

第 45 回広島県事業評価監視委員会質疑応答概要

- 1 日 時 平成 26 年 10 月 29 日（水） 13：27～14：35
- 2 場 所 自治会館 1 階 101 会議室
- 3 出席委員 中山委員長，戸田委員，岩崎委員，河原委員，佐々木委員，大和委員
- 4 議 題 議事（1）平成 26 年度の抽出事業について
議事（2）その他
- 5 担当部署 広島県農林水産局農林整備管理課技術管理グループ
TEL（082）513-3635（ダイヤルイン）
広島県土木局土木総務課調整グループ
TEL（082）513-3814（ダイヤルイン）

6 会議の内容

（1）平成 26 年度の抽出事業について

○委員長

ありがとうございました。

それでは、ただ今、5 事業の説明をしていただきましたが、何かありませんでしょうか。

○A 委員

追加資料の御説明，ありがとうございました。資料 2-2-A，ネットワークの所を，新たに状況を頂いています。その中で，福山北環状線及び福山東環状線などが事業化されていないと。そういう前提の下で，今回の交通量配分をされているということですね。

それで質問です。福山北環状線及び福山東環状線の事業化といいますか，現状はどうなっているのか，そして事業化はいつの予定なのか。恐らくこれによりますと，平成 33 年度までは事業化されないという前提だと思うのですが，そこの説明をお願いします。

○道路企画課参事

ただ今の御質問についてお答えします。福山北環状線と東環状線ですが，まずこの平

成42年推計については、42年段階での整備、現況の道路と事業化されている道路についてどうなっているかというのを示したものです。それで、先ほど言われた2つの環状道路については、現在の状況をいいますと、今の段階では、当面、何年度から整備を行うという熟度の上がっているものではありません。今後、いま整備を進めている事業などの事業完了によって、こちらの交通の流れがどうなるかとか、社会経済情勢がどうなるかとか、そういったところを見極めながら、着手時期について検討していきたいと考えています。

○A委員

わかりました。見通しは立っていないということですね。

○道路企画課参事

現段階では。

○A委員

はい、わかりました。

○委員長

よろしいですか。

その他、何かありませんでしょうか。

○B委員

昨年くらいから、東日本大震災であるとか、2020の東京オリンピックであるとか、諸々のことを考えると、建設事業というのは非常に増大しているのですが、そのことによるコスト増大は、この事業費の変化に関係や影響はないのでしょうか。

○道路企画課参事

今回については、事業費については特に前回と変わっていませんが、今後の状況によって、資材の高騰とか人件費の高騰、そういったことの可能性はないかといわれれば、ゼロではない可能性もあると思います。ただ、現段階の評価においては、前回の事業費と変更がない、とさせていただきます。

○B委員

事業費が、コストが増大することによる、まあこのB/Cでいうとほとんど大きな影響はないかと思いますが、先ほどの庄原ダムなどでも、資材の高騰等が今後響いてくるのかなと思ったのですが、どうでしょうか。

○道路企画課参事

資材高騰等のリスクは確かにありますが、それに合わせるように、我々発注者側もコスト削減に努めてきていますので、そういった中で、将来、事業費等が動けば、また再評価時において事業費を示して、御審議いただく形になるかと思っています。

○道路整備課長

補足します。昨今の経済情勢のいろいろな変動要因を加味して、インフレの場合、デフレもそうですが、スライド条項というのがあり、その都度、事業費については精査しながら発注するという形態をとっています。その中で、若干の上りや下降もありますが、その辺りも含めて、先ほど申し上げたように、修正があればその都度ご報告させていただく形になろうかと思っています。現時点での、今回提示したものについては、当然、現時点でどうかということを算出しています。その中でも費用便益比等については、現在価値までの試算をする場合に、デフレーターも、その中に加味していますので、先ほど申しましたように、適切に、その都度、節目で検討している、ということになろうかと思っています。

○委員長

今の御説明に対して、5-1の庄原ダムには「全国的な労務・資材単価の上昇及び…」とありますけれども、実勢価格が上昇しているというのは、今の説明からすると、これを計算するときに、いつの時点から上昇していると考えたらいいのでしょうか。

○河川課長

庄原ダムでいうと、今年の2月に、大きな労務費単価の増というのが国から入ってきました。もともと、この庄原ダムでいうと、昨年25年4月の単価を使って契約していますけれども、その後、今年の2月に大幅な増がありましたので、1年弱で労務費が増に

なったものについて、契約変更をしています。

○委員長

わかりました。

それで、以前説明していただいたかもしれませんが、次のページに「基準時点の変更に伴う現在価値化額の増」とあります。費用便益比の変化の枠の、下から3行目のところ
です。基準時点の変更と、現在価値化額の増、これの定量的なことがわかれば教えてください。

○河川課担当

50年間の総便益を計算するにあたり、年割引率を加味していくわけですが、基準年
が1年あとにきますので、その4.0パーセントの関係で高めに出てくるという、計算上
のものになってきますが…

○委員長

割引率の関係ですね。

○河川課担当

そうです、割引率です。

○委員長

はい。了解しました。

他に何かありませんか。資料2-1関連ではいかがでしょうか。福山西環状線の道路
改良事業です。

○C委員

1-1ページの中ほどで、用地交渉の難航によって取得に時間を要していると、長期
化の理由に記載してありますが、これが費用の増高という形で跳ね返ることはないの
でしょうか。

○道路企画課参事

用地費用，費用そのものの増高ということですか。

○C委員

ちょっと重複するかもしれないのですが，民間の企業，民間のビルなどで工事が伸びると，その分，どんどん金利負担などが乗ってきてしまうというのがあったのですが，それがどういう形だったかをおさらいしたいのですが。

○道路企画課参事

公共事業の場合は，先ほどお話ししたように，単年度の予算を組み，その予算の中で事業を執行していくこととなります。ですから，用地買収においても，地元の詳細をいただいた段階で契約して，そこでお支払いをする。当然，その費用については，一部国の起債を活用して支払いますので金利は発生しますが，それは一般的には20年と期間が決められていますので，全体事業が伸びたからといって，金利支払い期間が延びることはなく，そういった意味では事業費の増は発生しません。

○C委員

現れてこないと。

○道路企画課参事

はい，そういうことになります。

○委員長

よろしいですか。

○C委員

はい。

○委員長

2-1はよろしいでしょうか。

では2-2, 福山沼隈道路についてはいかがでしょうか。先ほどA委員に質問いただきましたが、それ以外にどうでしょうか。

こういうところは、反対される方はおられるのでしょうか。以前、福山のある方から、かなり長い手紙をもらったことがあります。どの事業であったかは失念しましたが。ここはそういうのはないのですか。

○道路企画課参事

この福山沼隈道路においても、進捗状況の中で、長期化している理由として書いていますが、事業について説明させていただいておりますが、まだ一部御協力いただけないところがございます。1日も早く御協力いただけるように御説明させていただきまして、事業を早く進めていきたい、と考えております。

○委員長

わかりました。

では、2-3はいかがでしょう。

○C委員

2-3の3-2ページで、費用便益比を計算するルールというのは、恐らく国土交通省がやっている内容によって、その手順などが決まっているのだと思うのですが、手順通りにやっているかどうかをチェックする監査のメカニズムなどは存在するのでしょうか。国土交通省の港湾事業で同じことを聞いたときは、委員会があつて見ているという回答をいただいたのですが、そういう、企業でいうところの監査態勢という視点でチェックしたいなという質問です。

○道路整備課長

費用便益の計算方法については、国土交通省から費用便益分析マニュアルというものが出されており、それに基づき、主要な3便益、と言っていますが、それについて計算しています。その計算については、特に外部で何か委員会を設けてチェックするということはありませんが、庁内の検査体制の中で、数値がきちんと適正にされているかという段階を踏んだチェックはしています。

○C委員

それは独立した機関，というと大げさかもしれませんが，監査委員会のようなものがあるわけではないですよ。同じ部局の中でそれをチェックする方がおられる，という理解でよろしいですか。

○道路整備課長

当然，監査委員会という組織も，県庁には別組織でありますので，そちらでも監査はやられています。これは，適正な執行といった観点ではありますが，こういった費用便益，B/Cについても，広い意味では監査は受けています。

○委員長

今の御質問は新鮮な内容です。例えば入力ミスがないようにダブルチェック，トリプルチェックしているとか，そういう辺りはどうなのでしょう。具体的には。

○C委員

もう少し話すと，例えば銀行には，釈迦に説法ですが，金融庁というところがあって，厳密なチェックマニュアルが決まっています。オペレーショナルリスク監査マニュアルというのが決まっていて，サンプリングで，あたかも鬼のようにとという言葉が悪いですが，担当者呼んで，これはどういう数字からどうきているかというのをランダムにチェックしていくというメカニズムがあります。その金融庁の検査官が来たときには，チェックしたものをちゃんとやっているかというのを彼らは見回りに来ているというのがあります。そして，こんなことを言うのは何ですが，金融機関というのはお金を扱っていますから，預金者の資産をきちんと扱っているかとか，それからやはり，体質と言っては何ですが，ごまかそうと思えばどうしても方法はあるものですから，そういうことが起きないように二重三重のチェックをする。それは独立した機関を作ってきちんとチェックするということが行われます。恐らく皆さんもきちんとやられると思うのですが，それはどういう体制なのかをお聞きしたかったのです。

○道路整備課長

すいません、先ほどに加えて、まずこれは国の補助事業を受けていますので、最初の事業認可、事業をスタートするときには、事業採択をされる必要があります。そのときには、国土交通省のそれぞれの所管の局から中身を十分精査され、それで適切にやっているという事で事業採択をし、それから年々の執行は、先ほど言ったように、庁内でのチェック、それから外部の監査のチェック、そして最終的には、国の補助事業になりますので会計検査院のチェックも受けて、その執行、これは年度単位の執行ですが、こういった数字も含めて、適正にやられているかという検査を受けています。

○C委員

わかりました。最期は会計検査院の検査を受けるわけですね。

○D委員

今のことに関連してなのですが、国交省のマニュアルに基づいてやっていて、そのマニュアルからちょっとでも脱線すると問題になるわけですか。というのは、今までも従前の委員会で、広島独特のものを加味してもいいのではないかというのを検討してきたかと思えます。それで、2-3の事業で、「その他特記すべき事項」で、「数値に現れない効果が期待できる」という表記があります。それというのは、漠然とした感覚でしか私たちはわからないのですが、こういうことがあればこういうことも想定できるだろう、というので効果が発揮できるのでしょうかけれども、そういうものはB/Cではやはり表記できないものですか。数値化は確かに難しいですが、例えば国土省のマニュアルに基づいてやって、少しアレンジすることで、どうにかならないかと思ってみたりするのですが。

というのが、こちらからすると、極力1.0を意識して積み上げがなされているのではないかという、ちょっと穿った考えですが、これはちょっとおかしいぞということがあられるかもしれないし、ましてや、以前、数値入力の間違いで係数が変わってきた例もあったと思うのです。ですから、今おっしゃったような監査体制というのは、まあ公共事業で補助事業だから会計検査院の下で最終チェックしても、その辺の詳細にわたってまでは、どの程度チェックが行き届いているかわからないのですから。今のご指摘はいい質問だったなと思ひまして。

○道路整備課長

国交省からは費用便益分析のマニュアルというか見分け方が出ており、先ほどもちよつと触れましたが、主要な3便益、道路に関しては、走行時間短縮、走行経費減少便益、交通事故の減少という3点に着目してB/Cを出しています。それ以外にも拡張便益、それ以外のものについても参考に、B/Cの中には反映させませんが、例えば災害時の迂回路の改善であったり、冬場であれば冬季の交通の円滑化であったり、救急車アクセスであったり、そういったものについて便益を計算する場合がありますが、通常費用便益分析の中でB/Cを出す場合には、その主要3便益ということで統一をされています。それ以外にもいろいろな便益はありますが、数字的にはなかなか大きくはなっていないのが実情かと思えます。

○A委員

釈迦に説法かとは思いますが、道路法の中で、道路整備が必要な要件として社会経済効果、「社会経済」という言葉が入っていると思います。これは必ずしも直接的な便益、今でいう時間短縮等の直接的なものだけではなく、間接的な社会便益の中に、先ほどの拡張便益の話もあれば、案件2-6ではB/Cは1より小さいですね、だから地域振興、過疎振興等、そういうことも入ってくると思います。だから、総合的な視点から見ての評価が、法律の上でも求められていると理解すべきかと思えます。

○土木総務課長

B/Cの算出方法というのは、従来からこの委員会において、独自の判断、独自の特性をという御意見を多くいただき、それなりの表現を今までもいろいろ工夫してきたケースもありました。実際問題、このB/Cそのものが、国で従来から完全に定めた、国で外部有識者会議を置いて事業評価制度そのもの全体の構想の中で作られてきたものでありまして、全国共通ルールであることもかなり重要なものだろうという認識です。逆に、各地域でそれぞれのB/Cを、B/Cという言葉自体は同じなのに中身が全然違うということもまた、整合のとれない、普遍性のないものになってしまうということで、やはりB/Cについては、国のマニュアルに従ったものをまず算出するというのを、基本にしたいと考えております。

また事業の必要性については、現在、土木局において、一昨年作らせてもらった社会資本整備の優先順位、プライオリティを付ける段において、B/Cも費用対効果というこ

とで、B/Cの一つの要素ではありますが、その他地域振興であるとか、波及効果であるとかいったような3要素を盛り込んで、事業全体として見る尺度は他にも持ち込むということで、全体の事業の必要性を判断させていただくということで、優先順位をつけるということで、今、工夫をしているところです。どうぞよろしくをお願いします。

○委員長

よろしいですか。ありがとうございました。

2-4の廿日市環状線はいかがですか。

(質疑なし)

それでは、重点審議の2-5庄原ダムについて、いかがでしょうか。

○C委員

ちょっとおさらいになってしまって、記憶が定かでないところがあるので申し訳ないのですが、実際にやってみるといろいろ大変なことが起こると聞いたと記憶しておりますが、想定したボーリングというか、サンプリングというのを無限にやるわけにはいかないと。それで実際に工事をしてみると、当初の計画と違うところがどうしてもあって、費用が増高するということが起こる、と確か御説明いただいたと思いますが、そのコントロールというのは、こういうふうに収めていくという考え方や論理があったかどうか、その辺を再確認したいのですが、いかがでしたでしょうか。

○河川課長

今日説明した基礎処理工は、特にそういう形の取組みになるかと思いますが、どうしても、以前も説明しましたが、事前の調査には限界があるので、施工しながら、より効果的、効率的なやり方を試行錯誤的に進めているのが、この基礎処理工です。このたび、事前の説明と輻輳したかもしれませんが、まずは類似のダム、類似の岩盤のダムの実績を見ながら注入圧力を決めました。ただこの注入圧力は、どこにでも通用するものではないのです。それで、まず試験的にやってみて、結果的にうまくいくかどうかを試行錯誤的に、良いやり方、効率的なやり方を見つけながらやろうというのが、今回の取組みです。

○C委員

ある程度、やりながら修正、フィードバックをかけていくということで、トータルコストが5倍になってしまう、といったことは、なかなか起きないと考えてよろしいのですか。まあある程度、落ち着きどころといたしますか、均衡値に最終的には収まることが多いのでしょうか、それとも、そうともいえないのでしょうか。

○河川課長

一概には…というのは、どうしても実際に工事に着手してみると、いろいろな条件があって、千差万別というのが土木工事の性格であり、一概には申し上げられません。

○委員長

それも当初からいろいろ質問が出まして、調査のときにもう少し詳細に調査できないか、そこにお金をかけた方がいいのではないかとか、いろいろあったのですが、なかなか、予算立ての関係かどうか、概略調査でしか費用が捻出できないとか、わかるような気がします。一昨日、たまたま三次の吉舎インターチェンジの道路改良事業の現場で、聞いてみましたら、その現場は費用が倍になっているのです。斜面の地質が思ったより悪くて。この間の雨で崩れたものだから、鉄筋挿入だけでやろうと思っていたのが、グラウンドアンカーでちゃんとしないとイケないと。そうすると約1億8000万円が3億6000万円くらいに。道路改良では、珍しく大幅な費用増でしたが。

○C委員

まあ確かに、結局、そうやって調査すれば、工事をやることと同じになってしまいますからね。

○土木総務課長

昔の公共事業は、どちらかというと予算獲得、着手を目的にしているというか、「小さく生んで大きく育てる」というような言葉が横行するような状況が昔はあったので、その印象がかなり強いのかなと思います。その昔の感覚からいえば、最近の事業はかなり精度が上がっていると。だから、ある程度リスクを見て、リスクも踏まえた上での事業費算定を当初の段階からして、それほど大きな狂いが出ることはないのかと思います。まあ余程の事情があれば別ですが、ないと思います。昔の場合は、どちらかというと意識的に

状況変化をというのが、予算確保の手法になっていた面があったかなと思います。

○C委員

一つ聞きますが、それは大勢の変化、まあ世の中の変化ということですが、何か基本法のようなものができたというのがありますか。というのは、皆の善意で「そういうことはやってはいけないよ」ということだと、「まあいいじゃない」と一定の時間がたつと変化してしましますが、例えば「何とか法」というのがあって、こういうやり方に則ってやりなさいという法による縛りですが…

○土木総務課長

一番大きな縛りは、この再評価です。再評価の制度ができたのが平成10年度で、平成9年度以前に北海道の方で、宮殿の衝立であるとか、誰も通らない道路であるとかいった話が先行的に始まり、「時のアセス」という言葉ができ、そして事業が本当に必要か必要でないかというところを、着手の段階からその後の状況変化を踏まえて、その事業についてその都度チェックしていこうと。それもオープンな中でやっていこうという制度が、改めてそのときできたのです。

そのとき、このチェックリストは、基本的に当初からあまり変わっていないと思うのですが、当初いくら見込んでいました、今の段階はいくらだと見込んでいます、変わった理由はこうです、というのをきちんと全部説明できないといけないというのは、かなり大きなハードルになりました。そこは相当、この再評価そのものの、意義の大きなものだと思っています。

(2) その他

○委員長

よろしいでしょうか。ありがとうございました。

他にはいかがでしょうか。

特にないようですので、これまでの御説明と、本日の説明や議論等を踏まえて、例年のようにたたき台として、再評価意見の骨子案を11月中ごろを目途に、委員長私案という形で作成させていただきたいと思います。皆様には、またメール審議のような形になる

うかと思いますが、御意見を頂戴して、最終的な答申書と致します。そういうことでよろしいでしょうか。

(異論なし)

それでは、御異論がないと判断します。

《閉会》

○委員長

予定よりずいぶん早くなりましたが、これで第45回広島県事業評価監視委員会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

END