

それから，門田工区については，委員がおっしゃったように，これからいろいろ知恵を

出して、なるべく早くやっていただきたいということだと思います。

○委員長

E委員はどうか。よろしいですか。

○E委員

はい。

○委員長

それでは、意見骨子案のほうで、これまでいただきました御意見をどういうふうに反映させられるかどうか、今のところお約束はかっちりできませんけれども、当然、後で申しますけれども、12月中旬くらいまでに骨子案をまとめて皆さんのお手元に届けさせていたどうかと思っていますので、何かございましたら忌憚のない御意見をいただけたらというふうに思います。どうも、この難しい審議に御協力いただきましてありがとうございます。

では、特にないようですので、議事の「事業再評価に関する意見骨子案の審議」に入ります。

(2) 事業再評価に関する意見骨子(案)の審議について

○委員長

それでは、ただいまの2事業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。ここでお気づきになった点だけで結構です。どうぞ、何かあれば。

○E委員

2-1のほうですけれども、今さっき結論が保留になっておりますが、そうすると、②の「事業を巡る社会情勢および必要性の等の変化」の文言というものも変わってまいりますよね。

○委員長

全体をもう一度見直したいと思います。

○E委員

ということになると、それが出てこない。このコメントも変わってくるなと思います。

○委員長

そういうふうに御理解いただけたらと思います。

いかがでしょうか。

○A委員

よろしいですか。

○委員長

どうぞ。

○A委員

資料の 2-1 ですけれども、今、E委員が言われましたように、時代の潮流変化といいま
すか、社会情勢の変化に応じて道路の規格についても見直すというような文言と、それと、
ここを書くのはどうか、意見として、取り付く地点ですね、そこについても検討はする
という文言をぜひとも入れていただきたいと思います。

それから、最後の、1 ページ目の下から 2 行目、「門田工区の完了までに」ということは、
完了しなければ新浜のほうの意見の聴取もできないと、しないということについて、こ
こで委員会として合意したということによろしいのでしょうか。私はなるべく早く意見を求
めるほうがいいというぐあいに思います。

○委員長

それも質問させていただいたのです。それに対する回答をお願いしますでしょうか。
門田工区の改良。2 年前くらいから始めるというのが通例のようなものではありませんけ
ども、本当に無理なのかということですね。

○道路整備課長

前回の説明でも説明したと思いますけれども、門田工区が済んでから新浜工区に入ると
いうものではなくて、門田工区の用地がある程度固まれば、次の展開がもう見えてきま
すので、並行して、そこらを、いろんな社会状況とか財政状況も含めて、門田工区のある
程度めどが立った時点で新浜工区のほうには並行して入るというスタンスでございます。

○委員長

その障壁というのは、スタッフ、人間の問題なのか、お金の問題なのか。並行
してやるのが難しいというのは、それだけエネルギーがないという。

○道路整備課長

予算の問題でございます。

○委員長

予算ですか、やはり。

○A委員

意見聴取することでお金がかかるのですか。なるべく早く、その調整は早くやったほうがいいと思うのです。

○道路整備課長

なるべく早くやりたいとは思っていますが、地元の説明に入ることになりますと、事業着手という意思表示をする必要がございますので。

○A委員

それは都市計画決定されています。

○道路整備課長

そのときはされていますけれども、事業認可を受けたり、いわゆる都市計画決定されて、その事業に入るという意思表示をして、地元説明会なり、具体的に入るという形になると思いますので、ある程度、「じゃ、来年から」ということを言うのはなかなか難しいと思います。

○A委員

事業をスタートしなければ事業に関する意見は聞けないのですか、今の制度のもとでは。

○委員長

特に反対者の方ですね、多分、おっしゃっているのは。

○A委員

はい。質問です、これは。そういう制度はあるのですね、法律的に。

○道路整備課長

いわゆる法律であるかどうかと言われますと、私もはっきりわかりませんが、我々が今やっているのは、例えばある程度の事業着手する予算がついて、準備も含めて、準備に取りかかる予算も含めて、そういう、事業着手する方向性を出して地元説明会に入っているのが一般的でございます。ただ、例えばその近くになったときに、どういったらいいですかね、町内会の会合とか、そこらを介して、例えば市町のほう、尾道市のほうから働きかけるとか、そういうことについてはちょっと研究してみなければわかりませんが、県のほうが出向いて意向を聞くというのはなかなか難しいかなと思っております。

○委員長

私が質問したのは、スタッフの問題かと申し上げたのは、例えば門田工区担当の方、新浜工区担当の方というふうに、チームを組んでやるほどの余力は、行政のほうにも尾道に

もないし、県にもないのですかという質問と、動こうとするにはお金も伴うのであればと
いうことの2点でお聞きしたのですが、どちらも難しいと。

○道路整備課長

予算は、どんどん減っている中で、いろいろ順位づけてやっていますから、ある程度制限されると思います。スタッフにつきましては、集中してそのプロジェクトをぼんと立ち上げるときには、それなりのスタッフの、ここの、例えば新浜工区を立ち上げるときのスタッフについては、それは人員的には何とかできるのではないかと考えています。ただ、ほかにもいっぱいあるかもしれませんけれども、なかなか。それは集中、もしその県全体の中で集中して、そこへ集中するということになれば、そこへ人員を持っていかないとなかなかできないと思います。現人員の中で。

○委員長

いかがでしょうか。

○E委員

素朴なことなのですからけれども、例えばこういう青写真が敷かれたときに、門田工区と新浜工区のほう、地区の関係で、ここらが用地買収にかかるということは青写真からでもわかるのではないのですか。そうしますと、それが区分けして交渉に入れたいというか、地域住民の意見を聞くということはさほど難しいようには思えないのですけれども。そうしないと、効果のほどが出てこないですよ。だから、もう青写真ができた段階でそういった意見を聴取していくということは、普通の事業としてあり得ることではないかと思いますが。

○道路整備課長

都市計画変更が平成4年ということで、もうこれ、大方20年近くたっておりますし、その後の状況も多分変わってきていると思いますので、正式な事業説明会というのはなかなか難しいかもしれませんが、尾道市を通じて、その意向とか、その地域住民の町内会としての意向とか、そこらの打診は可能かと思っております。

○委員長

どうぞ。

○A委員

それともう1点、委員会として、「できるだけ反対者の協力が得られるよう」と、「反対者」という決めつけはやめてください。適切ではありません。意見を出されている「意見

提出者」なり。

○委員長

わかりました。「意見提出者」ですね。

それで、今、今後の見通しにかかわる表現なのですが、これは再考いたします。「門田工区の完了までに」というあたりを、どういう知恵を出して、どういう進め方を今度、行政がされるか、今のところ、私には理解できていないのですけれども、もう少し何か具体的な表現が可能でしょうか。「早急に」と書いても、抽象的と言えば抽象的ではありますけれども、確かに「門田工区完了まで」と言ったら、ちょっと先の長い話になってしまうので。

○C委員

いいですか。

○委員長

どうぞ。

○C委員

このバイパスの新浜工区については、基本設計はもうできているのですか。

○道路整備課長

実際、現地に入って測量したようなものではなくて、図上で1000分の1の計画図はできております。

○C委員

私が申し上げたいのは、多くはそうなのですが、道路の計画がちょっとでもずれると、もう全然また、利害関係が複雑になって、より、どう言いますか、事業を完了させるのに時間がかかるということがありますので、これがある程度確定する前に住民との話をすると、その後の進捗に大きく影響が出るのではないかと心配しているからちょっと申し上げたので、それができるまではやらないほうがいいのではないかなという気はしております。

○委員長

この計画を縦覧にかけたときに、反対と言ったらいけないですね、意見を提出された方は、この路線を通るというふうな、1000分の1か何かわかりませんが、それは当然把握されての上の意見提出ですね。

○道路整備課長

もちろんそうです。

○委員長

そういう意味では、そのまま進めていかれようとしているのか、いろんな御意見が出ましたので、そのルートについても、取り付け位置についてはなかなか難しいけれども、もう少し考えてみようということであれば、今、C委員がおっしゃったようなことで、説明・交渉は難しいようにも思うのですが、そのあたりはいかがなのですかね。この線を引いているわけですね、1000分の1で。

○A委員

線を引いて、少しでもずれた場合は都市計画決定を見直すと。

○委員長

見直さないといけないですね。

○土木整備部長

すみません。すぐ、今日、答えが出ません。

一般的に言うと、20年前に「事業に入りますよ」とお話をして、この20年間、何にも地元の説明していないということは、地元の方が「どうなっとんや」と、で、この5年か10年後ぐらいに行ったら、「ほったらかしか」と言う方がいらっしゃいますので、一つは、「今、こういう状況ですよ。何年後にこうしますよ」という説明をすることがいいのか、やはり、今、一たん説明すると、また、さっき言った、最終的に土地を買うときに、ルートを変えたりすると、「前にうちを買わないと言っていたけど、あいつのせいでうちの土地を買うのか」と言うと、また大きな問題が出るわけですね。だから、1回決めたルートを変えるということは相当、プラスもあればマイナスもあるという問題があって、ルートを変えるということは相当慎重にならなくてはならない部分があるので、後からゆっくり説明したほうが、事業、土地を買うと、「すぐ買うぞ」と決めてから説明して、「ここを買うことになっていますから」と強く言って買うことがまとまるのかというのは、やり方があるので、少し対応を検討させてください。この場ですぐ説明する、しないというのは判断できないので、そこは少し検討させてください。

○委員長

いかがでしょうか

○A委員

はい。

○委員長

それを必ず皆さんにフィードバックさせていただいてということにさせていただきたい

と思います。

よろしいでしょうか。

(異議なし)

○中山委員長

それでは、ここの今後の見通しについては慎重に表現をさせていただくと、それを踏まえて結論にも反映させようというふうにさせていただきたいと思います。

そのほかは何かございませんですか。

(質問・意見なし)

○委員長

それでは、そのほか特にならなければ、続いて河川事業についての御意見、御質問等ありましたらお願いします。

B 委員、何か。

○B 委員

順調に進んでいるということになっておりますので、結構かと思えます。

○委員長

ありがとうございます。

それでは、そのほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

(質問・意見なし)

○委員長

それでは、この場での御意見はないようですので、続きまして、港湾及び海岸事業についての御意見、御質問があればお願いいたします。よろしいでしょうか。

(質問・意見なし)

○委員長

それでは、質問、意見がないようですので、この2事業につきましても、また精査させていただきまして、意見書を取りまとめますので、後でお気づきの点がありましたらぜひ、事務局のほうに連絡をお願いしたいと思います。

それで、以上で抽出させていただいた事業につきましては完了いたしましたけれども、残る3事業というのがございまして、今、お手元におありかどうか、一つは一級河川太田川水系安川の事業、これは、前回の進捗率は40%だったものが73%になっている、それからB/Bが前回は14であったのが今回は12.2であるということ、それから、残る二つの事

業の一つ目は江の川水系の本村川の河川改修事業ですけれども、進捗率が事業費ベースで前回 42%くらいだったものが現在は 70%、それから B/B も前は 4.0 で、今回、若干落ちていますが、3.7 ということでございます。それから、最後、尾道地区の護岸改良の工事ですけれども、進捗率が事業費ベースで前回 70%、今回 2%ぐらいしか進んでいませんが、72.2%、それから B/B につきましては、前回 37.5 が、今回は 58.5 と、この点は大幅に増加していますということでございます。

この 3 事業につきましては、継続が妥当ということにしたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

(異議なし)

(3) その他

○委員長

ありがとうございます。

それでは、これから 12 月中ごろまでに、皆さんからいただきました御意見等を踏まえて、委員長私案というものを作成させていただいて、皆さんに文書でお届けしたいというふうに思っております。それで忌憚のない皆さんの御意見を伺った上で、合意が得られましたら、正式な意見書として意見具申を知事のほうにさせていただきたいというふうに思います。お忙しい時期で、本当に大変だろうと思っておりますけれども、よろしく御協力いただけたらと思います。

最後に、事務局から報告があるようですので、よろしくお願いします。

○事務局

今年度の委員会は今回が最後でございます。大変ありがとうございました。

平成 24 年度の事業評価監視委員会につきましては、来年 5 月ごろに改めて委員の皆様にお知らせしたいと思っておりますので、どうかよろしくお願いいたします。

それでは、今年度最後の委員会の閉会に当たりまして、広島県を代表いたしまして、杉本未来プラン総合推進部長から一言ごあいさつを申し上げます。

○未来プラン総合推進部長

それでは、今年度最後の委員会ということでございますので、これからまだ、意見書の取りまとめを最終的に行っていただくこととなりますけれども、閉会に当たりまして一言ごあいさつをさせていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しい中をお集まりいただきまして、例年のとおり 3 回の委

員会，それから現地調査，これに加えて，今年度は年度当初に庄原ダムについても審議をいただきました。適切にいろいろ御審議をいただきまして誠にありがとうございます。

今年度の対象事業でございますけれども，先ほど申し上げました庄原ダム，それから抽出事業として11事業，これについて御審議をいただいたわけでございますけれども，判断のいろいろ厳しい内容もございました。こうした中で，熱心に御審議をいただきまして誠にありがとうございます。

本県の公共事業の執行に当たりましては，事業の効率性，それから実施過程の透明性，これを一層向上していくということで，今後とも引き続き努力してまいりたいと考えております。

今後，委員の皆様方には，引き続き御指導いただきますよう，よろしくお願いをいたします。

簡単ではございますが，閉会に当たりましてお礼のごあいさつとさせていただきます。ありがとうございました。

○委員長

それでは，本日の議事はこれですべて終了しましたので，本委員会を閉会とさせていただきます。どうもいろいろとありがとうございました。