

平成18年度三次市公共事業評価監視委員会【議事要旨】

開催日時 平成18年12月5日(火) 15時30分開会 17時15分閉会

開催場所 三次市役所 東館4階会議室

出席委員 若井具宜委員長, 高井広行委員, 平田百合子委員, 山下俊明委員

市出席者 吉岡広小路市長

水道局 中広水道局長, 花本事業推進室長, 安田 GM, 杉原主任

建設部 国広建設部長, 沢井みらい都市室長, 坂井 GM, 清水主任

総務企画部 瀧奥企画調整監, 才田主任, 松本主任

1 三次市特定環境保全公共下水道事業甲奴処理区

Q 平成17年4月1日に供用開始となり, 同年度末の接続率が約30%であるとの説明があったが, 接続する意思のない住民もいると思う。接続の意思を確かめるようなアンケートを実施したのか。

A 平成17年4月1日に供用開始となる地区の住民を対象とした接続工事意向調査を, 平成16年10月に実施しました。それによれば, 調査対象戸数331戸のうち, 42戸が「接続する意思なし」という回答でした。

Q 接続しない主な理由は何か。

A ほとんどが「高齢者一人暮らしで改築が困難であるため」という理由でした。

Q 1年間で接続率が約30%であり, 順調であるとの説明であったが, そう考える理由は何か。

A 供用開始となった地区の住民に対して, 3年以内に接続してもらうようお願いしています。単純に考えて, 1年に30%の接続率で3年加入促進を行えば高接続率が見込まれることから, 順調であると説明しました。

Q そのように順調に接続してもらえるのか疑問である。他の処理区での接続率はどうなっているか。

A 三次市の全処理区を平均すると40%台です。

Q 高齢者一人暮らし世帯が相当数ある以上, 100%に達しないことを前提にした評価・分析をするべきではないか。

A 高齢者一人暮らし世帯といえども, 粘り強く説得していき, 最終的には100%の接続を目指します。

Q 甲奴地区における高齢化率を把握しているのか。

A 正確には把握していませんが, 数年前に40%を超えました。

Q 今回の評価対象期間は平成102年度までとのことだが, これだけ長い期間を評価する場合, 今後の人口推移予想は不可欠であると考え。特に, 甲奴地区のように高齢化率の非常に高い地区で人口が増加または現状維持ということは考えられない。そうした人口推移を考慮しているのか。

A 評価は日本下水道協会が作成した「下水道事業における費用効果分析マニュアル(案)」に基づいて行っております。人口推移は分析に含まれていません。

Q 今回の評価では費用便益比が1.31ということだが、これはあくまで100%の接続を想定した上でのことだ。将来において、接続(利用)戸数が大幅に減少してしまったら、当然に費用便益比も下がることになる。長い期間で便益を算出するのだから、将来の人口推移を考慮するべきである。

A 委員ご指摘の人口推移は重要なことです。ただ、現地点では全国の自治体や下水道実施団体がこのマニュアルを分析しており、本市だけが異なる方法で評価・分析を行うことは困難です。しかしながら、人口推移は全国的な問題であり、マニュアル改正の必要性について下水道協会へ問い合わせます。

Q 費用と便益について、現在価値を算出するために割引率4%が使われているが、この率はどのように決めたのか。

A 下水道事業における費用効果分析マニュアルにおいて、割引率4%を使うよう定められています。なお、下水道事業に限らず道路・街路等、国土交通省所管の事業評価でも4%を使うよう、定められています。

【結論】

費用便益比が1.31で1を越えており、本委員会としては市長から諮問された対応方針、つまりこの事業を継続することを可とする答申を行いたい。但し、人口推移については、重要な問題と考える。この人口推移については、今後の下水道事業評価において考慮すべきとの委員会としての意見を付して、市長へ意見具申したいがどうか。

総合的に判断して、三次市特定環境保全公共下水道事業甲奴処理区については、事業継続が妥当である。但し、付帯意見として、正確な便益額算出のためには、将来の人口・世帯数推移予測は不可欠だと考えられるので、今後予定されている再評価においては、そうした予測を反映させるよう努めること。

(終了16:10)

2 都市計画道路上原願万地線街路事業

Q 全体的に走行距離の時間短縮が、効果の大きな要素となっており、後の効果は残り2～3億程度しかなく、実際に道路通過交通が解除されれば他の要素も出てくるはずである。例えば、交通事故を考えてみると、死亡事故1件当たり平均しても3～4千万円である。東京では6千万である。このように他にも効果がまだまだたくさんあるはずである。また、三次の中心市街地がこの道ができることで車の流れが大きく変わり、逆に活性化しなくなるのではと懸念する。マイナス面もあるのではないかと。今まで、店を頑張っている、通りが変われば客も減ることになる。今までの街が衰退する例として、車の流れが大きく左右している。市としてどう考えているのか。

A 江戸時代に栄えた三次町と十日市本通りからJRまでの間の地域を現在中心市街地として位置付けています。三次市が行っている中心市街地の活性化事業として三次町では歴史的街並整備事業を、十日市町では駅前周辺整備事業を計画・実施しています。また、馬洗川北側の三次町、畠敷町側の住居系地域と先程の中心市街地を用途で規制し、誘導することにより、まちづくりを行っていきます。

Q 完成による影響はどうであるのか。

A 中心市街地を衰退させないため、事業として駅前周辺整備や歴史的街並整備事業を行ってまいります。委員ご指摘のとおり、全体的に分散する傾向であると思っておりますが、計画的なまちづくりを行い、三次市が活性化するよう努めます。

Q 完成しても、色々な事業を計画しているので、大きな影響もなく中心市街地は活性化していくということなのか。

A そうです。

Q 指摘の件は、今回の計算に入れていないのか。

A 入れていません。

Q 用地買収費も高額となっているが、事業費を削減した部分はあるのか。また、指名競争入札を行ったのか。

A 指名競争入札です。直接費用とは関係ありませんが、工事を終了した時点で供用開始する手法をとっています。経費削減で考えたのが、先程視察で見ていただきましたが、通常は河川を越えて堤防を工事する場合は、堤防部分は橋梁で施工するのが通常であります。しかし、擁壁で施工し経費を削減するとともに擁壁のデザインも考えイメージアップに繋がりました。当初の計画より橋梁部分を両サイドで約120m短くしました。

A 供用開始後の交通量の予測は約8,500台であり、1種の住宅地域と思われるところへ、供用開始することにより、騒音レベルが50デシベルを越えることや、排気ガス等の公害問題が考えられるが、そのあたりをどう予測し考えているのか。

Q 委員ご指摘のとおり、地域住民の方からも交通量が増えることにより、騒音や排気ガス等についての指摘を受けています。そこで、住民の方とワークショップを5回開催しました。本日資料は用意しておりませんが、騒音についての交通量の予測値を出し、その予測値を超えたため、排水性舗装により騒音を抑える工夫をしました。また、数値的なものは検討していませんが住民の

方の意見を取り入れた街路樹を植えて環境にも配慮しております。

Q 三次町側の上原願万地地区は開通すると約8,000台以上の日交通量であり、今、供用開始している区間でも、約5,000台で60デシベルくらいあるため、8,000台以上となると、さらなる騒音等が予想される。

A 資料では、当初交通量は9,000台となっており、それで騒音を計算しています。

Q 特にピーク時には、おそらく時間交通量はこの道路だと1,000台を越え、かなりの騒音がでると思われる。

A 現在、騒音についての対策は高速道路で使用している排水性舗装で対応しています。

Q 排水性舗装を行っても極端には減らないと思われる。その後の対策を検討する必要がある。

A 騒音対策等はこの計算された範囲では数値が入っていないし、想定されていないが、検討課題としていただきたい。

Q 排水性舗装を行っても数パーセントしか減らないと思われる。

A 3デシベル程度です。

Q それは、公害を考えて最初から住宅用に舗装密度を考えている。

Q かなり対策費用がかかっている。本当なら踏み込んで費用額をださないといけないが、国土交通省のマニュアルにないところであり、将来、供用開始する前に変わる可能性がある。例えば、防音壁を設置する必要があるなど。

Q 排水性舗装の数値は、費用へ含まれているのか。

A 含まれています。

Q 道路にカーブをつけることで、スピードの抑制となり騒音防止の工夫をされている。

Q 雪の街であり、橋を架ける時に暖房対策を検討しているのか。例えば、ヒーターを入れるなど。

A まだ、実施設計段階まで入っていないため、現段階では考えていません。今の費用の中にも融雪に対する費用は入っていません。

Q 橋の前後は勾配がきつくなると思われる。

A 最大で約8%の勾配があります。

Q 融雪のヒーターを入れた方が良くと思われる。実施設計で入れても費用は上がることになる。

A 橋の設計が決まっていないため、一般的な事業費で計算しています。実施設計を行えば費用が上がる可能性があります。

Q この評価は9年目の、本来なら10年目で評価となっているが、どうして9年目の評価としたのか。

A 事業認可の変更を受ける必要があり、来年3月に切れるためです。また、認可の段階で再評価を受けるようにと県の指導もあり今回の評価としました。

【結論】

マニュアルどおり計算した結果で、ネットワークの効果、安全性、都市計画は数値として効果には入っていないが、費用便益比は1.95となっている。一方、完成により交通量や流れが市内の多方面に及ぶ可能性があり、影響が出る可能性があるところについては、是非今後も検討して

いただきたい。以上のことを総合的に判断して、都市計画道路上原願万地線街路事業については、事業継続ということで本日出された意見を踏まえて市長へ意見具申したいがどうか。

総合的に判断して、都市計画道路上原願万地線街路事業については、事業継続が妥当である。但し、付帯意見として「街路計画における費用便益分析マニュアル」には環境アセスメントの関係について含まれていないため、環境対策に対し費用が増加する懸念があり、今後の検討課題とすること。

(終了17:10)