

平成 31 年 3 月 22 日

横浜市長  
林 文子 様

横浜市公共事業評価委員会  
委員長 森地 茂

平成 30 年度横浜市公共事業評価委員会に係る道路部会の審議結果について

横浜市公共事業評価委員会は、平成 30 年度横浜市公共事業評価委員会に係る道路部会において、横浜市附属機関設置条例に定める担任事務に基づき、再評価 5 件を審議した結果、全ての評価案件について妥当としました。

1 平成 30 年度横浜市公共事業評価委員会に係る道路部会の開催経過  
道路部会：平成 31 年 2 月 5 日(火) 17:00～18:45

	評価	事業名	所管局	審議結果
道路-1	再評価	都市計画道路環状3号線(南戸塚地区 外2)	道路局	妥当
道路-2	再評価	市道上大岡第149・168号線道路改良事業	道路局	妥当
道路-3	再評価	県道瀬谷柏尾(本郷その2地区)道路改良事業	道路局	妥当
道路-4	再評価	主要地方道横浜生田(新羽町地内)道路改良事業	道路局	妥当
道路-5	再評価	県道瀬谷柏尾道路改良事業(相模新橋地区)	道路局	妥当

2 意見具申  
なし

[参考資料]

## 横浜市公共事業評価委員会に係る道路部会 委員

(敬称略・50音順)

委員名	現職名	専門分野
(なかむら ふみひこ) ◎ 中村 文彦	横浜国立大学 理事・副学長	都市交通計画、交通施設計画 都市計画、地域計画
(むろた まさこ) 室田 昌子	東京都市大学 環境学部 環境創生学科 教授	都市計画 市街地・コミュニティ再生
(もちづき まさみつ) 望月 正光	関東学院大学 常務理事 経済学部 教授	財政学、公共経済

◎…平成30年度横浜市公共事業評価委員会 道路部会長

平成 30 年度横浜市公共事業評価委員会に係る道路部会 会議録	
日 時	平成 31 年 2 月 5 日 (火) 17 時 00 分から 18 時 45 分
開催場所	関内中央ビル (市庁舎側) 5 階特別会議室
出席委員	中村文彦部会長 室田昌子委員、望月正光委員
欠席委員	無
事務局	財政局公共施設・事業調整室 高木室長、公共施設・事業調整課 伏見課長
説明者 (事務局以外)	1 (1) 道路局 建設課 五十嵐課長 ※以下 (道路局)
	1 (2) 南区 南土木事務所 落合副所長 ※以下 (南区)
	1 (3) 瀬谷区 瀬谷土木事務所 六渡副所長 ※以下 (瀬谷区)
	1 (4) 港北区 港北土木事務所 加藤副所長 ※以下 (港北区)
	1 (5) 泉区 泉土木事務所 洞澤副所長 ※以下 (泉区)
	道路局 企画課 故島担当係長※以下 (道路局)
開催形態	公開 (傍聴 0 人、報道機関 1 人)
議 題	II 部会長の選出 III 議事 1 審議 (1) [再評価] 都市計画道路環状 3 号線 (南戸塚地区 外 2) [道路局] (2) [再評価] 市道上大岡第 149・168 号線道路改良事業 [道路局] (3) [再評価] 県道瀬谷柏尾 (本郷その 2 地区) 道路改良事業 [道路局] (4) [再評価] 主要地方道横浜生田 (新羽町地区) 道路改良事業 [道路局] (5) [再評価] 県道瀬谷柏尾道路改良事業 (相模新橋地区) [道路局]  2 その他
決定事項	1 (1) 都市計画道路 環状 3 号線整備事業 (南戸塚地区 外 2) ・意見具申なしとした。対応方針 (案) について「妥当」とした。 1 (2) 市道上大岡第 149・168 号線道路改良事業 ・意見具申なしとした。対応方針 (案) について「妥当」とした。 1 (3) 県道瀬谷柏尾 (本郷その 2 地区) 道路改良事業 ・意見具申なしとした。対応方針 (案) について「妥当」とした。 1 (4) 主要地方道横浜生田 (新羽町地区) 道路改良事業 ・意見具申なしとした。対応方針 (案) について「妥当」とした。 1 (5) 県道瀬谷柏尾道路改良事業 (相模新橋地区) ・意見具申なしとした。対応方針 (案) について「妥当」とした。
議 事	はじめに (事務局) 部会員 3 名全員が出席しており、道路部会が成立していることを報告 また、会議を公開することについて確認  II 部会長の選出

(事務局) 部会長の選出について、委員の方から提案があれば発言を。

(各委員) 中村委員にお願いしたい。

(事務局) 中村委員を部会長に選出する。

### Ⅲ 議事

(事務局) 本部会においては、審議は1件ずつお願いしたい。

#### 1 (1) 都市計画道路 環状3号線整備事業(南戸塚地区 外2)について

(部会長) 議事Ⅲ 1(1)について説明を。

(道路局) 議事Ⅲ 1(1)について説明

(部会長) まず確認だが、管理型産業廃棄物最終処分場跡地検討に係る話は、この審議とは切り離して良いか。

(道路局) はい。

(部会長) 本日は、今回の5年間の進捗に関して判断し、今後継続という提案に対して良いかどうかの審議となる。

(部会長) 意見等あればどうぞ。

(室田委員) 前回の再評価から5年間で事業進捗率が3%の増加だが、このスピード感が今後仮に同じだとすると、あと40年くらいかかる計算になるが、事業の進捗見通しはどのようになっているのか。

(道路局) 日ノ出橋交差点からゴルフ練習場(戸塚町)の下までの区間で収用対象の関係権利者との手続きに時間を要しました。また、国の予算が重点化施策として割り当てられなかったことがあります。現在、通常補助事業ですが、横浜環状南線の戸塚インターチェンジと接続する非常に重要な関連する都市計画道路ということで重点化も図られましたので、これからのスピード感は横浜環状南線の整備に合わせて進捗を図れるように進めていけると思っています。

(部会長) 横浜環状南線の完成予定はいつか。

(道路局) 横浜環状南線が平成32年度に完成することを予定していますので、戸塚インターチェンジと環状3号線と一緒に整備をしていこうと、歩調を合わせているところです。

(部会長) 横浜環状南線が完成して、国道1号と環状3号線の接続が完成しなくても困るし、逆もありえないので、進捗を合わせる方向になってくる。そうなるとう進捗も加速する。しかも既に予算はつきつつある。よって本件の事業進捗率が100%になるまで40年かかるということはないだろう。土地収用の方も進んだということで良いか。

(道路局) はい。用地取得は収用手続きも完了し、横浜市用地になりました。

(室田委員) これから先、用地取得が非常に難しいと予想される場所はあるか。

(道路局) 先ほどの事業説明のとおり、これからルート変更を予定している部分は、関係権利者に初めて挨拶をするところから入らなければならない場所のた

め、昨年の7、8月より様々な接触を持ち、丁寧に説明をしています。難しい方々もおられると思いますが、丁寧な説明をしながら御理解を頂いていこうと思っています。

(部会長) もう残りは大丈夫というわけではないのか。

(道路局) はい。用地の関係者はそれぞれ生活再建を図りながらですので。しかし、我々も事業を進めなければいけないと思っています。

(望月委員) 資料6ページの写真①の部分に今後用地取得する場所が入っているか。

(道路局) いいえ。写真①の部分は用地取得済みです。

(望月委員) 今後ルート変更を予定している箇所と用地取得済みの箇所との関係は。

(道路局) 環状3号線から国道1号上り方向に接続する支線2号線の部分がそっくりルート変更になります。そのため支線2号線で取得済みの用地に関わる国費は返還することになります。改めてルート変更後の支線2号線の費用を国から得ながら用地取得をし、工事を進めることになります。横浜環状南線との関係では、国費の返還だけの問題ではなく、地方負担をしている市費部分について国の名義に変わっていく部分がありますので、都市計画の変更手続きが完了した時点で、費用の負担割合や返還手続きなど詳細の取り決めを、横浜国道事務所と協議します。

(望月委員) 厄介なことである。いずれにしろ国道1号への接続線は整備しないといけないので、横浜環状南線と進捗を合わせることは分かる。また国道1号と横浜環状南線を接続させられれば大変効果が大きいのでB/Cも分かる。説明のとおりこの事業は進めてもらうしかない。

(室田委員) 重要な道路にも関わらず国費で重点化事業の位置づけがされていなかった理由は何か。

(道路局) 体系的な道路ネットワークの分類に入っていたのですが、説明がしっかりとできていなかった部分があったことと、横浜環状南線との関連についてしっかりと了解されていなかったことがあると思います。横浜国道事務所と協議し、環状3号線の重要性について理解を得て、重点化へ移行できたのは平成28年度です。平成29年度から予算に反映されております。

(部会長) 割と最近の話だ。

(室田委員) 一度重点化事業に指定されると、解除されることはないか。

(道路局) いいえ、あると思います。横浜環状南線の完成に対して本件の工事の完成がはるかに遅れてしまうと、環状3号線は横浜環状南線の関連道路ではないとの話になりかねないと思います。だからこそ横浜環状南線の整備スケジュールに合わせた進捗がはかれるように、力を入れて事業を進めていきたいと思っています。

(部会長) 我々役所の外にいる人間からすると、国と市は当然コミュニケーションが取れていると思っているのだが、大変なことである。神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会では、国、県、市の管理の道路のどこがどう渋滞し、要対策箇所となっているかが分かり共有することで、対策が見えてきたことな

どがあると思う。横浜環状南線の進捗に合わせて事業を進めるとのことなので、なおのこと、横浜市でもより財政措置をし、優先順位を上げてもらいたい。仮に国から見捨てられたらまた大変なことになるため、望月先生も述べたとおり、進めてもらうしかないという印象である。

(道 路 局) 財政当局にもその旨しっかりと要求してまいります。

(部 会 長) 意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

(各 委 員) 良い。

(事 務 局) 本件の審議については以上

#### 1 (2) 市道上大岡第 149・168 号線道路改良事業について

(部 会 長) 議事Ⅲ 1 (2) について説明を。

(南 区) 議事Ⅲ 1 (2) について説明

(部 会 長) 意見等あればどうぞ。

(望月委員) 資料 2 ページに用地取得率が 29%とあるが、実際に取得する際の費用の上昇は、事業費の中で想定しているのか。

(南 区) 現事業費の中には含まれておらず、計画は変更していません。

(望月委員) 事業期間の変更で平成 32 年度までを想定しており、事業進捗率が 31%、用地取得率が 29%だと、もう少し時間がかかると想定しているのか。

(南 区) 地権者数から見ると半分ほど用地は取得できており、事業は順次進んでおります。残りの事業期間は少ないですが、平成 32 年度末の完成に向けて引き続き用地取得を進めてまいります。

(部 会 長) 資料 12 ページの事業進捗状況だが、資料として公表可能かどうかがあるとは思うが、用地の筆の数、あるいは件数、地権者数か何かが 5 割まで到達したということなので、そのことが分かる資料があると安心する。

(南 区) だいたい取得してきています。

(部 会 長) どの案件も常に進捗率の議論はあるので、事業進捗があとどれくらいの見込みなのかは知っておきたい。用地取得では地権者があと何人中何人であるなどいくつかの切り口で説明してもらい、年次と共に取得が加速していき、少しずつ地元の理解が深まっていっているということを知ると安心するが、そうでなければ、都市計画道路 環状 3 号線整備事業 (南戸塚地区 外 2) の審議のように、事業進捗率の残りを 5 年間の経過の数値で割り算して、あと何年かかるかを見てしまうことになる。

(室田委員) この事業は平成 32 年度完成の見通しがどの程度なのかということは、いろいろな問題点が当然あるだろうが、具体的に説明があると大変分かりやすいと思う。事業を決定し進めていく最中のことは極力円滑に進めることで効果が早く発現してくると思う。書いて良いことと悪いことがあるとは思いますが、何件の地権者の中で何件はまだ用地取得できていないなどを記載するか、もし問題があるのであれば、口頭で説明されると良いと思う。また、予算的には問題があるかないかなども含めて、もう少し具体的に説明してもら

えると助かる。本件が特に問題ということではなく、一般論として述べた。

(南 区) 用地取得は、全体で 25 件あり、その内の 13 件が今年度末までの取得見込みで、残り 12 件と考えております。費用としては、横浜市の地震防災戦略の中でまちの不燃化のため、延焼遮断帯の形成が必要であり、我々の中では積極的に進めていこうと考えている路線に位置づけております。

(部 会 長) 今の説明で安心感が増した。

(望月委員) 資料 1 ページの事業費の部分では、当初は市単独費で 10 億 7,400 万円をかける予定だったことが、国費が入るおかげで、市費は圧縮できている。いろいろな経緯はあろうかと思うが、国費を導入する対応を取ることにより、市費を削減できたということがどこかに書かれていると、努力されたということが、市民の皆さんにもよく分かる気がする。この公共事業評価委員会は文句をつけるのみではなく、評価すべきところは評価しなければいけないと思うので、そのような努力は、可能であればどこかに追記してもらおうと良いと思う。

(南 区) 事業費につきましては、平成 29 年度までは市費で対応していましたが、事業規模が比較的大きいことから、安定的に事業費を確保するため平成 30 年度から国庫補助事業として採択され、国費が導入されることにより市費が圧縮されました。

(部 会 長) 繰り返しになるが、国費を入れてもらうようになったことが努力の成果であるということであれば、それを言ってもらおうと良い。また、出せるかどうかはあると思うが、なぜそうできたかというところも分かると思うので、配慮すること。何点かあるのだが、ひとつは、資料 1 ページの変更内容に記載がある交差点部の視距確保のため隅切り形状を変更したことは、当初は見込まれていなかったのか。道路整備をしてみたら、視距確保がさらに必要であったとの理解で良いか。

(南 区) そうですね。道路の角度で鋭角な部分を緩くさせていただいたということで、当初は見込んでおりませんでした。

(部 会 長) 通学路の部分があるということと、バス路線があるということは、重視してもらいたい。全国的にまだ通学路の交通事故が多いので、道路交通では特に通学路の優先順位は高いということを意識してもらいたい。このことは資料 3 ページの対応方針(案)とした理由の中に書かれていないが、今後どこかで説明していくときには、通学路の重要性ということはあるほうが良いと思う。また、バスでは、バス路線なら全て大事と言う必要はないが、市内全体のことを考えて、それなりの本数、輸送量があるバス路線、あるいはネットワークを考えて、上大岡や磯子などに結ばれる重要路線であるからと説明したほうが良いので、今後の参考にしてもらいたい。

(南 区) ありがとうございます。

(部 会 長) 意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

(各 委 員) 良い。

(事務局) 本件の審議については以上

1 (3) 県道瀬谷柏尾 (本郷その2地区) 道路改良事業について

(部会長) 議事Ⅲ 1 (3)について説明を。

(瀬谷区) 議事Ⅲ 1 (3)について説明

(部会長) 意見等あればどうぞ。

(室田委員) この地域を取り巻く社会情勢で、土地区画整理事業や市街地再開発事業があるが、今後の見通しでは交通量は増加するのか。

(瀬谷区) 交通量自体の予測まではしていませんが、この二ツ橋北部地区土地区画整備事業は、都市計画道路の三ツ境下草柳線があり、その沿道区画整備事業で整備し、三ツ境下草柳線も含めてこの区画整備事業をもって整備をすることとなっております。将来的には県道瀬谷柏尾 (本郷その1地区及びその2地区) の区間に連続して繋がるということになりますので、交通量は増加すると考えております。

(室田委員) 市街地再開発事業と土地区画整理事業の事業進捗は、まだそれほど進んでいないのか。

(瀬谷区) はい。事業は今年度に開始したばかりです。二ツ橋北部区画整理事業と瀬谷駅南口市街地再開発事業は、平成33年度を完成目標に進めている状況です。

(望月委員) 旧上瀬谷通信施設の返還で跡地利用の事業計画を立てているなら、早急にこの地域の道路全体をきちんと繋いでおかないといけないのではないのか。そうでないと、環状4号線である程度は吸収できると思うが、この道路に車がバイパスのように流れて来ることになり、一生懸命整備したが、さらに混雑するということになりかねない。

(瀬谷区) はい。現在、本市として、旧上瀬谷通信施設の跡地利用計画については、全市的に道路やネットワークを含めて検討しております。今回の整備区間に負荷がかからないように、また新たなアクセス道路を整備するなどを含めて検討している状況です。

(望月委員) 資料2ページの進捗見込みでは、残りの用地取得件数は5件で、平成32年度には完成できそうかどうか。

(瀬谷区) 残りの用地の内、1件は今年度中に取得します。現地もここまで整備が進み、利用形態が良くなってきておりますので、残り4件についても地権者の皆さんには、本事業の理解を得ております。

(室田委員) 本件はすごく進捗状況が円滑だ。

(部会長) この何年かでは極めて優秀な方だと思う。

(室田委員) 円滑にいく理由やコツはあったのか。

(瀬谷区) 平成18年から進めている事業ですが、地元地権者の理解は得やすかったのではないかと考えております。



(室田委員) 市道上大岡第 149・168 号線道路改良事業と比較して良いか分からないが、事業の進捗状況はかなりスムーズである。

(瀬谷区) 地元の方には道路が非常に狭いという認識があり、なんとかしなければいけないという地元の意向もあり、協力して頂いたと思っております。

(室田委員) ここは交通量の増える要因がいろいろとあり、先ほど望月先生が話されたように、せっかく住民が協力して道を広げた結果、どんどんこちらに車が流れてきて、かえって道路が渋滞してしまうようなことになると、住民が協力しなければ良かったということにもなりかねない。

(瀬谷区) そこは環状 4 号線も含めて、ほかの道路、全体のネットワークが必要になりますので、全市的に現在検討を進めております。

(部会長) 道路交通容量が都市計画的には車線数で決まるが、交通工学的には交差点で決まる。片側一車線の道路でも交差点に右折レーンがあるかないかで処理能力が相当変わる。その意味からすると、写真⑤の交差点では、ここに右折レーンを設けておけば良かったのではないかと思う。今後の道路整備、本案件及び関連する地域では、交差点部分で工夫し、予め右折レーンを入れる検討をしておくことで、将来の道路交通需要の変化にネットワークとして対応する能力は上がると思う。それは専門的に考えておいてほしいということを参考の意見とする。また、旧上瀬谷通信施設跡地利用はいろいろな議論があり、一部では何か乗り物が入らないかとの検討もある。全部を道路交通で担わなければいけないような開発ではなく、やや近未来的に違う交通手段のことも同時に考え道路交通化されることもありうる。先生方の意見をまとめると、既に動いている旧上瀬谷通信施設跡地利用の検討、動き始めた市街地再開発事業と土地区画整理事業に合わせて道路交通でなく、交通全体であり方を考え、それで担うべき道路交通で齟齬が無いようにしてもらおうということをご参考にすること。

(部会長) 意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

(各委員) 良い。

(事務局) 本件の審議については以上

#### 1(4) 主要地方道横浜生田(新羽町地区)道路改良事業について

(部会長) 議事Ⅲ 1(4)について説明を。

(港北区) 議事Ⅲ 1(4)について説明

(部会長) 意見等あればどうぞ。

(部会長) 用地取得の残りはあとどのくらいか。

(港北区) 件数は 4 件です。

(部会長) 見込みとして、用地交渉が難航しているのがその内 1 件なのか。

(港北区) そうですね。用地買収を進めて工事に着手するというところで、最終的に平成 33 年度の完成を目指しています。

(部会長) 意見等あればどうぞ。

(室田委員) 事業費が当初から変更された理由に事業区間の延伸の話があったが、どの程度なのか。

(港北区) 50m程度です。

(室田委員) 延伸された分の費用が、上乗せされた金額であるとの理解で良いか。

(港北区) 延長が伸びたことによる補償費と用地費の増加分です。

(室田委員) ほかの案件と比べると、B/Cが低い気がする。通学路で事故が頻繁に発生しているという話が先ほどあったが、そのような交通事故的なものは、B/Cの計算の中には組み込まれるのか、あるいは組み込まれないのか。

(道路局) B/Cの計算の中に交通事故減少便益は入っておりますが、使用する原単位は車線数で決めていますので、2車線の道路が2車線のままになるため、便益の向上が出難いと考えております。

(部会長) 国のマニュアルで、走行する交通量に比例して係数は決まっており、計算することになる。だから、具体的にこの道路区間で、これだけの事故があったが、確率的にこれだけに減るので、それによって命の値段相当額をかけていくと、これだけの便益になるという計算はしない。

(室田委員) 例えば、事故が多数発生している場合、大きな道路であっても、そうでもない道路と便益には差が出ないということなのか。

(部会長) 道路の便益計算はシステムティックにできているが、横浜市のように狭あい道路で、交通量はほどほどあり、事故が多い、見通しが悪いなどの場合、その整備効果がB/Cでは出難い。

(室田委員) 勉強になりました。ありがとうございます。

(部会長) いろいろな場所で普通にB/Cを計算すると、その値は低いのだが、話を聞くと、いろいろな効果があるはずであるとのこと。だから定性的でもその効果をいつも調書(案)に書いてもらっているのだが、マニュアル上ではB/Cに入らないのである。

(室田委員) 通学路ばかりの案件が本日は多いのだが、事故が起きた場合の命の値段はどうなるのか。

(部会長) 命の値段はあるのだが、便益評価では、車の交通量が直接影響することになる。例えば、その道路の歩道を使う子供達が一日何百人いたとする、そこで確率的に交通事故に遭う方がこれだけいるという計算はしない。歩行者交通量がどうかという分析はB/Cの値に一切反映しない。このことは、大変不満である。基本的には、車両台数だけで、歩道がどう使われているか、また子供達がどれだけいるのかということは反映されていない。

(室田委員) 通学路であろうがなかろうが関係ないということか。

(部会長) 関係ない。B/Cはマニュアルのとおり計算するので仕方がない。しかし、すごくうれしいのは、先ほどの案件にしても、本件にしても、調書(案)に通学路の問題を挙げているから、この場でこのような議論ができる。これは非常に意味があると思っている。

(望月委員) 道路の事業評価で便益評価をする際には、交通量がどうなるかという部分に最も大きな重点が置かれている。B/C の場合も同様だが、最近の評価手法であるアウトカム評価でも、単位時間当たりの交通量がどれくらいになったかという評価しかしない。歩行者の問題は、道路整備の便益評価にはほとんど入っていない。評価に直接関係しないことだが、資料 10 ページの5年間の経過の部分に「横浜環状北線及び関連街路長島大竹線が供用開始され、交通状況に大きな変化があった」と記載している。この地区を全体で見ると、本事業区間は、以前と比べて交通量が相当増加していると予想するが、実際はどうか。

(港北 区) 長島大竹線自体は、横浜環状北線の利用者が直接通行しますので、交通量は増加しています。長島大竹線と交差する亀甲橋交差点から横浜環状北線を利用する交通量は増加していますが、本区間はそれほど増加してません。

(望月委員) それほどは増加していないのか。

(港北 区) まだ測定していないので、経験上見ている中ではそこまで極端に増加していません。これからきちんと測定します。

(望月委員) この地区で交通量が増加していることは分かっているか。

(港北 区) 宮内新横浜線は交通量が増加しています。

(望月委員) そのとおりだと思う。市営地下鉄の新羽駅の方へ、市営地下鉄の路線に沿った直線道路（宮内新横浜線）を主に車は走っている。

(港北 区) 主要地方道横浜生田はバス路線となっています。ここは歩道がない従前通りの通学路であることから、歩行者の安全を確保するため歩道整備を行うものです。

(望月委員) 道路整備の際に盲点となっているのが、正にこのような道路になる。バス路線で使われており、歩行者の安全を図るためには、本件のような道路整備が必要だが、交通量自体はどうか。

(港北 区) 宮内新横浜線や長島大竹線、横浜環状北線を利用するために、多少こちらの方に流れて交通量も増加しています。

(望月委員) 歩行者の事故などはどうか。

(港北 区) 特に事故の報告は受けていません。

(部 会 長) この先、横浜環状北線、横浜環状北西線でも影響はあるので、必ず定期的に、交通量とプローブデータが取れば交通速度を、継続してデータ取得しておくこと、また交通事故に関してはどこかにデータベースはあるだろうからそれは把握しておくこと、さらにバス路線で通学路である道路の場合は特に、事故には至らなかったが危険を感じたヒヤリハットを調査した人達がいれば、地域によるがスクールゾーン対策協議会などで勉強をしていることもあるので、そのヒヤリハットの情報を得ておくこと、常にこれらの情報は補助的に持つておくことが良いと思う。参考にすること。

(部 会 長) 意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

(各 委 員) 良い。

(事務局) 本件の審議については以上

1 (5) 県道瀬谷柏尾道路改良事業 (相模新橋地区) について

(部会長) 議事Ⅲ 1 (5) について説明を。

(泉 区) 議事Ⅲ 1 (5) について説明

(部会長) 意見等あればどうぞ。

(望月委員) 資料1 ページの事業費合計欄で、前回よりもおよそ 8,000 万円増加した理由は、基本的には補償費なのか。

(泉 区) はい。現地での測量や詳細設計を進める中で、また個別の地権者交渉の中で、物件調査等を踏まえ補償費が増加しました。また工事費が少し増加しています。さらに店舗の方への営業関係の補償等もかなり出てきていますので、当初の見込みより増加しています。

(望月委員) 用地取得が必要なのはあと 4 人か。

(泉 区) 3人で4件\*です。(※正確には「4人で5件」)

(泉 区) 多少時間は要しましたが、事業を大分説明し理解は得ていますので、早急に用地を買収し、事業を進めていきたいと考えています。

(望月委員) 資料1 ページの事業の必要性の部分に「地元連合自治会から歩道設置の要望書が提出されており、早急な改善が必要となっています」とある。バス路線で通学路となっている狭あい道路の歩道整備等の事業を行うときには、この調書(案)には記載されているので良いのだが、このような地元の要望があることをきちんと記載してほしい。事業の必要性では、地元全体の要望があるということがとても大事である。このことはB/Cには出てこないが、大事なことである。用地買収においても、地元からこれだけの人が賛成しているのだからという話になっていくと思う。再評価の調書(案)に記載してもらうことはとても良いことだと思う。

(泉 区) この事業は、平成 23 年度に連合自治会から 2,474 名の署名を受け取り、平成 25 年度から開始しています。地元の方も状況をかなり理解していますので、そういう意味でも、関係権利者に理解を得られるのではないかと考えております。

(望月委員) 特にバス路線で通学路となっている狭あい道路であればあるほど、バスベイは大事である。道路が渋滞する最大の原因が、路線バスのバス停での乗客の乗り降りであり、すぐに渋滞を引き起こしてしまう。バスベイが設置されていると、車の流れも良くなり、バスベイと共に歩道が整備されると、非常に安全になる。もうひとつ重要なのは自転車である。バスベイが設置されると、自転車もきちんと走行できるので、自転車と歩行者の事故が減る。とても大事なことなので事業を進めてもらいたい。

(泉 区) ピークの時間帯には1時間に7本程度のバスが出ていますので、その時はかなり渋滞しています。そのようなこともあるので、地元の方も通学路のこ

とだけではなく、バスベいの整備も要望があり今回計画しています。

(室田委員) 署名された2,500名弱の方が、この区間の道路整備はとても必要であると思われるのかと見ていたのだが、この90mの区間だけがとりわけ危険であるということなのか。この区間のほかは危険ではないのか。

(泉 区) この区間のほかにも危険なことは危険なのですが、この区間を特に整備してほしいとの要望を頂きました。

(室田委員) この区間を指定してきたということで良いか。

(泉 区) 新橋小学校への通学路の一部となるこの区間がかなり危ない状況なので、具体的に図面でこうしてもらいたいと要望を頂きました。

(室田委員) この区間のみが通学路に該当しているのか。

(泉 区) 通学路は何本か指定されていますが、特にこの区間を利用する児童が150名と多いです。新橋小学校には600名ぐらい通っていますが、相当な割合でこの区間を通学路に利用しています。近隣に団地があり、この区間を利用して新橋小学校へ通う児童は相当な数になります。また、スクールゾーン対策協議会の中で、この区間は特に整備してほしいと意見がありました。

(室田委員) 分かりました。全体的に道が狭そうなので、この場所のみがなぜなのかと思っただ、この区間を指定してきたということか。

(望月委員) でもB/Cには、こういう便益は入ってこないから、数字ではほとんど表れない。

(室田委員) 先ほどの案件から全て通学路だが、B/Cと別に通学路の歩行者がどれくらいおり、事故がどのように発生しているかのようなことを評価調書(案)の事業効果に書き加えることはいけないことなのか。

(部 会 長) 歩行者の交通量のデータは世の中にないと思う。

(室田委員) 通学路なので、学校へ通うため利用している人数は分かる。

(部 会 長) 通学人数は分かる。だから、実際の道路の使用人数ではなく、道路を利用するであろう子供達の数、対象とする安全を確保すべき子供達の数はいくらぐらいいるという言い方で、通学路の場合には、必ずデータを付けることはどうか。

(室田委員) そうすると大変良い。リアリティがある。

(部 会 長) 部会内で内々のルールを設けられると良い。

(室田委員) 同感である。児童数ははっきりしているはずなので、数値で書こうと思えば書けるはずである。

(部 会 長) 分かりました。通学路として重要なところに関しては、対象とする児童数を、どこかの年度のみで良いので、参考値として書き、地図でも通学路の位置を明示してもらうことにする。

(室田委員) そうすることで、非常に重要性や、あるいは、地元の方は皆さん御存知だと思うのだが、どこがどういうふうに危ないかということやどのぐらい急がなければいけないものなのかが分かる。もしほかに説明される場合も、そういうものがあればリアリティがあると思う。

	<p>(部 会 長) 今日は、バス路線で通学路となっている案件が多かったので、先生方も私もそういう気分になっているが、B/Cでは便益効果が出ない、重要性がある、予算も取れていない時もある、という説得するのに市民からの要望であることや子供達の環境であることが数字で出てくることに意味があると思うので加えてもらいたい。これは公共事業評価委員会に報告する時に私のコメントの中にも、通学路の問題が多かったのでそのような議論がありましたと入れても良いと思う。一番優先すべきは、歩行者の安全及びバス利用者の安全、そして自転車の安全ということである。安全というところは重視して書いてもらおうと良いというところは同意見である。</p> <p>(部 会 長) 意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。</p> <p>(各 委 員) 良い。</p> <p>(事 務 局) 本件の審議については以上</p> <p><u>2 その他</u></p> <p>(部 会 長) 事務局からその他あるか。</p> <p>(事 務 局) 特にありません。</p>
<p>資料 ・ 特記事項</p>	<p>1 資料</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次第・座席表・委員名簿</li> <li>・ 資料① [再評価] の調書など一式</li> <li>・ 資料② [再評価] の調書など一式</li> <li>・ 資料③ [再評価] の調書など一式</li> <li>・ 資料④ [再評価] の調書など一式</li> <li>・ 資料⑤ [再評価] の調書など一式</li> </ul> <p>2 特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本日の会議録は、委員に確認後、部会長に確認する。</li> <li>・ 本日の審議結果等の資料は、部会長の確認で確定する。</li> </ul>