

第 37 回広島県事業評価監視委員会質疑応答概要

- 1 日 時 平成 22 年 11 月 18 日 (木) 10:00～11:40
- 2 場 所 県庁自治会館 3 階 301 会議室
- 3 出席委員 中山委員長, 長本委員, 宮下委員, 戸田委員, 河原委員
- 4 議 題 議事(1) 平成 22 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)
広島県土木局総務管理部土木総務課企画調整グループ
TEL (082) - 513 - 3814 (ダイヤルイン)

6 会議の内容

(1) 平成 22 年度の抽出事業について

○委員長

確率年の出し方は難しく、直近の 30 年というよりも、確率でやるのであればデータは長ければ長いほどいい。ただ、母集団の傾向が例えば 30 年～40 年前と今は違うならややこしくなるのですが、前の何年かを捨てて新たな 30 年で計算して 30 年確率とは、普通はやらないと思うのです。今回はこれでいいと思いますが。データとしてはたくさん、100 年分あった方がいいのです。先ほど申し上げたように、環境が変わって母集団と見なせなかったら、やっかいな話にはなりますが。

○A 委員

沼田川の流域下水道事業の資料番号 3 で、東広島市長の意見で「事業実施に当たってはより一層のコスト縮減に務めていただくようお願いする」とありますが、県の方がコスト縮減に務めると、どうして東広島市の方に良くなるのか教えて下さい。

○都市環境課長

建設事業については県が事業主体ですが、財源として、国の補助金のほかに地方負担分として、この事業については補助金を除く残りの部分について県と市が折半するからです。

○A委員

同じく資料3で、広島港（宇品地区）の市長の意見で「当該地区については…」という最初の文章を見ると、チェックリストの2-3に書いてあるような「波が高い」というような話はどこにも出てこなくて、むしろ背後地を守るために役に立つから要望する、との書き方になっています。これは当然、直接関係しないからかもしれませんが、便益もやはり背後地を守る部分が金額でも非常に大きいので、どうしてもそちらが先に出てこないのかと不思議に思えたのです。

広島市長の意見も背後地を守るために必要だというニュアンスに読めるし、便益も背後地を守る方が圧倒的に大きいわけですが、必要性では「静穏度を高めるため」となっていて、他に方法はないものかと思えるのですが、それしかないのでしょうか。

○港湾企画整備課長

静穏度を保つには、やはり、海の中に波をさえぎるための防波堤がないと、どうしても静穏度は保てません。

○A委員

わかりました。

○委員長

関連しますが、被害の実績の額と想定被害額が、私は想像以上に近いと思っています。4-8ページで聞きたいのが、この実績被害額は平成16年度に台風が4つ来たときのもので、これは大規模地震が来て堤防が沈下して危険度が増すということ、被害想定額はそれも含めた想定額なのですか。実績は、大規模地震は来ていませんから堤防の沈下もなく、単なる高潮水害であると。すると、左の方の被害想定額はどうなっているのでしょうか。液状化対策をしなかったらこの場合沈下するから、高潮被害がもっと増すことを含めた想定額なのか、そこはあまり考慮していない想定額なのか。

○港湾企画整備課長

実績被害額と想定被害額がほぼ同じくらいと言われるのですが、福山港海岸ということなので、下の想定被害額と、被害額を算定したエリアとが必ずしも一致はしていないので

す。ですから、全体の16年台風で福山港海岸が受けた被害が上段です。一文字地区については、実際は被害を受けていませんので、16年の実績のところには計上されていないのです。

○委員長

すると想定被害額、1棟あたりでは実績の5分の1くらいしか想定額になっていないということですね。逆に実績通りであればB/Cはもっと上がることになりますね。

○港湾企画整備課長

全体で考えると、そうです。

○委員長

難しいことは承知しているのですが…。

○B委員

2-1で確認です。バイパスの4車線の必要性に関連して、岡山県側も4車線で整備されているということですね。

○道路整備課長

はい、そうです。

○B委員

それで、今日の追加資料は、交通量に合わせて何車線必要かというものですが、この運用の要綱については、バイパスについてのケースなのか、一般道路、バイパス以外のものについてなのか。

○道路整備課長

この要綱は、バイパス、現道かかわらず、全てこれです。

○B委員

それでしたら、この地図を見ると、現道は片側1車線、バイパスができて2車線ならば、

合わせて片側3車線になります。この辺りをどのように考えておられますか。

○道路整備課長

現道、今の道については片側1車線の2車線ですが、位置図に書いてありますように、福山市中心部から313号が上がってきて、左から486号が当バイパスの起点部で合流し、岡山へ向いて行く状況です。その中で、渋滞ポイントとして点線で示した部分が非常に渋滞すると。交通量としても17年度が1万7000台で飽和状態ですので、それを4車線化で当バイパスへシフトするということです。

○B委員

質問は、バイパスに流れる交通量をどれくらいと推計しているかです。現道はどれくらい通るか、バイパスをどれくらい通るか、それによってバイパスの2車線化の必要性の有無が出てくると思うのです。追加資料でバイパスについての2車線化の基準が出されましたが、その後の必要性の検討はどのようになっていますか。

○道路整備課長

バイパスができたときの交通量の予測ですが、現道に約2000～3000台は残るだろうと。それ以外はバイパスにシフトするだろうと想定しています。

○B委員

現地調査に行ったとき、現道は非常に込んでいました。そこに急きょ2車線のバイパスができて、また現道に戻るのも、特定の区間5～6kmだけ早く走れることにどれだけの意味があるのだろうかと思ったのです。非常にいい道路が特定の区間だけできて、またすぐ片側1車線の現道に戻ってしまう状況で、必要性はどうかのでしょうか。十分に検討された上での結論だと思いますが、今の説明ではよくわからないのですが。

○道路整備課長

道路の整備については広島県の道路整備計画を定め、当然、優先順位を付けて整備していくわけですが、その中で、特に渋滞が起きているところ、優先度の高いところから順次整備していく形になっております。

現地に行かれたと思いますが、486号、位置図ではバイパスの起点から左側ですが、それについては既に4車線で整備が完了しています。それがそのまま東へ延びるという計画です。

○B委員

全体の構造、ネットワークは理解できておりませんので、ちょっと現場を見ただけでは、なぜあそこだけ2車線なのかな、という印象を持ちましたので。一応、確認で伺いました。

次に資料番号2-2、2-2ページ、2-3ページで、人口普及率は20%~40%、接続率が80%~85%ですね。問題は、この利用している人口の大きさではなく、その伸び率です。周辺になればなるほど接続率が悪くなると予想されます。それで問題は、2-3ページのように幹線はずっと延長されるということですが、これからだんだんと人口がまばらなところに延びていくと、恐らく接続率も低くなるだろうということです。計画人口の外辺部に行くほど接続率は悪くなって、そこについては地元の三原市、東広島市の課題かと思いますが、それに合わせて、やはり下水道の処理施設の規模を考えるべきではないかと。実際に処理水がないにもかかわらず、言い換えれば接続率は低くなっていくにもかかわらず、慢性的に規模を拡大していくということは慎重にするべきではないでしょうか。

広島県が幹線整備をして末端は地元市町村で事業を進められるわけですが、これからますます、そこにおける事業の見通しについて、どれくらいの人が利用するかに見合う形で、下水処理施設の規模を検討する必要があると思います。現段階では延長せざるを得ないかもしれませんが、常時チェックが必要ではないかと思います。

特に、今は3池目ですが、平成26年ごろに4池目を作ることは必要なかどうか。増やすことを硬直的に考えるのではなく、状況を見ながら拡張を検討すべきではないか。これは広島県の事業ですから、意見を提起させてもらいます。

○委員長

この辺はいかがでしょうか。今は直線的に予想されていますけれども。

○都市環境課長

まず接続率は現在80%あまりですが、全国平均では人口普及率が20年度末で73%、

接続率は92%です。都市別に見ると、政令指定都市は早くから着手してほぼ完了し、接続率は98%、まだ建設途上にある5万人未満の市になると80%以下という水準です。

ちなみに広島県は、今、下水道の人口普及率が約67%、接続率は約93%です。広島市を除いた人口普及率で言うと50%、接続率は89%です。事業を進捗するにつれて接続率は上がっていきます。100%にはなりません、最終的に100%に限りなく近づくような傾向です。

それと、処理施設の状況ですが、私たちは実際に浄化センターで処理をしており、常に流入水量を把握していますし、各市の面整備の計画についても常にチェックしていますので、増設については、無駄な増設にならないように、必要な時期に増設するという形で、常に流入水量の状況を見ながら判断していくようにしています。

〇〇委員

今に関連しますが、私ども経済連合会でも、今、人口減少時代における社会資本整備のあり方や維持管理のあり方を検討しています。財政制約があり、これから結果的には個人や企業の税金を通して負担になる中で、どうあるべきか考えているので、今日の話でも、適正処理構想を設けてコスト比較して実際的な処理をしているのを説明してもらいまして、ありがとうございます。そういう中で、一つ二つ教えていただきたいのです。

まず1つ目、先ほどの整備構想の中で、パンフレットの5ページに数字があるのですが、「最終目標」に年次がないのが気になるのと、そのとき浄化槽のウエイトが下がること。結局公共下水道にシフトしていくということなのでしょうけれども、この計画そのものが、まだ人口減少時代の前に考えたもののような気がします。ある程度、最終目標年度を決めるべきで、100%というのは無理ではないかと思えます。人口も減り、都市部でもコンパクトシティといった流れの中で、地域においても個別浄化槽でやった方がいいところが増えてくる気もするので、果たしてこういう計画でいいのだろうかという辺りが気になっています。

それから2つ目に教えていただきたいのは、下水道事業において、建設コストと維持管理費用というのが、今どんなウエイトになっていて、この事業は30年やるのですが、30年後にどれくらいの構成比になるのか。また、下水道処理の管や水処理施設の実質の耐用年数、どれくらい持つものでしょうか。

それにかからんで、2-3ページ②のコスト縮減の検討のところ、長命化対策を講じつ

つアセットマネジメントに取り組んでいく、と書いてありますが、アセットマネジメント手法とはどんなことなのか教えてください。

○都市環境課長

まず汚水適正処理構想ですが、当面の目標として平成25年度に県全体で概ね9割程度適正な汚水処理になるということです。最終目標年次といってもなかなか決めづらい部分があり、まあ100%はどうかというのがありますが、ほぼ100%に近くしたいということですが、その年次についてはなかなか示しにくいところです。

○C委員

将来、維持管理コストが増えていって、新たに建設ができなくなって、100%は実質的にはできないのではないですか。

○都市環境課長

今、事業自体が建設だけではなく、今後はずっと維持管理をしていかなければならないということで、維持管理費用そのものもありますし、機器、機械や施設の更新費用も発生します。どちらかというプラント装置のようなものですから、例えば公共建築物のように作ってしまえば40～50年というものではありません。一般的に管渠や水槽など土木、コンクリート構造物については40～50年の耐用年数ですが、機械・電気設備がかなりの数があり、これについては一般的に言われるのが機械・電気装置については15年くらいが耐用年数ではないかと。

○C委員

平成3年ですからもう20年は経っていますね。

○都市環境課長

はい、一部分では既に更新しています。これからその辺の費用が、単純計算すると、今の建設費用くらいの更新費用がかかります。

○C委員

50対50くらいですか。

○都市環境課長

ずっと、今現実にやっているのですが、それと同じくらいの費用が今後もずっと続きます。建設が終わっても。

○C委員

まだ現時点では、50対50までいっていないと。あと何年、10年くらいですか。

○都市環境課長

近々、そういう話になります。

そしてアセットマネジメントですが、主に機械・電気なのですが、常に機械の状態を見ているので、早めの部品交換、壊れてはいけないので早めに、こまめに、必要な部分の部品交換をして、少しでも耐用年数を延ばす形で運転管理をしています。

○委員長

私の承知している範囲で、少し関係させてもらったので知っているのですが、橋梁については、広島県はアセットマネジメントを進められていて、トンネルもと伺っています。下水道事業についても、この中に「取り組んでいく」と書かれていますが、具体的に計画しているのですか。

○都市環境課長

今年度、全体的なガイドラインを作成しました。それで、来年度から個々の機械について、詳細点検をして、今後の長期計画を取りまとめる予定です。

○委員長

はい、わかりました。

他にありませんか。

○B委員

2-3と2-4、特に2-4について、気にかかるのは一般資産の償却、老朽化を考慮

しないことです。普通、民間の場合は資産評価が償却によって厳格ですから、売買コストが全然違います。一定の年数が経つと家屋などタダ同然であると。それを、災害の場合は新たなものに作り替えるということで本当にいいのかどうかです。

災害が起こった場合に、例えば民間の保険ではきちんと査定され、その査定額によって保険料を払います。それと同じような考え方は適用されないのかどうか非常に気になるところです。感覚の違いと言われればそうかもしれませんが。マニュアルでそうなっている、それしかないのですね。そのマニュアルのもとになっている感覚は、われわれ民間、一般の生活とは少しずれているということを指摘させていただきます。

○港湾企画整備課長

100%被害額を見ているわけではありません。下段にあるように、各資産の被害率というものがあります。床上浸水では3m以上の浸水ではじめて1倍です。減価償却等は見えていません。床下浸水だと被害率が0.45と変わってきますので、被害額はこの率をかけたものになりますから、全部一律100%見ているわけではないと思います。

○B委員

4-7ページの表には、償却資産と在庫資産と書いてあるから、「償却」という概念はあるのではありませんか。

○港湾企画整備課長

償却資産と在庫資産を見るのは、事業所だけですが、すみません、すぐには回答できません。

○B委員

この中に「償却」という概念が運用されているのかどうか、確認をして下さい。これを考慮しているなら、概念は入っているわけですから。

○港湾企画整備課長

家屋については、そういう概念はないということです。

○B委員

この被害率の算定の理論的根拠はどうなっているのかを調べて下さい。よろしくお願いします。

○港湾企画整備課長

わかりました。被害率の理論的根拠については、再度勉強して回答します。

○委員長

では、次回お願いいたします。

その他、いかがでしょうか。今、福山港までやってきましたが。

○D委員

意見というか、そういうことができるかどうかわからないのですが、下水道の関係です。

前々から言っていますが、この再評価に出すなら、積み上げていくのではなく、先ほど出た維持管理費、財産更新というのがどうしても県の管理で残ってくるわけですから、100%のときに最大どのくらいの経費がかかり、このようにつながっていった最終的にこうなる、県の負担部分はこうなるという説明の仕方はできないものでしょうか。右上がりを書くのは、面積が広がったり人口が増えたりするのでそうなるのですが、われわれ理解する側からすれば、例えば、80%、90%、100%の状況の中で、これから40年先にだんだんこういう役割が県に残ってくるから、事業を進めていかなければならない、といった説明の仕方です。

どうも、人口は減っていくのにどんどん増えていく考え方になっていて、理解しにくいのです。末端に行くほど県の仕事はなくなる、県の仕事は5番目の池、6番目の池を作るだけではないか、ということになってくるので、その辺の説明のあり方は工夫ができないのだろうかという感想を持ちました。

○技監

下水道事業は何十年という事業になりますので、新たに作る予算と更新の予算は、一緒にして評価していかなければならない、そう言われているのだと思います。

この評価の仕方が一番いいということではなく、言われるように、将来の負担がどのよ

うに動いていくかという観点も整理することが必要かと思しますので、今後検討させていただきます。

○委員長

アセットマネジメントのガイドラインができたと言われましたが、そこにはそういう考え方が反映されていないのですか。そのガイドラインは見たことがないのですが、どの程度の考え方で、40年後までのトータルコストというか、維持管理も含めての。数値的なものは入っていないくて、あくまで考え方ですか。

○都市環境課長

今のところは考え方です。

○委員長

その考え方で説明していただいたら、少しはわかりやすくなると思います。今日は時間の関係で無理だと思いますが、また、ガイドラインについては教えていただいて、場合によっては委員にも見てもらうことは可能でしょうか。

○都市環境課長

はい、検討いたします。

○委員長

よろしくをお願いします。

他には何かありませんか。

それでは、いくつか各委員から追加資料、追加説明等の要望がありましたので、できるだけ次回に資料をお願いできたらと思います。

○B委員

前回、私から意見提起した関係で、2-6について。この件は用地買収交渉が難航していると。それで橋梁工事が着手できない、土地収用法に基づいて事業を進める準備をしているという以上の説明が、今日もありませんでした。なぜ難航しているのか、この手順できちんとできるのかどうか、その辺りの見通し、難航の理由について教えて下さい。

○農業基盤課長

土地収用法に基づく手続きを開始している件について、その経緯を説明します。

路線については、事業開始以来、事業説明や用地買収補償にかかる説明を平成8年度から再三にわたり、地域の方に説明し、その中で出てきた要望についても、可能な部分については対応してきています。

地権者の方は農地と山林を持ち、その土地に対して、当然ですが、強い思い入れや愛着を持っておられます。従って、たとえそれが公共事業であろうとも、そうした思いに変わりはないということは、われわれも理解しております。

それを理解した上で、いろいろと交渉してきたのですが、その中で、地権者から要望、あるいは農道への改善点というか変更などの指摘をもらっています。

協力してもらおう地権者の要望については最大限応えたいと考えていますが、公共事業で実施していく限り、当然ながら補償基準もあります。従って、おのずと限界も出てくる状況があります。

こうした中で、再三にわたって県の対応案を提示しながら協力要請をしてきましたが、地権者の考えと、われわれの対応可能範囲に隔たりが大きく、任意での買収は無理であると断念しました。

長い間努力してきましたが、このまま開通できない状態が続けば、効果の発現が遅くなり、地域の営農への影響、あるいは投資に見合う公共の利益が得られないということから、やむを得ず収用手続きを開始したところです。

また、これで確実に実施できるのかという質問についてですが、今回の収用法の事業認定申請については、本年3月に行っています。その後、つい先日、その申請書の写しの縦覧が終わりました。それに対する意見書提出もなかったことから、今年12月中には事業認定通知、官報告示までいけるのではないかと考えています。

事業認定された後は、裁決申請が必要です。これの準備に入りたいと考えており、裁決申請が終わった後に、24年秋には工事着手をし、工事期間約1年半で完了させたく、粛々と手続きを進めていきたいと考えています。

○B委員

県の方で手続きを進めると。そこに対して、その用地買収に応じない方が何らかのコミ

ットする機会はあるのですか。

○農業基盤課長

地権者とはこれまでも長い間いろいろなやり取りをしています。平成8年度からやっております、その中でいろいろな意見をもらい、合意に達するかという時期もありましたが、結果として合意できなかったという状況があります。

また先ほど申請書の縦覧について説明しましたが、この中で、それに対して意見があれば誰でも申し出られる期間を設定していましたが、その間にも意見はありませんでした。

これから裁決申請に移るわけですが、その間でも、本人から任意買収に応じるという考えが示され、県の基準と合意ができるようであれば、そういった手段もまだ残っていると考えています。

○B委員

そのことについては、本人もご存知なのですね。県の方から告知されていると。知らないうちにサーッと済んで、あとから文句が出てくると事業が進みませんから、そこがちょっと気になりました。

○農業基盤課長

われわれも、できれば任意買収という形で整理したいし、いろいろな状況を勘案した上でやむを得ずこのような手続きに入っているということで、このままの状態が続けば、収用法手続きで対応するという話はしているし、意見がある場合はそれをもらう場があることも伝えています。

○B委員

伝えているということですね。わかりました。

○委員長

ここに市長からの意見が紹介されていますが、直接恩恵を受けるのは庄原市の方であると。そのとき、県の事業ですから県が苦勞するのはわかりますが、庄原市はどの程度強く関わって、例えば説明説得に当たるとかいった辺りはどうなのですか。庄原市の方も一緒

に行って話をされるのですか。

○農業基盤課長

この農道は、土地改良法に基づく農道で、地元からの要望があって初めて成立する事業です。当然ながら、地域の総意によって実施するということですから、こういったことが起こらない形で進めていくというのが本来の姿なのですが、100%の方が合意するというのはなかなか難しいことがあります。

用地買収交渉に当たる際は、当然、地元市町の方に一緒に行ってもらい、地権者の方を知っているので、協力してもらって実施しています。県だけでできるものではないと考えています。

○委員長

土地への愛着がものすごく強いから、公益ということはなかなか理解してもらえないということなのですね。

○C委員

今、まさに経済界はFTAとかTPPが議論され、国際競争力の強化は私どもとしてはどうしてもお願いしたいことなのですが、一方で農業をどうするかが政治問題になっています。各国に比べて農家への所得に対する直接補償が少ないことは分かっていますが、所得補償すればいいというものではなく、やはり農業を強化・育成して、地域の基幹産業として育てなければならないことは私も十分認識しています。こういう事業はB/Cが大変低いのは仕方がないとわかっているのですが、長期化している理由に「公共事業費の縮小により、本工事も延長せざるを得ず…」とありますが、農業関係の公共投資は、他の公共投資に比べると、大分縮小しているのですか。また今も事業が制度として残っているのでしょうか。

○農業基盤課長

農業農村整備関係の公共事業も、国土交通省関係の公共事業も、公共事業としては一つのくくりということで、全体としてシーリングされています。ただ、22年度予算については、民主党政権でいろいろ議論がある中で、農村整備についてはこれまで経験のない削

減率という状況になっており、国庫補助がないと成立しない事業はたくさんありますので、そういう意味では同等程度の削減幅で、広島県も削減しています。

○C委員

削減率は、18%とか20%くらいでしょうか。

○農業基盤課長

国の農業農村整備にかかわる公共予算の削減率となりますと、いろいろな見方はあるのですが、6割減という大きな数字が出ています。これは計算の仕方にもよるのですが、そういう数字も出ているということです。

○A委員

ページ6-6の写真と6-2ページ進捗状況の④や②コスト削減の検討のところを見て一つ質問です。やはり川の中に橋脚を建てないといけないのでしょうか。というのは、これは河川改修が必要になりそうなので、そのコストも見込んでいるのか教えてください。

○農業基盤課長

橋梁形式で、河川の中に橋脚を建てるかどうかというお話ですが、ご指摘のように、河川の中に橋脚を建てることで、通水断面を阻害するようであれば、それに何らかの対応が必要ではないかというご意見だと思います。そういう事態が発生することも考えられますが、それを計算して、現断面で通水が可能ということで橋脚を設置しています。

この件については、5年前の再評価委員会で議論があり、橋脚を建てない方式で考えていた部分について、橋脚を設置する方がコストダウンできるのではないかという指摘ももらった中で整理した案件です。

○A委員

わかりました。気になったのは、西城川は、ダムがなかったりして状況のいい河川ですから、その分、漁業者に対する補償とか、時期的に工期が限られるとか、いろいろな問題が起こりそうなので、その辺りを議論された上で決められたならいいですが、無駄にその部分でお金がかかるのではないかと思ったものですから。前回のことを詳しく知らなかつ

たので、申し訳ありません。

○委員長

ではよろしいでしょうか。もう少し時間を用意していましたが、これで終了させていただきます。

ここでは特に追加資料もありませんね。

ありがとうございました。

それでは、次回、38回の委員会では、これまでの説明を足していただくものや追加資料の要望もありますので、それを含めて、たたき台として、各事業に対する「再評価意見の骨子案」を作成しますので、次回の委員会で議論を行うようにしたいと思います。よろしいでしょうか。

(2) その他

○委員長

では最後に、今後の日程について事務局から説明をお願いします。

○事務局

次回に委員会については12月1日水曜日午後1時30分から開催したいと考えています。

○委員長

それでは、長時間にわたり熱心にご審議をありがとうございました。本日の「広島県事業評価監視委員会」を閉会いたします。