

第 18 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 6 月 2 日 (水) 14:00～17:06

場所: 鯉城会館 5 階 サファイア(東)の間

議題(1): 県事業 19 の事業概要説明について(農業農村)

議題(2): 重点審議する審査対象事業の抽出について

議題(3): その他

議 事

(1) 県事業 19 の事業概要説明について(農業農村)

○A 委員

経営体育成基盤整備の 3 つが担い手育成型のほ場整備だと思うが、この面積から見て、集落型の営農法人ができ、担い手が出てきたほうがいい。ただ、こんなに年数がかかると、平均年齢が高くなり、担い手自身も高齢化する恐れがある。特に久井東地区は分散しており、一つの集落型の法人がうまくできるのか。法人ができることにより、担い手も出てくれば、年を取った人たちが安心してそこに任せることもできる。極力その辺を見極めた上で、場合によれば打ち切りにしてもいいのではないか。

一般農道川根地区の重要性は分かるが、40 数億円かけてなかなかできない。あそこは振興協議会があって、地域が活性化しているのは分かるが、高齢化との戦いである。ループ橋をつくって 40 数億円かけるのが最適だったのか。既存道路の拡張でうまくいかなかったのか。ただ、こういうへき地で生活している人たちの道路も当然必要だと思う。

費用対効果の分析結果があるが、生活環境整備等で 5 億円、年間で 3 億円ぐらいの評価があるとなると、川根地区は 200 人もいないのではないか。

○E 委員

700 人ぐらいである。

○A 委員

それだったらこの程度になるというのはわかるが、いずれにせよ早くできればいい。

○生産基盤室長

元々はほ場整備と言っていたが、今は経営体育成基盤整備に名称が変わった。その理由の一つに、新規着工する場合、法人を立ち上げることが前提条件で、工事が済んだところから法人が耕作することになっている。ほ場整備が完了したところも法人を立ち上げる努力をしているが、今後はほ場整備したところから法人が耕作するという形になる。

○生活基盤室長

川根地区における既存の拡張等について、比較する両サイドの道路において改良の予定がないということで、この地区についてはこの道路が最重要な道路となる。

また、本地区の戸数は206戸であり、現在、若者定住住宅事業により、16戸を建てており、13戸が入居している。振興協議会が非常に活発に事業展開している。

○E委員

土木も農林も含めて、県事業として合併支援道路に位置付けているものがあるのか。

もう一点、これから国も三位一体の改革で、地方に権限委譲していく中で、地方で何が大切なのかという考え方で事業を見なければいけない。この川根地区は三位一体改革の大きなモデルケースになるのではないかと。島の道路にしても、整備にしても、そういう観点から考えても、お金がないならそれで生きる道を探らなければいけない。みんなで検討して、これがどうだという我々としての結論を出して、最終的には知事が決めることだ。

○生活基盤室長

合併支援農道は、複数市町村の受益とするもの、複数の町村が共同で使う施設を利用する道路ということで、農道では位置付けており、広域農道並びに農免農道をその対象として申請している。川根地区は、合併支援道路と位置付けられており、市の重点施策である「20分間道路」としても位置付けられている。

○委員長

川根地区は、確かに危険をはらんだところではあるが、合併支援道路を優先すべきか。必要性、緊急性はどの事業にもあるはずだが、最終的には知事が判断して政策上必要と、優先すべきというものを拾っていただくと思うので、そこまでの議論を我々のほうではすべきである。

○B委員

大見地区において長期化理由として挙げている地すべり対策にかかわる費用もやはり税金である。この税金を事業の中に費用換算として一体化すればB/Cはどのようになるのか。この地すべり対策もあくまで経営体育成基盤整備を行うために行ったと理解すれば、一体とした事業としてB/Cを検討することが自然なことではないか。地すべり対策事業に幾らかかっているのか。

農地保全事業の尾立地区は、2回目の再評価であり、平成6年から10年と、11年から15年についての割り当てについて、農地保全が急務、道路網整備が急務とありながら、この割り当てが低い。後半のほうで落ちているのは、県や地元でも、その必要性、緊急性を十分に認識されていないのではないかと。だから、この事業が14年間、平成19年に終了と先延ばしになっているのではないかと。本当に急務、必要であれば、後半のほうが増えるはずというのが常識であろうが、減額されているのはなぜか。

川根地区は、前半が9億円少し、後半が15億円、166%の伸びとなっているが、長期化理由に、県がこの事業については優先度を低くしたとある。本当に必要なのか。必要であれば、他事業と比べ重点的に整備を進めるのが自然ではないか。

尾立地区、川根地区は、一度再評価が行われ、その後、これまで以上に進めるべきという理解を地元や県でもされていると思うが、実際、延びている。精査を希望したい。

○生産基盤室長

地すべり対策の費用については、資料を持ち合わせてないので、またお知らせしたい。

尾立地区の後半の予算が少ないことについて、特に防災事業は急務ということで事業を推進している。国においても前半と後半で70の予算を計上しており、県も限られた予算の中で事業を実施している。どこかを増やせばどこかが少なくなるのであり、全てが伸びていくのは、現状では難しい。今後、特に防災事業は、ソフト等で対応することも考えている。事業費も厳しいということで、今、新規地区は抑制している。

○C委員

予算を国に対して要望する時は、この地区に対して幾ら、この事業に対して幾らと要望するのではないか。グロスでもって、全部で幾らというのでこの地区は今年度予算配当を幾らと決めているのか。この優先順位が低いと、この予算配当がされなかったためにどんどん遅れていく結果になっている。それに伴って事業完了予定も遅れてくるわけだから、延々と変更になるということになると、予算割り当てが早くなったところは当初の予定よりも随分早くに完了しているのか。

経営体育成基盤整備は農家が負担する部分がある。事業費が上がってくればそれだけ農家、受益者への負担が当然増えてくるが、農家との折衝はうまくいくのか。零細の農家にとってはかなり大変な負担だろう。

事業費のところ、事業費と事務費とか、内訳的に書かれているのは理由があるのか。その辺の表記が統一されていないということは、何か理由があるのか。

○生産基盤室長

国のほうが来年度予算はこの程度にしたいと、それに基づき各省庁が財務省へ要望し、その要望額については、各県が各地区の要望を聞き、各省庁へ要望するという状況になっているが、要望額どおりに付かないのが現状である。最近、県の財政状況により変わってきているが、要望するが、国からの割り当てが少ないのがこれまでの状況であった。国も財政が厳しく、伸ばす事業、そうでない事業があるので、なかなか一律にはいかない。

事業費負担については、事業費が増加した分、農家負担が増える。これについて、各集落へ説明に上がり、ここでこういう事業費が増えるので、農家負担はこのように増えるという同意を得てやっている。事業費負担をしていただかないとこの事業は成り立たないというのが基本であり、その分の地元との協議は十分にやっている。

○C委員

受益者の増減はどのようになるのか。

○生産基盤室長

増える分についてはその方からもらうことになるが、増減については、その工事が始まる前に結論を出してもらおう。途中で抜けるという状況はない。現地に入った段階で、初めにほ場整備入るという約束をしたけれども、私は外れるという方については、そこで地区外になってもらう。

事業内訳について、例えば経営体育成基盤整備では、本工事費というのは機械が動いたりする工事費であり、測量試験費は測量や設計をしたりという費用、普通は本工事費、要するに工事費、測量試験費、用地補償、この3件が一般的な項目ではないか。

○C委員

費用対効果を出す時の表現で、内訳があるもの、ないものは何か意味があるのか。

○委員長

大見地区で言うと、2 ページでは 11 億 4,000 万円、1 ページでは 11 億 5,300 万円か。

○C委員

例えば農道明神地区の内訳が本事業費 22 億円、事務費 1 億 1,000 万円と細かく書いてある。そうでないところもあって、B/Cを出すのに影響あるのか。

○生産基盤室長

申し訳ないが、各地区の整理の仕方が若干変わっていると見受けられるところがある。

○委員長

最初に計算した時は 11 億 4,000 万円で、後で細かく見たら総事業費が 11 億 5,300 万円になって、そこだけ直したのではないか。

○生産基盤室長

投資効率の総括の事業費 11 億 4,100 万円余りとあるのは、効果を出す時に、これまで使った費用を現在の価格に直したら幾らという指数計算をした数字であり、表の全体事業費は、現実に現段階で使ったお金を将来使うだろうというお金を足したもので 11 億 5,300 万円というものである。ここに数字の差が若干出ているが、年数がたつと、この差がだんだん大きくなる。

○B委員

割引率が 0.05 で 8 年間の建設利息等を見ているということで、妥当投資額 11 億 4 千余りを現在価値に直すと 12 億 4 千余りに大きくなるはずである。
説明が整合性取れるように検討いただきたい。

○生産基盤室長

これは次回までに整理させていただく。

○委員長

ほかのも一緒に全部調べてほしい。

○生産基盤室長

了解した。

○D委員

総合耐用年数が 48 年、37 年とかなり細かいが、どういうふうに決まっているのか。何か公式があるのか。

○生産基盤室長

ほ場整備等によると、道路、水路等を工事の中でやる。その道路の耐用年数、水路の耐用年数が別々に決まっており、その工事費と耐用年数を掛けて、その積を割り戻す。全体をまた足して割り戻すという形でこの年数が出る。

○D委員

耐用年数に費用が関係してくるのか。

○生産基盤室長

耐用年数が長いものに費用をたくさんかけると、その分だけ耐用年数が延びる。

○D委員

重みを掛けるということか。重みと費用が関係しているのか。

○生産基盤室長

そうである。

○D委員

それが何か表になっているのか。構造種別に決まっていて、全国統一されているのか。

○生産基盤室長

財務省が出した資料で決まっている。

○委員長

予算付けの問題で、現状は、あくまでも事業単位で積算していった本省へ交渉する。それで事業単位で削減されてくるということか。

○生産基盤室長

現状は、県から本省へは地区ごとに上げる。例えば農地保全事業を何地区か県でやっているが、その地区ごとに容認して要望書を上げるという形になっている。国のほうは全体で、どんぶりということである。

○委員長

では、ここに出てきた事業ごとの予算の削減割合は、県の政策判断か。

○生産基盤室長

そういうことである。長期化しているところがあり、そこに予算を重点配分し、この地区が若干調整されたということである。

○委員長

ある事業に重点的に投資しようとするれば、それは少し増えることもあると。

○生産基盤室長

道路等は、そういった形で増やしたというものである。

○委員長

ということだそうである。だから、工事期間が延びるものは、はっきり言って、あまり重要視していない。

○生産基盤室長

国のほうも、70と言ったら、大体92～93%でずっと来ているから、70までは落ちるはずはないけれども、落ちていると。

○委員長

この委員会で、そこまで急がなくていいならどうするかという判断をしてほしいということだから。

○C委員

川根地区などは当初の3.5倍の予算が付いて、それでこの平成22年を目途としているというのはどうか。

○委員長

事業費の耐用年数を考慮した換算値については、次回委員会で再度御説明頂きたい。

(1) 県事業 19 の事業概要説明について(道路, 砂防, 港湾)

○A委員

福山港原地区は重要港湾なので、漁具の補修、出漁全ての仮置きといった漁港としても使えるのか。尾道糸崎港松浜地区は、セメント等の埋立工事であるが、費用対効果の単位が違っているのではないか。また、こういった港湾は公共岸壁だから、漁船のチャージや一般の商業船のチャージというのがあるのではないか。

○港湾企画整備室長

福山港原地区の整備は、漁船の船だまりと漁業活動に必要な物揚場の整備であり、費用対効果は、漁船の待船のコスト、作業コストの便益と、ふ頭ができることよっての土地の残存価値を便益で考えて計算している。この施設を使用する漁船については、チャージ、使用料は取るようにはしていない。尾道糸崎港松浜地区は、セメントをここで取り扱うようにするということであるが、岸壁の使用料は取るようにしている。

○A委員

なぜ漁船だけはチャージが掛からないのか。なぜ経済活動をしているセメント船などにはチャージを取るのか。重要港湾と書いてある以上は、漁港とは行政上の違いがあるはずではないか。一般船が漁港に入ると、大変な問題になるが、一般港湾に漁船が入るのは自由なのかどうか。しかもチャージが掛からないというのはどういうことか。

○港湾企画整備室長

福山港港湾区域の原地区は、港湾区域のほか漁港区域というのがあり、そこは重なってではなく、それぞれの区域が設定されている。所管は国土交通省と農林水産省で分けがされている。歴史的なこともあるが、港湾区域の中には、港湾活動の部分と、漁業活動もされており、港湾区域は港湾管理者がそれぞれの整備をする。漁港区域については、同じ管理者でも漁港管理施設としての知事が管理するというように仕分けがされている。

歴史的な経緯もあって、実態としては漁船の使う棧橋等の使用料は頂いていない。基本的に民間が使われる場合に、港湾施設については使用料を頂く原則にはなっている。

○委員長

農業で言う慣行水利権みたいに、昔から水を引いて農業をしていた、水路を整備したからと言って使用料は取らない。だから恐らく昔からそこに船を着けて漁をしていた、港を整備したからと言って金が要るの

は、少し酷だという考え方が背後にあるのではないか。

○A委員

砂防河川大通院谷川の費用対効果の考え方で、安心感向上便益というのは、50年間の累計だと思うが、人的被害の4億6,300万円。どういう考え方が背景にあるのか。

○砂防室長

安心感向上便益というのは、こういう施設ができると安全、安心して暮らせるということで、そういった事業について、あなたは幾ら支払う意思があるかというやり方がある。

それをやっていない場合、人命保護便益というのがあり、人命が亡くなるとそこに住んでいる方1名当たり幾らというところから算出するというふうに、国のマニュアルもあり、それに従って算出してみたということである。これが正解かというのは難しいが、考え方としては安心のために幾ら支払う意思があるかというのが背景にあって算出している。

○B委員

防災のこと、被害というのは、一つは被害額が近年だんだん増額しているが、一方において、人命に対する損失というか、亡くなる人の人数はどんどん減っている。逆の傾向であり、それを合算するというマニュアル自体、考え方がどうなのか。通例、国の報告書を含めて別途扱いで、人命は測れないという態度を示しているところが多い。だから、人の価値をどう値段で付けるかということ。人によって大きな幅があるだろう。それを一律的にマニュアルどおりとって計量化するというのは、方向性を誤っているのではないか。

○砂防室長

従前はこういう人命のところは算出してないので、被害軽減便益だけでやっていた経緯もある。そうは言っても、人命を守るというのは確かで、一つの大きな目的である。人命さえ守ればどれだけお金をかけてもいいかというわけにもいかないで、一応、数値的なものを出すということで、そういうマニュアルができていると思っている。

そのマニュアルが絶対だと考えているわけではないが、今、貴重な御意見をいただき、そういったところも踏まえて、そういうマニュアルがいいかどうか検討するというか、全国的な動きでもあるので、広島県だけというわけにはいかないが、そういった御意見も踏まえて今後考えていきたい。

○委員長

それと、地域、場所によって安心感向上便益の額は違うのではないか。全国こういう計算法で評価した場合に、地域、地域で比較するという事は難しいのか。

○砂防室長

そうである。

○委員長

客観性のある評価ではないということになるから。

○砂防室長

安心感向上便益も、先進的などころでは調べているケースがあるが、かなりばらつきがあるようなので、お

っしやるとおり差がある。

○B委員

農業関連では尾立地区と川根地区が該当するが、土木では福山港原地区、内港地区、蒲刈港向地区について、事業が長期化している理由として、苦しい財政事情によるものである、だから県としては進捗調整を図っているという、県としての選択と集中を図られていると理解されるが、ということは、選択からこぼれた事業についてはプライオリティーが低い、県としても評価を低く見ていると理解するのが自然ではないか。

今の5件のうち農業関連については年度をさらに延ばしており、土木関連についてもこの予定年度を本当に信用していいのかどうか。県として低いプライオリティーしか設定されていない事業に対して、予算配分はどんどん低くなる。仮にこれからますます厳しくなるとすれば、ますます遅れることになる。見直し、見直しということで事業がどんどん続くということを危惧する。これらについては本当に事業が必要なのかどうかということを慎重に検討する必要があるのではないか。

○港湾企画整備室長

国をはじめ、県においても財政が非常に厳しく、次年度の予算を組むに当たっては非常に厳しい状況になっている。例えば去年と今年を比べても、今後どうしようといったものは、もっと厳しくなっている。平成20年の完成目標が本当に大丈夫なのかと言うと、非常に不透明な部分がある。ただ、港湾の中でこの事業をどういうふうにしていくか、予算が減る中で、選択と集中ということで、これまでの事業が終われば、また新たな事業を起こしたりしていたが、それは箇所を絞って集中投資して、できるだけ効果も早く発現できるようにすると、基本的にはそういう考えでやっている。

ただ、平成20年ごろを目指していたものが、今後の予算の状況でどうなるかという部分は、確かにまた更に延びる可能性もあるのではないか。目標は立てているが、状況がまた変化していくことも可能性としてはある。

○B委員

横田港坊地地区の進捗度を全体として書かれているが、漁港のほうは本当に未着手であり、これからというところである。本当に必要性があるのであれば、なぜ漁港でも同じような形で進めてこられなかったのか。一般の港湾についての必要性は理解できるが、このような性格の違い、必要度が違うのかもわからないが、そういうものを一体として事業評価することについて問題があるのではないか。この点、検討をお願いしたい。

広島中央フライトロードにおいて大和南ICから南側の区間を整備された場合に交通量がどう変化するか。この北側の部分とセットになっていると思うが、どういう状況のもとで推計されたのか。さらに、尾道松江線が供用されるとなると将来交通量はこれらの諸条件によって大きく変わるのではないか。対象事業の区間だけで計画交通量を設定するのは非常に難しいのではないか。だから、前提条件をどのようにされたのか。

一般国道487号警固屋音戸バイパスについて、通行料金を幾らぐらいに設定されて計算されているのか。確かに無料にすると交通量の増加は見込めるが、道路の性格は一般道路としてみなす。要は、無料ということは税金であり、この部分を呉市なり音戸町さらには県が負担するということと税金でやるということになる。若しくはバイパスとして有料で行うのだということは、本当に急ぐ人たちだけが利用する。ただしスムーズに移動できるという方向で、その場合は利用者負担だと思う。ただ単に計測上の問題ではなく、有料化するかどうかということは、今後の方向性にもかかわることである。どのように考えて今後検討され

るのか。再評価の問題とは少し違うが、大事なことではないか。

福山港原地区は財政逼迫のもとで投資額を抑制されているとのことだが、平成7年度にスタートして平成21年度に完了予定、今年度に至るまで大体10年間過ぎている。残るは5年であるが、進捗率は24.3%である。本当に実現できるのか。数値上、よほどの選択と集中をされなければ、このペースでは、事業が完成しないのではないか。

○道路整備室長

フライトロードについては、平成6年の交通量調査を基に平成32年の予測数値が当時の建設省から出され、交通量の配分をされたものがある。その前提条件は、尾道松江線は有料として考えている。甲山からこの整備区間の10kmを含めて、基本的に2車線で、暫定といえども整備済みという前提を設けて交通量の配分をしている。尾道松江線については有料ということで料金抵抗が若干掛かっているのですが、配分交通は当時、多分少なく配分されているのではないかと。現在、新直轄、無料道路ということなので、そういう意味からすれば、フライトロードが全線整備済み、2車線で暫定整備済みという前提状況がないとしても、現在の国道432号なり、本郷大和線という一般道を経由して、このフライトロードにアクセスすることは十分可能な2車線道路であり、大きな影響を受けないのではないかと。分母となる尾道松江が無料ということで、交通量のパイが少し増えるのではないかと。

国道487号について、料金設定の考え方があったが、これはケーススタディーとして信頼性が一番高いかと、採算性を検討した上で一番読めるかというのは、300円という設定を考えている。転換の率は、いろいろな出し方があるが、今考えているのは料金時間差転換率式、いわゆる一般有料でローカル的に使っている転換式がある。これで見ると39%ぐらい現道から転換してくるだろう。料金は300円と、これはあくまでもケーススタディーということの試算であり、絶対の解というものでは決していない。

有料にすれば5年短縮と、効果が非常に早期に発現できるというメリットがあるが、逆に、利用者負担が生じてくる。現在ある音戸大橋は昭和35～36年に道路公団の一般有料道路として建設し、皆さんの利用によって早期に償還された。それにならうのか、そうしないのか、この辺は単に係数整理上で投資限度額が幾ら出るから有料という判断では少なくともない。過去の経緯を踏まえた上で、関係する地域の皆さんの十分コンセンサスを得た上でないと最終的には政策判断は難しいのだろう。そういう微妙な問題である。

○港湾企画整備室長

福山港原地区の事業採択は平成7年度であるが、平成11年の着工になった。これは、地元調整があったためである。残事業から言って、投資をどのぐらいすればいいかと言うと、今まで以上にかなり予算を投資しないと終わらないが、今のところでは、ほかの事業も終わったりした後にそれなりの投資をして、平成21年には終わらせたい。

○委員長

蒲刈港向地区で埋め立てしてできる土地は、最終的には町有地になるか。

○港湾企画整備室長

町有地である。

○委員長

町の負担が10分の1で県が10分の5。私から見ると、えらくサービスがいいという感じがするが。

○港湾企画整備室長

この整備は、この護岸の整備をこの事業でやるということである。背後の埋め立ては町のほうでしていただく。土地造成を支援するというのを整備するということである。

○C委員

警固屋音戸バイパスの事業費について、有料と無料の比較がしてあるが、概況のところは全体事業費で420億円と書いてあって、括弧書きで有料事業費150億円とある。その下の事業費は当初が420億円、現在も420億円ということで、現在30%進捗状況の時に有料か無料かという判断をするにつけて、150億円を含んでいるということは、今は有料を考えているということか。

○道路整備室長

現在は、こうした事業の便益を地域の方に早く享受していただきたいという思いが一つはあり、有料との合併施工、一部区間、音戸大橋について有料融資を入れ、残る区間については一般公共枠で事業を行おうという考え方を持っているが、来年度、新しく全国一斉交通量調査を行う。そうした直近の調査データをベースに改めて、本当にどの程度の有料として、経営が成り立つ限度額がどの程度出るのか、シビアな精査を行っていききたい。その結果、100億円になるのか、50億円になるのか。平成32年が交通量のピークであり、それから人口も減ってくるので漸減してくる。要因が変わるので、一般有料の償還は30年という非常に長期のスパンでしっかりしたビジョンを持って検討しなければならないので、非常に慎重になっている。今は合併を前提としているが、絶対にそうするのかと言うと、現段階では言いきれないということ御理解賜りたい。

質問は420億円の外に150億円の事業費があるのかという意味か。

○C委員

内書きで書いてある150億円があるということは、当初が420億円、現在が420億円だから、有料を考えた表記になっているのかという質問だった。

○道路整備室長

そういう意味ではなく、事業費は当初も現在も変わっていないということである。ただ、その事業の中身として、一般公共で全部やれば確かに420億円かかるが、有料道路を入れて、今想定しているのは150億円程度を入れれば、逆に差し引き一般公共事業は270億円で有料道路事業は150億円という構成になるということである。

○D委員

耐震設計について、空港大橋の方はかなり耐震の修正設計をして、大幅にコストがアップしているが、この第二音戸大橋については、阪神大震災前の設計基準で設計されたままでいいとの判断なのか。

○道路整備室長

音戸大橋については、まだ予備設計段階ということで、これから詳細設計に入るが、長大橋なので、直下型地震を想定したモデルでシミュレーションを掛けていくことになる。

○D委員

総合耐用年数の話が農林ではB/Cのところの評価に入っている。土木では耐用年数の話が全く入っていない。このあたりは今後の課題なのかどうか分からないが、整合性があるほうが将来的にはいいのでは

ないか。

○委員長

どちらかに統一しないといけない。

○D委員

農林の総合耐用年数の算出方法については、ちゃんと明記されている。ただ、それによれば総合耐用年数に事業費が関係しており、その総合耐用年数が妥当投資額に大きく関係する還元率の計算式の分母と分子の両者に入っている。果たしてそれでいいのかどうか。少し難しい言い方をすれば、 B/C と事業費が非線形の関係になっていることをどう理解すればいいのか分からない。つまり、 B/C の分子、すなわち便益の方に事業費が入っていることが少し気になる。

○B委員

現在価値に戻している。

○D委員

事業費を重み的に掛けて、それが総合耐用年数の評価になっている。耐用年数に事業費を関係させるのが妥当なのか、それが疑問である。

○委員長

もし検討できたら、同じ評価方法のほうがいいと思うが、両方突き合わせてみてくれないか。

○道路整備室長

これは国交省のマニュアルにそこら書き込んであるが、今、土木で言うと、40年と設定している。なぜかと言いますと、社会的な割引率を4%ということで設定しているが、現在価値に割引かれた便益と費用というのは、供用開始から40年を経過すると極めて小さくなるということがこの論理式の中にあるようだ。だから、それ以上掛けると非常に B/C の便益計算上、テクニック論として非常に小さく出てしまう。これは非常に問題ではないかということで、決めているようである。

○D委員

耐用年数には恐らく事業費というファクターは入っていないのではないかと。

○道路整備室長

恐らく入っていない。

○D委員

多分、設計耐用期間みたいなものだと思う。だから、多分、農林と土木で思想が違うのだろうと思う。

○委員長

時間が大分切迫してきましたので、もしその他の御質問事項がございましたら、御面倒でも事務局のほうへ電話なり文書で御質問いただければ、次回の委員会に反映していただけるようになっておりますから、その辺、御自由に質問等していただきたいと思います。

各委員から御質問があった点について、あるいは御要望があった項目については、次回の委員会に資

料を整備されるようお願いしておきます。よろしくお願いいたします。

(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がどうか。

(審議の結果次の9事業が抽出された)

- 1 一般国道487号警固屋音戸バイパス 道路改良事業
- 2 横田港 坊地地区 港湾改修事業
- 3 福山港 原地区 重要港湾修築事業
- 4 福山港 内港地区 港湾環境整備事業
- 5 蒲刈港 向地区護岸 公有地造成護岸整備事業
- 6 大見地区 経営体育成基盤整備事業
- 7 久井東地区 経営体育成基盤整備事業
- 8 尾立地区 農地保全整備事業
- 9 川根地区 一般農道整備事業

(3) 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お願いしたい。

○土木建築部土木建築総務室長

今後の日程等については、7月に現地調査、8月に重点審議のための委員会、10月ごろに意見書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、各委員の御都合を伺った上で調整していきたい。

○委員長

現地調査の実施箇所については、事務局と相談しながら決めたい。これで本日の広島県事業評価監視委員会を閉会する。