

第15回 広島県事業評価監視委員会質疑応答概要

日時: 平成15年5月28日(水) 13:30~16:40

場所: メルパルク広島 桜の間

議題(1): 県事業12(土木建築部関係)の事業概要説明について

議題(2): 県事業20(農林水産部関係)の事業概要説明について

議題(3): その他

議 事

(1) 県事業12(土木建築部関係)の事業概要説明について

○委員長

「合併推進道路事業に位置付けている」場合、どの程度配慮すべきなのか。県行政推進のため合併は避けて通れないことは分かるが、公共事業の評価をするこの委員会でそれをどの程度考慮すべきかという問題がある。例えば、費用対効果が1.0でもこの場合は進めてほしいという意味合いがあるのか。

○道路整備室長

今の合併推進支援道路については、例えば旧市町村の中心地を結ぶ道路、あるいは主要な施設が立地しているところを結ぶ道路を抽出して、重点投資している。当面、ここ5年間でやっていこうと考えているので、B/Cプラスアルファ合併支援のために重点投資すべき路線ということで御理解いただきたい。

○管理総室長

合併する場合は、前期5年、後期5年の約10年間において、合併後のグランドデザイン、合併建設基本計画をつくる。「位置付けられている」というのは、地元の市町がつくる合併計画の中に、この道路計画を書きこみ関係住民に示しているので、政策的に県がこの道路をつくるという意味で位置付けている。県も合併に際して優先的に道路事業を推進するという意味合いである。

○委員長

B/Cを重要な要素として審議している当委員会としては、数字である程度考慮するようなことが指標としてあれば非常に理解しやすいが、仮に費用対効果が0.5でも進めろというような意味合いがあるとしたら、委員会としてもその辺のプラスアルファを考慮するという理解をしておきたいと思うがどうか。

○A委員

合併建設基本計画にからんで、今後道路整備を行うのはこの線とこの線というような具体的な図面というか、道路整備についての計画図面は、県の方ではもうできているのか。

○道路整備室長

市町村ベースで建設計画をつくるが、その中に当然、道路計画が盛り込まれている。建設計画における必要な道路、例えば市町村合併に伴って主要な施設なり、中心間をアクセスする部分、集落をつなぐ部分は合併を推進する上で必要条件と考えているが、全てを県が持っている予算で建

設できるかと言えば、費用的には十分ではない。その中からどれが優先度が高いかというのを個々に審査しながら、県の事業計画に載せて整備していくということになる。

○A 委員

市町村の合併計画における整備箇所の図面があると非常に考えやすいのではないか。

○道路整備室長

今、そういった資料が手元にない。

○A 委員

そういう資料があれば、この区域で合併があり、この道路が必要だという必要度合いが、一目瞭然に分かるような気がする。合併関連の道路ということだけでなく、図面上でその資料を示していただければありがたい。

○委員長

もしそれが難しければ、ここに出てきた事業ごとに合併推進道路事業に位置付けられているという書き方をしてもらおう。それ以上に一覧表の図面でこれとこれは優先的にやるといって、後程少しずつ変化する可能性があり公表しにくければ、そのような回答でもいいのではないか。

○道路整備室長

例えば道路整備室が整備している県道等で、こういうものが合併支援道路として整備しているというのは示すことができるが、それがすべてではない。今、合併支援で進めているものはこういうものであるというものは示すことができる。

○委員長

事務局が示すことができる道路については、次回、図面で示していただきますよう。

○A 委員

合併推進のための道路という記載があるところだけでいいと思う。

○道路整備室長

了解しました。

○委員長

示すことができるものについては図面で示していただきたいという希望なので、皆さんに示していただくようお願いする。

○B 委員

港湾関連に関しては、出島地区での残存価値について、緑地としてこれだけの評価がなされ得るのかどうかというところがちょっと気になる。この残存価値については、ストック評価であるが、他の評価、環境便益もそうかと思うが、特に輸送便益あたりについてはフローの便益を挙げている。だから、一年一年においての便益を上げて、それを時間割引で割り引いて、一定期間合計するという計算をしているけれども、その便益の扱いが少し異なる。このあたりが一緒くたになって評価されている。恐らくマニュアル等でこうなっているのだろうが、ここでは、つくられた土地が売れる、若しくは利用がされるというのが大前提だろう。その条件が崩れると、このような便益評価はできないと考えらる。

尾道糸崎港松浜地区についても残存便益がある。すぐ売却され、売って幾らかということで、この値段でもって売却され得るという仮定を置いて残存便益を扱われている。船の待ち時間が減少して、それによって減少した時間を用いて新たな漁業生産が可能になる、輸送便益の短縮によって得られる便益を計上されているが、ここにおいても、待ち時間が減少して、その減少した時間、船は新たに生産行為に入る、フルに活動しているということが大前提だろう。こういう前提があって初めてこういう便益計算ができると思う。

要は、いろいろなストックなり、時間を短縮したり生み出す、それが新たな生産行為につながらなければ便益とはならない。実際には、本来、便益というのは、時間を生み出して、それが新たな価値を生み出すように使われるというのが前提であるが、特に土地の遊休化なり、漁業における生産性の低さ、また、漁業者の高齢化等を考えると、このような便益評価で果たしていいのか。

○港湾企画整備室長

出島について残存価値を計上しているのは、国のガイドラインに基づいて、効果、便益を一定の算出の仕方に基づいてやっている。御指摘のように、輸送便益、環境便益、これは確かにフローの価値かと思う。残存価値の土地の評価については確かにストックということで、フローとストックの便益を両方合わせて便益として上げている。

この土地の評価については、既存の土地、出島地区の土地の公示価格をここに引っ張ってきている。その時に、一部は産廃の処理をした跡地、一部は浚渫土を処分した跡地ということで、普通、陸上の土地をそのまま持ってくると、少しおかしいということもあって、産業廃棄物の処分場の跡地については、国土庁が出している土地比準評価という考え方をを用いて評価を低くし、マイナス30%の価値ということで産廃の跡地は考えている。浚渫土の処分地については、土地として利用していくためには地盤改良等を考える必要があるということで、この部分についてはその地盤改良費分を引いた形で価値を挙げている。

次に尾道糸崎港松浜地区であるが、便益については、漁船が来て棧橋から市場まで持って行くが、棧橋が小さいので、漁船が少し待たないといけない。計画では、棧橋を少し大きくして、待ち時間が少なくなる。これも確かにフローの便益を考えている。

御指摘の部分は、便益を考える時に、この土地の評価を便益にするのかどうかという非常に難しい御指摘かと思うが、国のガイドラインに基づいてこの手法を使っているということである。

○B 委員

費用便益分析の場合、便益というのはあくまで効用水準増大とか、利用価値なり、ある主体にとってのプラスの効果である。そういうことを考えると、この出島地区の場合、緑地は緑地でいいが、その緑地の評価が果たしてこの値段の残存価値と同じような評価がされるか。付近の地価を参考に類似的な価格付けをする方法は、恐らく難しいと思う。

だから、実際の評価の在り方自体を、マニュアルどおり評価するのではなく、この土地はこのような形で利用する、だからそれに合った評価をしようという形で御検討いただきたい。今日は抽出だと思うので、是非ともそのような評価の御検討をいただいて、できたらこの3件のうち、残存価値にかかわるような事業を1件は抽出いただきたいと考える。

○港湾企画整備室長

御指摘の部分は、市内の陸上部にいろいろな大規模な遊休地があったりしているということもあるのかと思うが、そういった状況の中で公示されている価格ということが一つある。それと、港湾とすれば、この沿岸部に緑地が必要だと考えており、その場合、陸上に緑地をつくった場合は、当然、その土地を買っていく必要があるということで、これは浚渫土の処分場としてつくるわけであるが、新たに土地をつくるとすればそういった陸上の土地の価格程度のものはどうしてもかかるという評価を便益として算入している。

○委員長

前提を少し変えた場合はこうなると、1.1のB/Cが1.0になるかどうか分かりませんが、御指摘のように前提次第で変化してくるということだ。漁船の待ち時間の間、フル稼働するかしないかという議論も、可能性としてはある。休まずに一生懸命働けばこうなるという前提だから、果たして実際は何割かと言われても、それは決めようがないかもしれないから、いろいろと前提を置いてもし試算が可能であれば、それを計算してみるというのも一つの手かと思うがどうか。

○管理総室長

これからの環境行政は非常に大きな視点であり、そういう観点で委員の間で対象事業を出していただければ、その中で幾らかのパターンを出しながら、評価というのは一つではないわけで、まさに当委員会の目的で、いろいろな切り口で行政のほうに御指導いただければ、参考にしたい。

○委員長

何年先に幾らになるかというのは分からない。可能であれば、幾つかのケースについて試算してみるというのも一つかもしれないが、当委員会としては、幾つかの B/C の値が出された場合、その幾つかを参考にしながら評価するというようにしたらどうか。1 個に決めろと言われても、今の御意見では決めようがないかもしれないがどうか。

○港湾企画整備室長

この事業評価の手法は、そんなに種類はない。ほかの評価の仕方がどうか、いろいろなパターンをやってみてということは非常に難しいと考える。

○委員長

例えば、他県と比べるということになれば、恐らく統一した評価手法でないと比較対照にならないが、広島県独自で判断するのであれば、国のガイドラインに沿えばこうだ、前提を少しく変えれば B/C はこうなるという資料を出すことは可能か。公的な資料でなく、委員会だけの資料というわけにはいかないかと思うが、もしどうしても国のガイドラインに沿った計算しかできないということであれば致し方ない。

○港湾企画整備室長

この事業はそれぞれ国の補助事業としてやっている。県の中での再評価もあるが、国庫補助をもらっていく前提では、当然、事業の評価を前提に採択とか、いろいろな判断をされている。その指標として、県独自ではなく、一定の国のガイドラインという形に沿って評価し、一方では国の方に出している。同じような形で県のこの場でも説明しているが、試算は可能かもしれない。

○B 委員

国のガイドラインといえども、一定の理論フレームワークで計算しているということは、やはり前提条件がある。その前提条件が地域によって非常に多様化している今日、それを一元的に適用すること自体がおかしいのではないかと。多様性を持って、「国の基準は広島県では通用しませんよ」と、もう少し変えた方法論をむしろ地域から提案していくということが必要ではないかと思わないか。

○委員長

補助対象事業であれば、一通り国のガイドラインに沿った計算をして、こういう結果ですということを行う必要はあるかと思う。

○B 委員

一定の幅を持って、「前提条件がこう変われば、こうなりますよ」ということ。その辺の検討はすべき。

○委員長

一、二の試算をするところですというデータはあっても、国へ持って行かなければいい。

○C 委員

その場合、貨幣換算すれば、研究成果とかが必要になる。そういうのを行政でやるのか、どこかのシンクタンクに委ねてやるのか、その辺りはどう考えたらいいのか。この委員会は研究委員会ではない。

○管理総室長

公共事業は来年度以降も続けなければいけない。地域の独自性の評価をしようとするればこういうデータが要るとか、そうすると時間がかかるとか、県民に説明するための客観的なデータ、基本はこうであるが、こういう観点を入れようと思ったらこう入れてあるということ、一部継続的な課題ともなるかもしれないが、

環境護岸についても地元で反対運動等があるような事業なので、より多く説明できるデータを、数値で B/C までいくかどうか分からないが、プロセスの段階でも説明するように、こういうデータが要るので時間がほしいとか、そういうものでもよかったら、事務局として準備したい。いずれにしても、これを選んでいただければ、議論させていただく。

○委員長

そのように努力したら、採択してもらえば継続審議ができる。

○管理総室長

明快な答えは出ないにしても、プロセスでも説明させていただきたい。

○委員長

難しい一面もあろうから、その辺は可能な限りいろいろなケースについて試算してみるという努力をしてみよう。

○C 委員

必要性和便益というのは対応しているに越したことはない。

例えば国道 375 号作木拡幅の場合の必要性は、災害に強い道路として整備していく必要があるということで、「渋滞」等の言葉が使われてないが、便益は、時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益ということだけで算定されているので、例えば河川事業で浸水を避けるための便益等があるが、そういうものを組み込めれば、必要性和の対応ということも考えたら、B/C は大きくなるのではないか。作文の問題かもわからないが、ちゃんと対応しておくに越したことはないと思うがどうか。

○道路整備室長

今回、B/C を出している費用便益の考え方では、被災時に避難道や緊急支援物資の輸送に供する道路が失われたことによる損失等は考慮されていない。そういう意味で、今までの一連の話の中では、考えるに相当する事項かと思う。これもマニュアルにはない。

○委員長

そこら辺がちよっと難しい。補助対象事業だと、勝手に評価して持って行っても、相手にしてもらえないかもしれない。

○道路整備室長

全国でそういったものを採択してもらう場合には、国の統一的な、全国的な基準でされている。

○委員長

それは必要だろう。だから、総室長が言ったように、内部資料のような形で準備することは可能かもしれないので、それについて検討してみてもらうことにしたらどうか。

費用便益の問題で、着工後、供用開始までに投資した投資額に対する利子は費用の中に入っているのか。

○道路整備室長

利子は考慮していない。

○委員長

例えば、供用開始までの期間が非常に長期にわたる場合、投資した金額は、ずっと寝かしているわけで、その利息は費用のうちに入るのではないか。

○管理総室長

観点が少し違うが、寝かすという意味では、本来、県民の皆さん方が用地買収をする。その用地買収は、道路のために買う。ところが、入り口と出口の土地が買えず、結果として土地代が寝るといふことはあるかもしれない。工事費が寝るといふのではなく、短期間にいけば 10 億円の用地費がすぐ便益を生むと

いう発想であるけれども、10億円の土地を買いながら、結果として土地が使えなかったということである。それは、利子というか、道路は通らないのだけれども、土地代を投資してすぐ使えないという意味では、納税者の皆さんに若干心苦しい。

○港湾企画整備室長

利息といった計算はしてないが、似たような考え方としては、社会的な割引率ということで、便益、費用についても4%ということ考えている。

○委員長

いたずらに工事期間が長くなったら、そこら辺で費用のほうに間接的、直接的かもわからないが、入ってくるわけですね。

○B委員

作木拡幅については、今回、この事業が経過年数30年で、今後も継続するという中で、事業期間を見ると、一番下のトンネル部分だけである。この経費が30億円ぐらいかかるが、このためにやるのかどうか。恐らくこの費用対効果は路線全体の費用対効果、また、交通量についても路線全体だろう。ここの箇所を、トンネルをつくるか、若干の拡幅等で現道を整備するという方がいいのか、その辺りをもう少し細かく検討すべきではないか。

○C委員

国道433号川戸拡幅では、1日に500台通る道路の総便益が117億円、しかし、国道486号福山拡幅では、2万台近く通って総便益が248億円と、交通量は数十倍、便益は2〜3倍である。この便益はほとんど時間短縮便益になる。そうすると、台数はかなり大きいファクターなのに、なぜこうなるかを、教えていただけないか。

○B委員

以前にも、国道2号バイパスで同じような事例があり、これはどう見てもおかしい、常識的におかしいということになった。理由は、交通量がわずかの減少、5%、10%の減少であっても、そこに混雑カーブというのがあり、そこが急激に低下するところに引っ掛かると、混雑は急激に下がる。平均的にはそう言えるかもわからないが、個別事情によっては、そうはならないところもある。

○委員長

今、御指摘のように、国道433号川戸拡幅の交通量自体が少ない。例えば439台と言うと、昼間だけ考えたら、2分間に1台ぐらい。2分と言ったら、結構長い。

○C委員

平均的なデータでもあると、極端に言えば全国平均とかがあれば、1,000台ぐらい通ればどのぐらいの便益だというのがあれば、我々としては少し参考になるかという気がする。どちらがおかしいのか、どちらがリーズナブルか分からない。国道486号福山拡幅の2万台のほうの便益がほぼ平均値に近いのか、400台のほうが平均値に近いのか、これは分からない。国道433号川戸拡幅が400台ぐらいで、国道486号福山拡幅が248億円の便益で2万台近い。これはどちらが平均的なのか。

○委員長

平均的というよりは、必要性についてはどちらも必要性とは思いますが、そんなに急ぐ必要があるかどうかと言われると、少し引っ掛かるところが出てくるかもしれない。

○D委員

今度の出島5工区はこれから大きい問題である。産廃処理場の問題は、地域間競争になってくるので、どこかにゴミを持って行って捨ててもいいなどということはあり得ないわけで、そういった観点からもとらえてほしい。でも、これで見ると、多分これは1.1ぐらいしかないでしょう。5工区はものすごく低い。で

も、それなりにやる必要があるのだという説得的な理由があるはずだと思う。それを公式的に「土地の評価はこうだから、数字はこうなる」と言うのは、私はもう少し別の理由があると思うし、そこからベネフィットは多分大きく出てくる。

それから緑地であれば、例えばあそこに行って1日リフレッシュすれば、翌日から1週間の間の生産性がこれだけ上がって、みんな労働意欲が上がるとか、そんな何かしらの理由付けでいいから、そういった積極的な意味で評価するというのを示してほしい。今日の話のようにあまりにも単純にロスしているとかいうようなことではなく、別の切り口がこれからはあるのではないかという感じがする。

私たち経済界から見れば、この5工区は非常に重要な土地で、産廃はどんなに費用対効果が低かろうと、たとえ1以下でもやってほしい。そのぐらいの意気込みを持っているので、その辺のところを勘案して、我々経済界にうまく合わせろということではないけれども、もっと何か経済的な評価の仕方があるのではないか。

○委員長

さっきの結論は、広島県から一つの手法を発信するという意味でも、国のマニュアルに従った結果もちろん補助対象事業に申請する時に必要であるけれども、別の考え方だとかいう試算も可能だということを持って行くように努力してみたらどうか。今度はそれを採択してもらって、対象にした国のマニュアルに組み込んでいただくようなこともあるかもしれないから、そういう意味で試算も必要なのではないかという提案をしたのである。

○B 委員

今回の対象事業を見ると、地域の生活なり社会に密接にかかわる事業が大半である。それについては、これからは地域のお金で行う、地域においての合意をきちっと取る、そういう方法でないと、今後進まないだろう。国との関係は確かに非常に大きい。しかしながら、今後はウエイトが少し変わってくると思うので、マニュアルどおりということで、鵜のみにするのではなく、これでいいのかと思いつつ作業を行っていただきたい。

○委員長

国税の地方移管の道もだんだん見えてくるかもしれないから、独自の路線も逐次準備するようにしておく必要があるかもしれない。

○ 重点審議する審査対象事業の抽出(土木建築部)

(審議の結果、次の4事業が抽出された。)

- 2-1 一般国道 375 号作木拡幅
- 2-3 一般国道 433 号廿日市拡幅
- 2-5 一般国道 433 号川戸拡幅
- 2-10 広島港出島地区 5 工区

(2) 県事業 20(農林水産部関係)の事業概要説明について

○D 委員

割引率について、林道は4%でみているが、農業は5.5%とか4.0%になっている。これは耐用年数等の考え方もあるのか、教えていただきたい。

○生活基盤室長

割引率は、去年までは5.5%で出していたが、本年度から農水省も方針を変え、4%で出しているもの

の、効果算出時点が少し前だったので、そのままになっている。

4%に直してみると、大崎下島地区は、1.02が1.3、福山沼隈地区は1.08が1.39、本江地区は1.29が1.61、神石高原地区は1.1が1.43になる。今後、本年度からのものについては4%にする。

○D 委員

割引率については、今後のインフレ率をどう見るとか社会情勢、維持経費に関する金利という問題も出てくるが、全て国からの指示でやっていたのか。

○生活基盤室長

今まで国からの指示で計算していた。

○D 委員

総合整備事業のメリットを受ける人は、どのぐらいか。

○生活基盤室長

受益者はなかなか掴みづらい。甲立地区の人数は、ほ場整備に参加された方であり、総合整備は、ほ場整備以外にも、様々な事業をやっているのだから、便益を何でみてやるかが難しい。

○D 委員

広島中央地区は、地域が点在してしまっているのか。

○生活基盤室長

中山間総合整備事業は、一番北側の真ん中辺りに、ほ場整備自体が集中しているが、他の事業で便益を受ける方は、あちこちに点在している。

○D 委員

林道では、例えば寒那火山線は、災害等の軽減効果や森林関連効果が大きいですが、一方では、それが見当たらない。下津小世良線は、ゴルフ場に行くのに便利な道ではないかと思うが、森林関連効果には、そういう便益を考えているのか。

○森林整備室長

経済効果は、国が示しているマニュアルに地域性を加味しながら数値を出している。寒那火山線は、島で過去に山火事が多発した地域であるため、山火事の消火、復旧する経費等々を加味すると、それが強調された数値になる。もう一方は、世羅地域の里山林、マツ山林であるが、そういうところでは、また違った特徴が出ている。

○D 委員

道幅と経済効果は何か関連があるのか。4mでいいのに6mもあるのは、火災が起こった場合、ここで遮断するとか、何かのメリットや理屈があると思う。

林道は4mぐらいでいいのではないかと言いたいが、何か論理的な考えはあるのか。

○森林整備室長

林道は、産業用道路なので、山間部で大変厳しい自然条件のところを開設する。岩盤や山腹勾配が急なところについては幅員を狭め、できるだけ開設単価の軽減を図る方法を取り、一方で里山のため平坦なところは幅員が5mあってもそんなに開設単価はかからないので、利便性に配慮し計画するように、その地域の特性によって計画している。

○林務総室長

寒那火山線については、実際1m程度でも一定の防火帯の効果はあるが、燃焼速度が速い時には広ければ広いほどいいというのがあり、4mでも5mでも一定の効果はある。

ここ何十年かで島の森林面積の27%強が焼けているという当地での火事の対応を考えると、消防車は車幅が2mから2.5mぐらいあるので、消防車等の離合が可能ということも勘案して若干広めの方がいい

い。

○B 委員

林道の13件は、全体として工期が全て遅れている。今までのペースでは、ほとんど間に合わないし、工期設定もまちまちである。事業により幅があるのは、どういうことか。

便益でいえば、林業生産効果をねらいとした事業が多い。おそらくねらいに応じた評価が行われていると思うが、どのように評価方法を変えているのか。

三点質問させていただくが、まず一点目、林道がある山林の所有権はどこにあるのか。税金をつぎ込んで行うということの意味合いの関連で御説明いただきたい。

二点目は、便益計算について、実績に基づいているのか、また、将来に対してはどのような予測をされているのか。

三点目は、環境に対して、特に現在言われている生態系とか、そういうマイナスの便益は全然計量化されていない。その辺について、県として今後どのように考えるのか。

○森林整備室長

一点目の所有権について、今の13路線はほとんど民有林である。国有林も一部あると思うが、大多数が民有林である。

二点目の伐採して市場へ出す便益は、今までの実績を積み上げたものと、将来の計画量を出して便益計算している。

三点目のマイナス要因については、全国的に平準化した評価という意味で、林野庁が示しているマニュアルによって算出している。独自に県のということになると、また研究させていただきたい。

○B 委員

所有権が民有林となると、公益的機能とか、環境面や治水面における役割が非常に大きいと推察するが、数値上では非常に小さい。林業生産効果がこれほどあるなら、しっかりと税金を取って、県に収入を入れていただきたい。でなければ、整備する意味がない。

実績については、どういう計算しているのか分からないので、ここでは何とも言えないが、幾つか抽出されれば、その中で将来予測も含めて勉強させていただきたい。

便益については、先程から述べているが、広島県はそれでいいのかと言いたい。悪いとは言わないが、御議論、御検討ください。

○林務総室長

マイナスの便益について、開発一般が環境に与える影響はどうかという問題は、環境影響評価をどうするか、事業の必要性と人間がどういう便益を受ければいいのかというバランスの中で考えるべき。費用対効果の試算は、林道開設により、どういうベネフィットが人間のほうに来るかを中心に設計されているのが国のマニュアルである。

○B 委員

地元の県民の方はそれで納得がいくか、少なくとも私には理解できない。

○林務総室長

検討させていただく。

○委員長

少し独自性を発揮する準備、努力を始めたかどうかという意味でもあるので、検討に値するのではないかな。いずれ県独自の評価指標も必要になってくる時代がくる。

○B 委員

一点目は甲立地区について、この土地はあくまでは場整備等の事業費をつぎ込んで初めて売れる土

地になる。土地区画整理でいけば、減歩して保留地を生み出し、それを売却して事業収入にするのが常識であるが、収益はどうなるのか。便益として計上されるのか。

二点目は福山沼隈地区について、当初設定した計画を途中で変えるのは問題である。内容を変えたこと自体の妥当性、また、その事業評価を行うということが我々の役割ではないか。計画決定し、それを途中で変えるのは、県民に対しての説明がつくのか。

最後に本江地区について、倉庫の移転同意が得られないから、路線を変え事業費が増加した。同意が得られないから3億円もの増加があったことが本当にいいのかどうか。

○生活基盤室長

一点目は、ほ場整備の創設換地という形で、要するに土地を売ってもよい人の土地を集めてきたのであり、土地開発公社が直接個人から土地を買ったということで、ほ場整備とは一切関係を絶ち、経理上、分割している。

○B 委員

売れる土地になったのは、この事業のお陰なのだから、これを便益計算の中に入れる必要がないのか。B/C は大きくなる。

○生活基盤室長

今は便益には入れていない。それで価値が上がったというのが便益ではないかということではないか。

○B 委員

枠組みの問題なので、検討してほしい。

○生活基盤室長

福山沼隈地区については、拡幅部分と新設部分を分けて、先に効果が出る方からやる、通れる部分は後から整備するものであり、実際は一体である。国の財政等の関係で、1期地区はここまでで、2期地区はそれ以降という形と同じ考え方で事業を進めている。

本江地区の倉庫がどういう形でこうなったか、今は、はっきり把握していない。また整理させてもらって御報告させていただく。

○委員長

用地交渉の難航により工期延長した場合、内容次第ではまさに審議対象となるべき場合もあるから、重点審議に採用し、もう少し詳しく御説明いただきたい。10年以上たったものは、地元が強く要望していないのではという懸念があるから再評価しようということだったと思うので、その辺は各委員が理解できるように御説明いただきたい。

○C 委員

「長期化」という言葉の使い方について、何に対して長期化と理解すればよいのか。

○土木建築部総務室長

形式だけでいうと、5年、10年というのが一つの基準になっていて、それ自体が長期化という観点でつくっている。ただ、個々の書き方によっては、事実工期が延びている部分もあり、多少錯綜している部分もある。この辺は多少意識しながら書いたが、こういう形がいいというのは今後もう少し検討していきたい。

○D 委員

天然林は広葉樹系が多く、植林は針葉樹が多いのではないかと。昭和45年生まれで9齢級になっているが、林道整備が遅れると、いつの間にか木が熟してしまい、林道が出来上がったころには、木がみんな死んでしまうのではないかと。

CO₂の吸収との関連はどう理解すればよいのか。

○林務総室長

普通、天然林は広葉樹が多いが、この地方は天然林のマツが多い。本県は約61万haの森林のうち20万haはマツ林である。天然のマツ林を大事にしてきたため、人工林率は全国の40数%に比べ、29%か30%と非常に低い。日本一のアカマツ林産地、マツタケ産地だったというのが本県の森林に関する基本的な理解である。

人工林は9齢級あたりまでに手入れしないと、梢先と根元の直径差の少ないまっすぐな木になりにくい。死ぬことはないで、炭素の固定には資する。年平均成長量で言うと、若いうちは成長旺盛にして、年がいくとだんだん成長と呼吸量が一致してくるので、若いうちにどんどん切り替えたほうが、炭素の固定量は、その切った木を燃やさなければ多いが、手入れしないから、ただちに死んでしまうことはない。ただ、切らないと、うっ閉して下が暗くなり土壌流亡等の問題が生じるので、適切に手を入れていきたい。

○D 委員

針葉樹のほうがCO²をたくさん吸収するということはあるのか。

○林務総室長

普通、年間に1haで5~6m³ずつぐらいの木が成長していくが、そのうちの炭素が2割なのか3割なのか、イメージ的にしかわからないが、広葉樹も似たようなレベルになってくるのではないかと。顕著な差があるかどうかかわからないが、収穫という点で言えば、木が1haで300m³ぐらい伐採できるのは、針葉樹で40~80年ぐらい、広葉樹だと、特に大径木では200~300年かかることがある。

○委員長

木が太いほうが炭素固定量は多いとは必ずしも言えないのか。

○林務総室長

現存量としては多いはずであるが、木自体も呼吸もしているもので、定常的に成長していかないと呼吸のほうが多くなるかもしれない。いずれにしても、炭素固定という観点では、やはり太っていかなければいけないということはある。

○ 重点審議する審査対象事業の抽出(農林水産部)

(審議の結果、次の7事業が抽出された。)

2-17 福山沼隈地区農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業

2-18 本江地区農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業

2-21 寒那火山線森林居住環境整備事業

2-24 和木宇山線森林居住環境整備事業

2-26 大辺安田線森林居住環境整備事業

2-29 沓ヶ原女節線森林居住環境整備事業

2-30 毛無俵原線森林居住環境整備事業

(3) その他

○委員長

今後の日程について事務局から説明をお願いします。

○土木建築部総務室長

今後のスケジュールについて、例年同様、今回抽出した事業の中から現地調査を組み、その後、抽出事業について、9月、10月にかけて一度委員会を開かせていただき、重点的な審議をしていただき、それを踏まえて11月ぐらいに意見書作成に向けた委員会を開催し、例年どおり年内に意見書を頂戴で

さればと考えている。

○委員長

現地調査の実施箇所は、2件程度で、また、改めて照会の上、決定したい。
本日の広島県事業評価監視委員会を閉会する。