

第 21 回広島県事業評価監視委員会質疑応答概要

日時：平成 17 年 6 月 8 日（水）9：30～11：58

場所：メルパルク広島 5 階 椿の間

- 議事 (1) 県事業 21 の事業概要説明について
- 議事 (2) 重点審議する審査対象事業の抽出について
- 議事 (3) その他

議 事

(1) 県事業 21 の事業概要説明について（土木建築部）

A 委員

港湾事業の費用対効果において、旅客ターミナルと船だまりを一括して計算してあるが、別々に計算する方が親切ではないか。そうすると大西港原下地区は 1 以下になる。船だまりのメリットは出てこないのではないか。どう解釈したらいいのか。

港湾企画整備室長

単体の機能を整備する場合は確かにそうだが、船だまりと物流機能、船だまりとターミナル機能、これらを一体的、面的に整備している。個々のものについて御指摘の点が出てくる可能性はあるが、全体の面的な一体整備という観点から効果があると理解していただきたい。

A 委員

漁船がせいぜい 30 隻、40 隻に対してこういった公共投資をやる意義というか、大義名分がないと。個々に計算すると B / C が 1 以下ではないか、受益者負担はどうなっているのかをもう少し説明してくれた方がありがたい。

最終的には、やはり受益者負担があっても然るべきではないかという問題を持っている。

委員長

今の A 委員の意見に対しての関連意見はあるか。ないようであれば、別事業でも構わない。

B 委員

まず、国道 313 号神辺バイパスについて、県境を挟んだ事業の場合、どのように評価するか非常に課題を持つ事業である。本来共同でチェックする性格のものだろう。広島県だけの区間の事業費や交通量をはじいて B / C を計算しているのが良いのか。考え方の問題である。

国道 375 号福富豊栄バイパスについて、豊栄工区はバイパスで、福富工区は恐らくダムとの関連でということで性格が異なるのではないか。同じ工区で補助採択されている制度的な枠組みはわかるが、それでいいのか。両者一体の機能、役割を果たしていくものではないだろう。その辺をどのように考えているのか。

警固屋海岸の図面において、右側の方でまず指定し、後から左の方を追加しているが、この追加区間のみは B / C はどうなのか。ここの土地利用、ここで操業している工場がどういうものか。これまでと一体的に範囲を広げていく場合の B / C の考え方である。また、評価が 50 年間になっているが、過去の実績なり、統計的な仮定を確認しているのかどうか。

国道 186 号御園バイパスの位置図の中に、赤や白の番号があるが、どういう意味なのか、凡例を入れてほしい。

国道 375 号馬木拡幅の便益の計算に当たり、東広島呉自動車道が整備されれば馬木 IC あたりの交通量も増えると思うが、どのように考えているのか。交通量推計を踏まえているのか。

中田港中町地区について、全体事業費がなぜ増加したのか説明してほしい。また、便益計算の移動コストが県庁からになっているが、県庁にした理由は何か。県庁ということになると、いろんな代替ルートが取れる。どういうルート設定をしているか説明して頂きたい。

大西港原下地区について、費用便益の場合にサックコストをどのように考えるのか。4 つ物揚げ場を 1 つに集約しているが、これまで使っていた施設が使用されなくなると無駄にならないのか。フレームワークをどうとるかに関係する。どの程度お金を使って投資、整備してきたのか。

広島港宇品地区は、便益計算の中で確率の考え方を盛り込んでいるところと盛り込んでいないところがあるのではないかと。整合性が取れていないのではないかと。前提として 50 年間に 1 回は浸水被害が生じるということを確認されているのであれば、その根拠を示して頂きたい。

最後に街路事業大須土橋線も費用が増加しており、御説明頂きたい。このルートを整備することによって、代替ルートの混雑緩和がどの程度あるのか、ネットワーク効果がどのようにあるのか、それを含めた形での便益計算をすべきである。対象となる当該区間の走行費用、走行便益の減少、時間費用の減少等に限定して計算しており、その辺についてどう考えているか。

委員長

簡単のところから、国道 186 号御園バイパスの資料の凡例を追加していただきたい。

道路整備室長

了解した。必要なところはまた説明する。

国道 313 号神辺バイパスは、岡山県側も 4 車線で施工しており、国も関連あるものは同レベルで評価すべきと指導しているが、岡山県と一緒に評価というか、委員会とか、別の問題もあり、広島県側で評価したもので判断して頂きたい。ただ、年 1, 2 回、県境道路の事業計画等のすり合わせという意味で、意見交換会、情報交換会をやっており、事業の位置付け、重要性は確認している。この地域は、文化的、日常生活上も非常に関わり深く、将来的な道州制、合併を踏まえ、全区間での評価をいずれはしないといけませんが、今回は県の中の評価でお願いしたい。

国道 375 号福富豊栄バイパスについて、片方はダム関連、片方は現道のバイパス関連であるが、国の補助採択上、同じ工区として取り扱っており、同じ評価にかけさせて頂きたい。福富ダムは現在整備されており、仮に豊栄工区が若干延びたとしても、福富工区の事業は推進していきたい。B / C を分けた場合は、福富だけでは 2.8、豊栄だけでは 2.0 という試算になっている。

一般国道 375 号馬木拡幅の B / C について、他の事業と違い、東広島呉自動車道の馬木 IC ができることにより、その出入口が混むという交差点処理が主なものになる。B / C は走行時間の

短縮，走行距離が減ったことによるメリットを便益としてとらえるので，短い区間での現道拡幅はB / Cがなかなか出ない。ただ，計画交通量が推計1万1,100台とあるのは東広島呉自動車道が全て開通した条件で出しており，この交通量がかなり増える関係で，逆に現道は減っている。現在は1万8,000台であるが，将来的には1万1,000台に落ちるという交通量推計でのB / Cである。10年くらいは馬木ICからかなり国道375号へおりてきて，逆に今1万1,100台で予測している交通量が仮に増えるとB / Cも若干増えるという隠れたメリットはある。

河川企画整備室長

警固屋海岸における背後の土地利用について，資料の写真の中で青いネットのところはゴルフ場，打ちっ放しであり，その右側が自動車関連の工場である。

前回から延伸しているが，今回分だけのB / Cは求めていない。全体として2.23である。

便益の考え方については，一応30年確率の風速をもとに計画している。具体的には各確率ごとに背後の浸水面積を求め，その浸水面積における民家の戸数や工場，そういった資産関係を計上する。各確率ごとの浸水区域が出るが，浸水区域ごとにその正規確率を掛け，平均の便益額を各確率ごとに出す。それを全部足したものが総便益額37億500万円である。1回ではなく，各発生確率ごとでの試算額の積の和という形で便益額を計上している。

委員長

30年確率というのは何か基準で決められているのか，国の指針とか。

河川企画整備室長

県の海岸整備における一つの整備水準として，30年1の風速をもとに計画している。

委員長

供用期間は50年ということで考えられていると。

河川企画整備室長

そうである。

委員長

その期待値を出しているということか。

河川企画整備室長

そういうことになる。

港湾企画整備室長

中田港中町地区における事業費の増額理由について，当初，既存の浮函を流用する計画であったが，老朽化していたため，運航事業者からの要請もあり，安全性を担保するということで流用から新規に変えた。また，フェリーに乗るには浮函まで歩く必要があるが，当初屋根をつけてい

なかったため、利便性、バリアフリー的な観点から新たに屋根を計上した。

移動コストを県庁と書いているのは市内の中心という意味である。仮に宇品としても、実態上の費用対効果については影響は出るものではなく、今後、誤解を生じないように記述したい。

大西港原下地区の4カ所を1カ所に集約することについて、既存の施設に今までどれだけ投資したか、現在資料を持ち合わせていないので御了解頂きたい。その後の利用について、砂は集約するというので、その目的の半分が、周辺の環境整備等もあるので、それに見合った貨物の利用転換とかを図り、無駄のないよう有効利用を努めてまいりたい。

広島港宇品地区の防波堤について、ここの浸水については、去年の台風、これを確率換算すると概ね30年ということであり、30年の被害を想定して対応できるような防波堤の機能ということで理解して頂きたい。

委員長

よいか。

港湾企画整備室長

また、大西港原下地区の増額理由について、当初は固定の物揚場にしてしたが、これも地元からの要請とかがあり、船がすぐ着けるような、潮位によって上下する、そういう構造に変えたために増加した。

都市整備室長

街路事業の大須土橋線の事業費が増加した理由について、ここはもとキリンビールの広島工場があり、土地利用上、歩道等は計画していなかったが、平成10年8月にキリンビールが閉鎖され、大規模な複合商業施設になったので、歩道並びに駐車帯を計画したため、幅員を10メートル程度広げた。それにより用地補償費が当初から約39億円近く増えた。工事も計画変更に伴う工事増並びに電線共同溝、これを加味して3億7千万円増え、それによる設計変更等により測量試験費が7億円程度増えた。

もう1点、B/Cの関係で、代替ルートによる影響について、この大須土橋線は、指定都市高速道路、高速2号と一体的な整備ということで、まず高速2号のスペースを確保するという点と、県道東海田広島線の府中ランプ、県道広島中島線の矢賀ランプが両サイドにあり、これへのアクセスということもあり、平面街路部が必要ということで、基本的にはルートの的には上側のルートに沿った形が大きな要因である。そういったことで、代替ルートの検討は今回入れていない。

委員長

それでは、資料の追加は先程の1点をお願いします。

特にないようであれば、続いて農林水産部関係の事業についてをお願いします。

(1) 県事業21の事業概要説明について（農林水産部）

A 委員

漁港事業において、便益等を受ける人の水産物の生産性向上に、非常に金額の大きいものがあるが、玖波漁港玖波地区は、非常時、緊急時の対応、生命の効果とかが1億1,500万で非常に大きい。公共投資としては当然あるべきだが、受益者のものすごく個人的なもの、大きくベネフィットを受けているものに、公共投資がどのようにかかわっていくのが玖波地区では検証されるが、阿多田漁港阿多田地区や吉和漁港吉和地区は、個人のベネフィットではないか。それを受益者負担なしに全部公共がやる意味というものは、今後ともよく考えた方がいいのではないか。

漁港漁場整備室長

そういった課題、意見もあろうかと思うが、ただ、漁港整備事業は、あくまでも水産振興ということで、第1次産業の生産基盤整備という観点でやっている。事業本来の目的、要は水産物の安定的確保と供給、そういうものを支える水産振興の生産基盤ということで事業推進しており、そういった側面の事業であるということを御理解いただきたい。

農水産総室長

水産振興という観点で申しあげたが、水産物が供給され、消費者に届くことによって県民生活の向上にも結びつくというように幅広い公共的な役割があるものと考えている。御指摘については真摯に受けとめるが、その点についても御配慮頂ければありがたい。

B 委員

倉橋漁港本浦地区の護岸の拡充、範囲の拡大。前は西半分だけだったが、今回東半分にプラスオンしよう。当初事業費は少ないが、それが拡大して大きな事業費になった。先程と同じように、初めは小さく、見直しして大きくなると、どこで事業効果をはじめて良いのか。当初からなぜ両方やらなかったのか。事業的に制約があったのか。

漁港漁場整備室長

図面の当初区間、右側の黒色部分が終わるところから、赤色部分は以前に整備済みの箇所であり、時間的に少し前に整備した箇所である。今回の台風により、設計基準自体も古い基準を使っているため、今回の浸水を踏まえて、全区間計画区間に入れて整備をすることにした。

B 委員

豊島漁港大浜地区の浸水防護便益は説明されているが、その他の便益は、額としては4倍以上である。その内訳、詳細の説明がなかった。これは指摘だけである。

委員長

答えて頂くと少し時間かかる可能性もあるので、資料を再提出ということをお願いする。

C 委員

畑地帯総合整備沖美地区のパイプライン延長について、先程からの受益者負担という観点からすれば、県の説明によると三段論法的な、結果消費者にという話であるが、圃場整備のときは農家の負担がある。最終的に消費者にそれだけ利益を与えるのだからいいではないかということで、パイプラインの延長も同じような考え方になるのか。

生産基盤室室長

圃場整備は、個人の財産を区画整理、区画形状を変えて権利も新たに仕替えると、そういう観点から受益者に相応の負担を取るようにしている。この沖美地区のパイプラインについては、畑地の造成まで考えるのではなく、道路とパイプライン、圃場への用水源のダムということで、公益性が非常に高いという観点から、地元負担は取らない。

D 委員

全体的に事業費が少なくなったものもあったが、相当に事業費は膨らんできており、事業の施工期間も長くなっている。当初採択をするとき、もう少し精査しながら採択した方が、より事業がスムーズにいくのではないか。初めは小さく事業費を出し、後から増えるものは構わないという行政的な考え方もあるが、これからは県の財政、市町村、国の財政的なことも考え、当初からはっきりと事業精査をしながら、大体その 10%か 20%ぐらいは変更はある。そこから出発をした方が事業はスムーズにいくのであろう。

もう1点、この事業リストに載ってくることで、県政のこれからの社会資本の整備を判断することは私はできないが、その何%かは担っているということを考えると、事業採択する場合、これから広島県はどのような社会資本を整備していこうとしているのか、岡山とはどうなるのか、鳥取、島根、山口はどうするのか。それが将来道州制をするときに一つの参考になるであろう。事業がまたがるから協議するのではなく、県内事業であっても、道州制になったときはどう位置づけられるかを考えていかないと、中国地方の中核都市として広島県は成り立たない。

B / C の関係など、また感想も述べたいが、基本的にはそう思っているので、御確認頂きたい。

委員長

それに対する回答はよいか。

D 委員

いい。

B 委員

事業のセレクションにかかわるので、農道の備北西部、中馬地区、高茂金地区に共通しているが、農業振興なり農業経営にかかわるような設備が、山中に作られる、もしくは互いにそれを共同で利用するために道を作る。本当に活かされるのかどうか。農道のネットワークとその作られたものを有効活用ということ在地元がどこまで保証、担保するのが重要である。地元負担がいずれも 10%とか、6分の1とか、過少とは言わないが少ない。以前にもこの委員会において問題

があり、指摘されたが、いずれも共通して、地元の意向、考え、またそこについての実効可能性等について、県としてどのようにとらえているのか。

委員長

今の道路ネットワークと施設の有機的利用をどのようにして担保するのか、地元はそれに対してどれだけ責任を感じてそれを利用されているのか、それについて何か。

生活基盤室長

広域農道というのは、広域営農団地整備計画という、地域の広域的な施設を含めて関連して農道を作っている。そのネットワーク、既存の道と広域農道を加味し、広域農道沿いに施設を作ることが利用形態からいっても最適ということで、施設整備と併せて農道も整備している。

担保とかは、今時点難しいというか、その施設の整備者といろいろ協議しながらやっており、完了年はなるだけ合わせるようには言っているが、具体的に確約書とかはあっても、社会情勢の変化でずれることはある。

委員長

資料追加としては、先ほどB委員の御指摘のあった便益を数値一つで出していたところを、もう少し中身について次回委員会までに提出頂きたい。

(2) 重点審議する審査対象事業の抽出について

委員長

次に、広島県事業評価監視委員会設置要領第2条第1項の規定に基づいて、次回から重点的に審議する対象事業の抽出に入る。

(審議の結果次の9事業が抽出された)

- 1 一般国道375号福富豊栄バイパス 道路改良事業
- 2 警固屋海岸 高潮対策事業
- 3 大西港原下地区 国内物流ターミナル・小型船だまり整備 港湾修築事業
- 4 広島港宇品地区 防波堤整備事業
- 5 倉橋漁港本浦地区 漁港海岸(高潮)整備事業
- 6 豊島漁港大浜地区 漁港海岸環境整備事業
- 7 中馬地区 県営一般農道整備事業
- 8 高茂金田地区 県営農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業
- 9 尾道御調地区 県営農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業

(3) その他

委員長

今後の日程について事務局からお願いしたい。

土木建築総務室長

今後の日程について、7月ごろに現地調査、8月から9月ごろにかけて重点審議のための委員会、10月から11月ごろに意見書の作成に向けた委員会を開催して、年内に意見書を頂きたい。

現地調査については、今後委員の御都合を伺った上で調整させて頂きたいが、本日抽出頂いた事業の中で、現地調査を行う必要があると思われる箇所があれば、御提案頂きたい。

委員長

ここを見たいというのがあれば何うし、なければ、また事務局に言って頂き、そこで調整して頂くということでよいか。それでは意見を頂いた上で、また御連絡させて頂く。

土木建築部管理総室長

委員長、1分ほどよいか。

委員長

1分、大丈夫。

土木建築部管理総室長

D委員からの御意見に関して、1点目の採択の考え方について、中間の事業の審査、まさにこの事業評価委員会、事後も点検をやっているが、事前のときがルール化されたものがない。採択に当たりチェックリストは持っており、単体で比較することはできるが、例えば河川、道路、治山事業、それぞれ性質が違うので横並びしたものにつけにくい、そこを一律にすることがなかなかできない。そういう悩みがあり、今研究しているので、しばらく時間を頂きたい。

2点目は、道州制なりの議論が高まっている中、これからの広島県をどう考えるか。今年、来年以降の総合計画づくりに向けて検討をスタートさせ、審議会も設置した。これまでは10年スパンだったが、これからの時代、10年は見通せないということで5年スパンでやろうと。もう一つは、国においては、地方制度調査会で道州制の法案づくりの前段として審議会で審議しているが、本県としても、これまでどおり活力と自治と安心という観点で、もちろん道州制も見据えながら、災害に強い県土づくりを始め、広域ネットワークづくり等々も十分念頭に置いて進めていこうという意識を持っている。

委員長

それでは、これで本日の広島県事業評価監視委員会を閉会する。