

第 19 回 広島県事業評価監視委員会質疑応答概要

日時: 平成16年8月26日(木曜) 9:32~11:42

場所: メルパルク広島5階 桜の間

議題(1): 平成16年度の抽出事業について

ア 土木建築部関係事業について

イ 農林水産部関係事業について

議題(2): その他

議 事

(1) 平成16年度の抽出事業について

ア 土木建築部関係事業について

○A委員

一般国道 487 号警固屋音戸バイパスについて、無料にした場合、暫定時と完成時の時間短縮便益に大きな開きがある。単純に見ると、暫定だけでもいいではないか。走行時間のロスが大きいということだが、完成時の時間短縮便益が暫定時から比べてということではない。141 億円と 23 億円、こんなに違いが大きく出るものか。

福山港原地区は「重要港湾」であり、商工業活動の感じを受けるが、漁船だけに特定化されている。そこに入ってくる船は、それなりのコストを払うべきと考えるが、漁船はチャージを一切払わないということになると、「重要港湾」という名前でいいのかどうか。

福山港内港地区には、交流レクリエーション便益というのがあり、緑地帯を訪問する来訪者が 10 万人強、1 人が 1 回当たり 2,000 円使うと 43 億円になるということだが、単純に計算したら、そんな数字にならない。もう少し説明してほしい。

蒲刈港向地区の費用対効果について、水害に遭ったのを社会的割引率でやってみると 70 億円というのは、毎年毎年水害に遭って破壊され、それで投資をして、またその便益を考えているのではないか。その計算方法はやむを得ないのか。

○道路整備室長

計画交通量の推計に際して、有料時は暫定供用時 9,210 台/日、無料時は 19,100 台/日としている。有料の場合は設計速度の 60km/h で流していくが、無料の場合は 19,100 台ということで、2 車線では 60km/h をとても確保できない。したがって、無料の場合、50km/h で便益計算しており、道路構造令により設計速度に基づく 2 車線での容量が決まっている中で、無料の場合は倍近い量を流さざるを得ない。

現地調査をして頂いたように、音戸大橋の前後で非常に渋滞している。午後 3 時頃であの状態だから、朝夕だと大変激しい渋滞で、便益が非常に大きくなる。暫定 2 車線では道路の持つ本来の交通容量から比べれば、はるかに大きい量を流しており、効果はあるが、はるかにオーバーしたものを流している以上、やはり 4 車線が必要である。

○港湾企画整備室長

福山港は「重要港湾」であり、港湾活動の中で、商工業が主にはなるが、歴史的に見て漁業、第一次産業の活動も営まれている。福山港の中でもそれぞれの地区で漁船の船だまり等があり、原地区については、基本的に漁船の収容施設であったが、漁業活動が非効率であった部分を施設整備して、効率化、あるいは漁業振興に資するという事業内容である。

漁業者が使う場合は無料であるが、これは歴史的な経緯があり非常に難しいが、ずっと以前からその港を使っていた漁業振興という意味で公共が関与して整備しており、全国的にそうなっている。土木以外の漁港でも同じであり、物流とか貨物船などが着いた場合は接岸料を頂出し、土地の使用についても使用料は条例に基づいて頂いている。

福山港内港地区の交流レクリエーション便益は、緑地ができた場合、そこへ行った人が得した気分になるという額を換算している。遠くに行かなくても、近くに行って便益を受けられるということが基本的な考え方である。

来訪者数約 10 万人は、市中心部の臨海部で 20 歳以上、つまり収入のある人を考えている。消費者余剰については、1 人 1 回行った場合に 2,083 円の便益があるという考え方である。ITCM 消費者余剰額、個人トラベルコスト法に基づき、他の地区や大竹地区のアンケート調査により費用を出している。誘致圏は 2.5km 圏内の対象人口である。

蒲刈港向地区は公有地造成事業である。浸水防護便益の被害額は、全国の水害統計に基づき、20 年程度の過去の被害額を使っている。全国で毎年被害に遭っている、若しくは全く遭ってないかわからないが、そのあたりを平均している。この場合は、護岸を整備し、背後に約 4ha 低いところがあるので、それが見つらなくなるということで、耐用年数 50 年間に掛けて、社会的割引率で割り戻して便益を出している。

○B委員

最後のところがわかりにくいですが、高潮被害を全国で平均するのか。

○港湾企画整備室長

今回、マニュアルが改訂され、地域別に分ける有意性がないということで、全国一律になっている。広島の場合、前回かなり大きな数字だったが、今回はかなり低くなっている。

○B委員

この地区における過去の高潮被害の発生頻度はわかるのか。

○港湾企画整備室長

過去のデータを今、持ち合わせていないが、平成 3 年とか、調べればわかる。

○A委員

単純に考えると、水害が来ると 3 億 3,000 万円の再取得というか、それだけの財産が守られるということ。このベネフィットが 50 年間だから、毎年それがあつた場合に、3 億 3,000 万円掛ける 50 年間で 170 億円だろう。それが毎年積み上がってきて、50 年間分を割引くわけである。170 億円で、20 億円か 30 億円ぐらいのベネフィットになるのではないかと感じるが、70 億円の根拠と年間ベネフィットの 3 億 3,000 万円との乖離が大きすぎる。そうすると今度は頻度の問題も計算に入れているのかという疑問も出てくる。

○港湾企画整備室長

毎年来る台風みたいなものと50年に1回ぐらい来るもの、そういう確率を出して、その場合の浸水被害がどうか、そういうものを掛け合わせて、全体を平均して出している。国のほうで過去のデータを確率頻度とか、被害の頻度などを併せて整理して、全国一律でこういう出し方をしたらどうかというマニュアルになっている。

○B委員

リスクの計算はそういうふうにするが、全国一律というのはなじまないのではないか。

○委員長

50年に1度の確率で発生する被害が仮に10億円だったとすると、1年は50分の1、その時に、同じ年に40年に1度の確率の災害が重なるかということ。単純にはいかないだろうが、事務的に処理する手段の一つとして、ただ足し算をしていいかという気はする。重複確率をまた考えなければいけない。県になぜかと言っても、国から来ているマニュアルで計算せざるを得ないという事情はあるのではないか。

○港湾企画整備室長

国のマニュアルの基本的な考え方を勉強するので、また説明させて頂く。

○A委員

港湾管理者は福山の場合は福山市長が全部一括でやっているのか、漁港区域も。

○港湾企画整備室長

重要港湾福山港は県が管理している。

○A委員

漁港区域だろうと、商工港湾区域だろうと、担当は分かれているのか。

○港湾企画整備室長

港でも、港湾と漁港の区域は分かれている。福山港の場合、港湾区域における漁船の施設ということで、港湾の部署が整備するようになっている。

○A委員

広島草津漁港などもそういうふうになっているのか。

○港湾企画整備室長

草津は漁港であり、広島港の中に漁港区域があるということで、重なってない。

○A委員

重なっているところもあるし、重なっていないところもあるのか。

○港湾企画整備室長

重複しているところはない。草津漁港は広島港の中の一部が漁港区域になっているということで、両方重なってはいない。福山港原地区については、港湾区域であり、漁港区域ではない。

○A委員

そこに一般商工船、運搬船等が入った場合はどうなるのか。

○港湾企画整備室長

この地区は漁業活動だけであるが、横田港は漁業者も利用しているし、物流関係も利用している。

○A委員

了解した。

○委員長

福山の内港の整備した緑地は、県有地ということか。

○港湾企画整備室長

そうである。

○C委員

警固屋音戸バイパスについて、有料時と無料時、それぞれ暫定供用時、完成供用時における推計年次が異なっているが、その年次を現在価値に置き戻す作業をしているのか。

港湾事業は、一般の税金や利用船舶が対価を払って利用することが前提になっており、例えば福山港原地区の漁港に一般船舶が入り得ると考えていい。横田港坊地地区は建前上そうになっているとなると、今後の港湾事業としての漁港の利用の在り方、漁港を一般開放して観光的に振興していくとか、地域振興に活用することもあるが、現状は30隻ぐらいの漁業者が占有しているのだから、そこを広く開放してみんなが利用できるような方向性を検討することも行政としての一つの姿勢ではないか。

今まで港湾事業として漁港を整備してきたので、漁港を一般の方にも開放できるというのは十分理由が見つくのではないか。現状について行政はどのように考えているのか、今後とも漁港として占有状況を続けていくのかどうか。その姿勢によっては、横田港坊地地区などは、継続するかどうかの非常に大きなポイントになる。もし今までの状況で続けていくのであれば、十分ストップもあり得る。一般船舶の名目であった物流ターミナルが実際に動いていないということなので、その姿勢を聞きたい。

福山港内港地区は、消費者余剰、おそらくCVMの手法を使ってのアンケートをしていると思うが、仮に「入場料を2,000円以上払ってもらおう。果たして緑地を利用するか」という質問をした時に、本当に2,000円以上払って利用するかどうか。この10万人の方がすべて2,000円を支払うというような想定が現実的かどうか。これは常識の問題だ。

大竹地区の調査のやり方はわからないが、果たしてこの実態としてあり得るのかどうか。緑地を利用の面から見て便益計算しているが、むしろ緑地の場合は、そこにあることによって景観を創造するとか、開放的な空間をつくる、それによって存在そのものに意味があるとか、利用以外の便益もあり得るのではないか。利用だけで便益をはじいているのは、こういう数値を持ってこざるを得なかったのではないか。

蒲刈港向地区について、仮に先程の回答のように行われていれば、全国の海岸事業において大きな問題になるだろう。恐らくマニュアルはきちっと確率的な考え方も導入されていると考えるので、今一度積算根拠を明確にして頂きたい。

○道路整備室長

総費用の現在価値の考え方について、有料の場合は、暫定2車線施工によって集中投資するので早

く供用できる。それにより社会的割引率は小さくなるので、総便益はここで大きくなる。一方、有料は償還が30年と決まっているので、その償還数年前から2期投資に入る。それで完成4車線施工を行っていくが、この場合、割引率が大きくなるということから、総費用はこの分について小さくなるという数値的な傾向がある。要するに、総費用も総便益も同じ考え方に基づいて算定している。

○OC委員

考え方はわかる。計測時の年次の違いを踏まえて、現在価値等に置き戻しているということだけ確認したかった。例えば暫定供用時、有料時、無料時それぞれ違う。平成23年、28年になっている、完成供用時は53年、36年となっているという違いを踏まえて、計算を行っているのかどうか。

○道路整備室長

一般公共で例えば毎年20億円、30億円投資するのに比べ、有料融資を受ければ単年度50億円、60億円と、一気に有利子であるが資金を確保できることから、短期集中投資型に変えられる。今回考えているのは、有料融資が150億円程度見込めるのではないかと、そうすると単年度30億ずつ受け入れて5年ぐらいいは短縮できるのではないかとという想定をした上で計算している。有料の場合は、償還期間が30年だから、償還期間前、5～6年から2期投資に入っていくというスケジュールで考えている。無料については、年間20億円、あるいは30億円程度のほぼコンスタントな予算をキープしながらということなので、平成27年度が暫定供用、それから5～6年後に完成供用というタームで設定をした上での計算を行う。

○港湾企画整備室長

港湾整備の在り方について、一般的に重要港湾以上については港湾計画というものを作っている。港湾計画の中に漁業の活動の部分もあって、福山で言うと、原地区などは漁船の収容施設として福山港全体の中で位置付けており、それで整備している。それがたまたま港湾区域の中にあるので整備は港湾がやっている。

横田港については、港湾計画はないが、この地区全体を見て、どういう機能をどこに持たせるかという計画を立て事業を進めている。小型船だまりが一部にあり、一部には物流ターミナル、公共用地の造成というように機能を分けて整備することにしており、小型船だまりについては既に整備に着手し、今後進めていく。

一般論で言うと、目的を決めて整備をしているので、ここは小型船だまりということで、基本的には利用していく。ただ、利活用が十分されていない場合には、別の利用の仕方も考えないといけないが、一般的には利用されるので、その活動の安全を確保することも必要である。一般の人が自由に出入りした場合、漁業活動上支障がある、あるいは一般の人が安全かどうかということもあり、機能はできるだけ集約した形で整理している。

福山港内港地区の緑地は当然無料であり、緑地ができた場合、来る人がどれだけ便益を受けるかをアンケートで出した結果が、大竹の分は二千幾らということになっている。

交流レクリエーションのほかの便益について、環境便益というのがあるが、内港の周辺が商業地域ということで、結果として環境便益としては計上していない。

○委員長

2,000円の中にほかのものも入っているのか。

○港湾企画整備室長

景観とか環境の要素は入っていない。手法としては環境便益の計測の仕方もあるが、商業施設が張りついているので、環境便益を計上していない。

○OC委員

大竹地区のアンケート調査に基づいたと言うが、その内容がわからないもとで出た数値を信用しろというのは無理である。どんな前提で、どんなアンケートをして数値が出たかということも説明頂きたい。それがこの地区に適用可能なかどうかが大変だろう。

○港湾企画整備室長

大竹のアンケート調査については、次回説明させて頂く。

○OC委員

横田港坊地地区、福山港原地区の今後の在り方について、後継者難とか、今後の継続が難しい。「交流」という言葉もあるが、観光振興とか、そういうサービス業的なものとミックスさせて漁業を振興していこうという試みも全国的には多々ある。広島県においてそういう場をつくっていく格好の場になり得るのではないか。港湾の中に漁港を使って漁業自体の在り方を次の新たな産業スタイルに変えていくと行政でも考えられないのか。純粋な漁業整備事業で行った漁港は、なかなか難しいだろう。まずは港湾事業で行った漁港あたりから、そういう振興策を考えていく姿勢があってもいいのではないか。

○OD委員

これからは単純に物を考える時代ではない。複合的に物事を考えなければいけない。漁港の整備をするにしても、漁港のみならず観光資源としてこれを使っていこうということは、それが行政改革であり、長い目で見ると財政の削減の一つにもなる。

確かに瀬戸内海は大変有能な資産もあるので、その辺も併せてこれから考えて、C委員の意見はこれから非常に大切になる。

○技術管理総室長

港湾行政というより水産行政の政策課題に近い分野なので、我々も用意ができない、あるいは責任を持って答えられないという性格もある。もし必要があれば、今の点について、水産行政のスタンスを少し勉強して、次回その取り組みを紹介させて頂きたい。

○港湾技術総括監

港湾施設でも船だまりとして、漁船に乗って釣りを楽しまれる方はいるが、それを件数的にはなかなか把握できていない。実態として1漁業単位当たりの収益が専業と遊漁というのはなかなか把握できていない。将来的に開かれた施設ということで、現実にそういう対応をしているが、今後ともその辺は考えなくてはならない。それはソフトとしての利用になってくるので、漁業組合とか市町村と調整して利用実態を考えていかざるを得ない。

○委員長

地方分権の進行具合ともかなり関連深いので、先では様子が変わってくるかもしれない。そう期待したい。ただ、歴史的背景があり、なかなか理想どおりにはいかないのではないかと。特に漁業関係は、生活権がかかっているのだから、そう簡単にはいかない事情がある。三位一体の財政改革がどこまで進むかに

よっては、進行がかなり速いかもれない。

○E委員

警固屋音戸バイパスの現地視察の際、なるべく早く使えなければいけないと実感した。合併支援道路は県が指定しており、事業の優先順位のためにされている。合併支援道路の位置付けであれば、合併特例事業というのがあり、国の方でも相当の予算を付けていると思うので、その適用を受けられないか。少しでも予算をもらい早く実行して頂きたい。

○道路整備室長

平成14年度に総務省と国土交通省で協議した上で、平成15年度以降合併する市町村の中にある事業について、合併支援道路事業ということで位置付け、合併を強力に支援していくという運用内規的なものがある。市町村合併建設計画等々あるが、それらの中から、県がやるもの、市町村がやるものについて総務省へ支援道路整備計画というものを提出し、それで了解とされた場合は国も積極的に支援するというのである。そればかりに事業費を投入できない事情もあるが、事業の優先順位、プライオリティーは当然高くなっていく。県事業であれば、合併推進債という起債を充当でき、一般財源を当面少なくすることができるし、市町村事業であれば、合併特例債、起債を地元負担分に充当できるという、非常に大きなメリットがあり、事業を推進しやすい。

○E委員

港湾事業について、建設工事費デフレーターということで、2002年の最新値から2003年の最新値になっており、低下の傾向にあるのはわかるが、2002年と2003年というのは、同じ時点をとらえているのか。これは毎月ではないだろう。

○港湾企画整備室長

デフレーターは2002年までは出ていたが、2003年分が出たので、それを使っている。年度で、1年でのデフレーターである。毎月変わるという形にしていない。

○E委員

了解した。

○委員長

ほかにないか。
(質問・意見なし)

○委員長

それでは、追加資料の必要があるものについては、次回、準備をお願いします。

(2) 平成16年度の抽出事業について

イ 農林水産部関係事業について

○A委員

経営体育成基盤整備事業大見地区について、地すべりも水害、高潮と同じ問題であり、想定被害額 19 億円をどのように判断するのか、もう一度説明して頂きたい。また、久井東地区と違って地籍確定効果がないのはどういうことか。

久井東地区は、地域が分散しているが、集落営農ができるのかどうか非常に疑問を持っており、急いで法人化してほしい。

一般農道整備事業川根地区について、ほ場整備の効果をどうやって入れ込むかが難しいが、田草川と長瀬川地区で大きくやっていた。投資額等の説明とか、その辺の効果をどういうふうに盛り込むか。また、生活環境整備効果の中の一般交通や一般車両のメリットが書いてあるが、農業に関してそれなりの効果があるべきではないか。一般交通等の効果の方が大きいわけだから、本来的に農道ではなく一般道の整備にすべきではないか。もし農道でやるなら、ほ場整備の効果を出すべきではないか。

○生産基盤室長

大見地区の地すべり効果は、被害想定を出している。農地や農業施設が壊れると災害になるので、その復旧費を計上している。同様に水稻ができなくなる、地区の中にある家に住めなくなる、町道等も壊れるという効果を見て、被害想定として 19 億円を挙げている。要するに、壊れた時にどうなるか、それを元に戻す必要があるという額である。これは国の基準に基づいて出している。

次に、国土調査法に基づき、県が地籍調査をやっているが、水田についても地籍調査をやっている町村とやっていない町村があり、大見地区については、ほ場整備をする前に地籍調査が済んでいる。地籍調査をしていない地区について効果を見ている。

久井東については、これから地元において法人化を進め、ほ場整備の効果を出すよう努力しているので、県も十分に指導していきたい。

○生活基盤室長

川根地区は平成 6 年度に着手したが、その当時、ほ場整備がまだ着手されておらず、作物等の年間品目もほとんど変えていないため、この算出結果になっている。ただ、現在、ほ場整備が進んでいるので、それを入れ込むのが妥当ではないかと思う。

この事業は平成 5 年度に「集落間道路」として、自然、経済、社会条件に恵まれず、農業の生産条件が不利な地域の集落を結ぶ農道の新設、改良という形でスタートした。ここでは林野率 50% 以上という条件はあるが、農業用交通 50% 以上の縛りがない制度を農水省がつくったいきさつがあるが、全国でも 13 地区しかなく、これが県内最後の地区ということである。

○委員長

一般道と農道の区別はいずれ改革されるのではないかと思うが、今はまだいわゆる縄張り根性が歴然としているので、その辺は勘弁頂きたいということではないか。

○道路整備室長

道路部局と農林部局は定期的に調整会議を開催して、農道、林道、都道府県道あるいは市町村道を、どういう区域区分で整備していくのかを調整している。従前はこういう調整会議がなかったので、確かに地域に対する二重投資という問題があったが、現在は調整会議で常に調整しているということで御理解賜りたい。

○委員長

以前、隣接して2つ道路をつくるのをひとつ中止にした例がある。

○B委員

大見地区の被害軽減効果を出す時の発生頻度の問題であるが、地すべりは、ある条件が出てこないと発生しないが、これは毎年地すべりが発生するという、ある意味で確定的な話で、リスクアナリシスという観点からいけば、確率的な評価をして期待値で評価するとか。農地保全事業尾立地区でも災害防止効果でかなりの額を計上しているが、これも毎年洪水が発生するのではないだろうから、その辺りをもう少し考えていくべきではないか。

○C委員

大見地区はこれでいいのではないか。想定被害額19億100万円というのはストックであり、28年間に1回はつぶれるという前提のもと、1年間にフロー換算すると、現在価値において1億1,400万円の被害になるので、これを置き戻すのが還元率である。ストックを1年1年のフローに置き直す。例えば、地価は利用価値だけを見ると、毎年毎年の地代となるが、これを積分していく。社会的割引を掛けて積分していき、ストックの額としての時価の評価を出すという考え方を、逆に、年効果額を積分していけば、この被害防止額になる。だから、28年間は持つ、この期間に農地内すべてが地すべりによって駄目になるという仮定のもとで積算されている。おそらくマニュアルはそうなっている。

先ほどの海岸事業もそういうことが前提になっていると思うが説明がなかった。こちらは数値、還元率も明記されており、一定の仮定のもとでは理解はできる。

○B委員

一般的に言えば、ストックの効果があるということか。

○C委員

そうだ。だから、それをB/Cの場合は年々のフローの額でもって、積分してストックに、現在価値に置き換えるということである。これはこれでいい。大見地区は、この文章を見る限り緻密に積み上げている。

○委員長

発生確率はどこから誘導してきたのか。

○C委員

それは仮定である。28年間の中でそのストックは、1回はつぶれるという仮定のもとで計算をした。

○委員長

仮定と言っても、恐らくどこかにデータがあるはずである。

○C委員

なぜ28年なのかということが一つポイントになる。

○委員長

何かあるはずなので、もし調べられたら次回お願いする。

○生産基盤室長

地すべり対策というのは、現地にその兆候が現れているというのが大前提なので、それがそのままにしておけば動くかという状況はわかりづらいが、天災のように突然やってくるのではなく、徐々にやってくるということで、その兆候が現れている部分について、今、対策事業をやっている。

○委員長

何か発生確率的な考え方は導入されていると思う。現在危ないからというだけでは根拠が薄い。どこかのたくさんのデータから恐らく28年というのは出てきているはずだ。

○C委員

久井東、尾立、川根地区に共通しているが、経営効率が高まる、維持管理面の経費が節減できるのか、いわゆるコストの削減でほとんどの評価が決まっている。実際、肝心要の生産面はどうなのか。生産向上は1割ぐらいで、あまり生産向上が見られない状況のもと、他方で経費節減効果がある。実際に経費を節減しているだけでなく、生産効果そのものが上がっているのかどうか、若しくは少なくとも維持されているのかどうか。

久井東地区は、平成15年度までに整備が終わっているところで生産効果が上がっているのか、計画どおりの生産が行われているのかを確認したい。コストの削減があっても、実際に生産が行われていない、若しくは計画どおりではないということであれば、何をやっているかわからないので、その確認をお願いしたい。それを示して頂きたい。

尾立地区についても同じことをお願いしたい。ミカンの出荷状況がどうなのか、過去から現在まで、できたら経年的にお願いしたいが、これが減っていつているようだと問題になろう。品質向上効果等はあるが、実際の農業生産額はそれほど上がっていない、むしろ若干下がっている気もするが、生産面の状況はどうなのか、この数値を出して頂きたい。

川根地区について、A委員が言われ、前回も言ったので同じことは言わない。同じ面における検討、生産面の数値を出して頂きたい。ここは一般交通等の経費節減効果が非常に大きい、その根拠データが平成9年の全国道路センサスの甲田作木線だろう。この交通量はどの区間なのか。交通量の詳細なデータを示して頂きたい。

○生産基盤室長

済んでいるところの効果について、現在の状況がどうなっているかという調査はやっていない。それについては、また後日説明させて頂く。

○生活基盤室長

平成9年度の交通量について、図面の主要地方道甲田作木線の左側に「枋林」というところがある。その江の川寄りのところで調査した。

○C委員

確かに川根に近い。一応確認した。

○委員長

尾立地区で承水路兼用農道が出ているが、側壁の高さが一定のようだ。水を流す時に10cmか20cmの水深ですずっと流れるようだが、あれは一定の高さにしているのか。

○生産基盤室長

ブロック積みの上が全線 10cm のマウンドアップのような形になっている。ガードレールの下が 10cm 部分であり、水が大きくなった場合は左側の 50cm 部分、通常の小さな雨についてはあの間で流すが、大きな雨が来たら全体で流す構造になっている。

○委員長

だんだん下流へ行くと水深が増えてきてオーバーフローしないか。

○生産基盤室長

計算をして、単位、単位でショートカットするので、それはない。

○委員長

了解した。

○E委員

尾立地区の全体事業費が 9 億 4,900 万円になっているが、以前の資料と本工事費、測量試験費、用地補償費は同じだから違うのではないか。単純なミスか。

○生産基盤室長

全体事業費を出す場合、事務費もこの中に入っている。この前、訂正した数字は、事務費を 5% 計上しているが、以前 6% の時代があり、それを再調整した関係で増えている。

○E委員

縦計算が違うのは、どこを増やせばいいのか。

○生産基盤室長

縦計が合わない形になっている。基本的には事務費なので、各事業費割という形になるのが正しいので、本工事費が大きい数字になる。本工事を 786 に訂正していただきたい。

○委員長

ほかに質問、意見はないか。

(質 問 ・ 意 見 な し)

○委員長

追加資料等については次回準備をお願いする。

次回委員会において、これまでの説明や皆さんの討議内容を踏まえて、たたき台として各事業に対する再評価意見の骨子案を作成し、ここで提示したい。次回委員会でそれについて議論をお願いしたい。

(異 議 な し)

○委員長

それでは、次回は再評価意見の骨子案について御議論願いたい。

(2) その他

○土木建築部土木建築総務室長

次回の日程については、近日中に事務局で調整させて頂くので、よろしく願います。

○委員長

これで本日の広島県事業評価監視委