

第12回 広島県事業評価監視委員会質疑応答概要

日時： 平成14年2月6日(水)13:30～14:30

場所： メルパルク広島 平成3の間

議題(1)： 県事業13(道路, 砂防, 港湾, 海岸, 農業農村)の事業概要説明について

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

2. 議 事

(1) 県事業13(道路, 砂防, 港湾, 海岸, 農業農村)の事業概要説明について

【土木建築部所管事業について】

○道路, 砂防について

A委員 砂防事業で昭和47年豪雨時の被害額はいくらか。

砂防室長 手元にデータが無い。次回報告する。

B委員 採択時と比較して、便益が増加している原因は、土地区画整理事業によって保全対象人家を増やしているからではないか。

砂防室長 災害を被る危険性のある場所に人家の立地を容認し、防災工事を後追いで行うことは好ましくないが、当該箇所では、元々工場があった所を宅地に転用しているもので、危険箇所を増加させて、防災工事を後追いしているものではない。

B委員 工場跡地ならば、人家を増やして良いとの理由にはならない。河川整備においても同じことだが、今後土地利用計画と安全対策事業の整合性を取る必要がある。

砂防室長 これまでは、土砂災害の危険区域についての情報を提供し、自主規制を促すのみであったが、平成11年6月29日の豪雨災害が契機となり、平成13年4月から土砂災害防止法が施行され、危険区域における開発規制を行えるようになった。現在指定のための基礎調査を進めている。

委員長 広島県は、土砂災害危険箇所が全国一多いと言われる県であるが、行政として対応可能な対策を十分あらゆる角度から考えていただきたい。

B委員 道路事業で、平成2年の交通センサスでは、呉・広島方向が56%、倉橋方面が44%、平成9年では、呉・広島方向が62%、倉橋方面が38%と示しているが、どういう意味があるのか。現道拡幅ではなく、トンネルルートを選択した必要性は何か。

道路整備室長 交通センサスの数値は、早瀬大橋と工事箇所である藤脇地区の中間点の交通量を方向別に示したものである。現時点では、それ以上の詳細な分析を行っていない。

- B委員** 呉から早瀬大橋を経由し、大柿へ向かう場合、音戸町の北側を走る県道ルートを通行するであろう。南側の一般国道487号は、主に倉橋方面に向かうルートではないか。確かに当該地区内は、道が狭く、通り抜けが大変である。
- しかし、現在バイパス工事を行っている区間は、早瀬大橋方面に伸びており、これを使用するものは、音戸町内の交通ではないか。音戸町を循環するバスが必要と説明されたが、その利用者はどの程度か説明されたい。これは便益計算の根拠である。
- 道路総室長** 御説明していないことであるが、当該藤脇バイパスとともに、倉橋方面に向かう県道バイパスについても現在整備を進めている。これらのバイパス整備により、大柿方面にも倉橋方面にも向かう、道路ネットワークを構築するよう努めている。
- B委員** 倉橋方面の整備は必要であろう。
- 委員長** 交通量や利用者の状況等については、次回委員会で報告すること。

○港湾修築事業、港湾環境事業について

- 委員長** 出島地区広域資源活用護岸の事業では、首都圏から土を運んで来ているが、勘定が合うのか。
- 港湾企画整備室長** この事業は、平成2年～3年ごろに首都圏で発生する大量の建設公共残土の処分及び港湾事業における埋立土砂の不足に対処するため、国において創設された補助制度である。
- 広島県においては、当該1工区、3工区での埋め立て計画を立てていたため、この制度を活用した。
- 当該工区においては、全体で1,100万 m^3 の埋立土量があるが、その半分の590万 m^3 については首都圏の残土を受け入れ、あとの半分については広島県内の公共残土と恒常的に発生する港湾の浚渫土砂を入れ、土地造成を行うものである。
- 土がない場合は、島嶼部の山土を購入し、埋立に充てている。
- 委員長** 残土運搬費用は首都圏持ちか。
- 港湾企画整備室長** 受入側の負担はない。
- 委員長** 国全体としては、経費はかなり高くつくと思われる。
- A委員** 社会経済状況の変化として、土地上物施設整備の具体的スケジュールは確定していないとの記述は、どう解釈したらいいのか。
- 港湾企画整備室長** 平成5年時点では、3工区の土地利用は、交流施設用地と業務施設用地で計画を立てていた。詳細には、メッセ・コンベンション施設、会議センター、ビジネスパーク、ホテル等を見込んでいた。
- しかしながら、昨今の社会経済情勢から見れば、土地を購入して、これら施設を整備する力の有る企業はなく、土地利用の再検討を行っている状況である。具体的な意思決定は現在行われていない。
- C委員** 第1工区の土地は、既に広島市に売却したとのことであるが、売却価格と単価はいくらか。
- 空港港湾総室長** 広島市への売却総額は、114億9,030万円である。鑑定評価額は、約135億円であ

ったが、これを減額譲渡している。市場価格とすれば、面積が約 10ha であるので、1m² 当たり 13 万円くらいである。

第 1 工区については、市で利用計画について検討されており、平成 16 年度を目途に方向付けされるやに伺っている。

D委員 土地利用が決まっていないということからして、緊急度はないと判断してよいか。

港湾企画整備室長 現在は、外周護岸を作り、浚渫土や建設残土を徐々に投入している段階である。今後具体的な土地利用計画が見直され、売却できる見込みが立てば、一気に加速することとなる。

空港港湾局長 出島地区においては、他にも内貿用の-7.5m の岸壁と外貿用のコンテナターミナルの整備を行っており、外貿用は来年春に供用する予定である。

コンテナターミナルの背後には、港湾関連の物流カーゴや倉庫が立地する計画が本来である。首都圏残土の件と併せて今後の土地利用計画の見直しを行っていききたい。

委員長 一つは、建設資材をただでもらえる時にもらうという意味もあるのか。

空港港湾局長 首都圏残土を全国で取り合いしている状況も見られる。

B委員 公共の土地が余っているような現状において埋立事業全体構想を見直すことはないのか。埋立ての空間をつくるということは、公有水面の空間をなくし、海をなくしているとも言える。首都圏の公共残土の処分はどこかでやらないといけないが、国税負担で行うのが適当なのか。三重県の産廃の問題と相通ずるところではないか。

土砂をもらっているという発想自体がおかしいのではないか。空間を与えているという発想も成立する。

空港港湾局長 広島港の状況を申し上げますと物流関係の施設が相当遅れている。特定重要港湾 22 港中最下位という感じである。これまで、物流関係の問題意識が非常に弱かったと思う。外国の大型船が入る岸壁がなく、広島県内のコンテナ貨物の 75%以上が神戸と大阪に回っている。物流コストだけでも年間数十億円のロスであり、CO₂の発生も 2 万～3 万トン発生している状況である。

他県の港のように遊休地が沢山あるという状況にはない。ある意味で港湾整備あるいは物流整備が、ほかの都市の港と比べ出遅れたということにも起因していると思われる。

B委員 広島港の長期ビジョンにおいては、時代の流れに応じて臨機応変に見直すという姿勢があったと思う。現在の港湾の物流の状況、マツダ関連の製造業の状況を見ると必ずしも増える方向ではないと思う。政策目標は大事だが、実態、実績も大事である。よって廃棄物の受け皿をということだけではなくて、広島という海の空間をどのような形で利用していくのかという総合的な視点が大事と考える。

空港港湾局長 委員の御指摘のとおりである。背後圏の物流に対応した施設もなく、貨物取扱容量も満杯で、水深も無く、作業ヤードも手狭な環境では、新しい航路も誘致できない。

他に料金の問題もあるし、規制の問題やアクセスの問題もあるかもしれない。航路誘致も含めて、ソフト面の充実をこの 1 年間やっていこうと思う。

A委員 今後の提出資料には、そういう状況を盛り込んでいただきたい。建設残土を処理する事業かとの印象を受ける。

宇品地区緑地整備の事業で「防災拠点」としての目的もあるが、例えば広島市の防災計画にも記載されているのか。

港湾企画整備室長 記載されている。ヘリポートも整備する。

D委員 江波地区海岸(高潮)整備事業で、長期化の理由が物件所有者との調整とあるが、その内容は何か。

港湾企画整備室長 事業に関して基本的には理解いただいているが、カキの荷揚施設等の移転に係る補償額や補償方法、操業期間の調整等の面で時間を要した。

B委員 この事業のB/Cの大きさに驚く。計測の方法が誤っているのではないか。

【農林水産部所管事業】

○ほ場整備事業, 農地保全整備事業について

B委員 事業費と妥当投資額がいずれも増加している理由は何か。

生産基盤室長 石礫除去や湧水処理, 換地配分や水利権の調整等による道・水路の整備が必要となり, 費用が増加している。

B委員 妥当投資額が増加している理由は何か。

生産基盤室長 事業費の増額に見合う費用対効果を求められる中で, 営農計画を見直した結果である。

B委員 ポイントは, その計画通り生産が実施されているかどうかである。

平成13年度にはほ場整備が終わっている区域の事後検証が必要と思われる。

生産基盤室長 区画整理事業は完了したが, 暗渠排水等の畑作の条件整備が終わっていない部分もあり, 現段階で計画どおりとなっていない。

なお, 地区内では, 営農法人が作られ企業的な経営をしていこうとしており, 計画に沿った作付けについて指導していきたい。

委員長 営農状況の実態については, 次回ある程度の数値で示していただきたい。

C委員 草木地区農地保全事業で, ミカンとデコポンでは価格はどれくらい違うのか。

生産基盤室長 今, 資料がないので後日整理してお伝えする。

委員長 作付け品種の変更によって投資額が変化するのか。

生産基盤室長 投資額の効果そのものにはそれほど影響しないが, 温州ミカンは生産過剰な状況にあり, 付加価値の高い作物に替えていきたいというのが地域の実情である。

○地すべり対策事業

A委員 事前調査費と事後の詳細な調査費はどれくらい違うのか。

それと西入君地区では, 便益がかなり増加しているが, 権現山地区では, あまり変わっていないのはなぜか。

生産基盤室長 事前調査は, 職員が現地を見たり, 地元から聞き取ったりして行っており, 事業採択後, 詳細な調査を行っている。

便益の変化は、事業採択年度の違いによる単価や基準の変化によるものである。次回資料を提出する。

○広域農道, 一般農道事業

- 委員長** 芸北地区で妥当投資額がかなり増額しているが、主な要因は何か。
- 生活基盤室長** 芸北地区の妥当投資額が 1.79 倍に増加している理由は、営農に係る走行費用節減効果の算定基準が改訂され、運転手の適用区分が変更されたことにより妥当投資額が大きくなった。
- 委員長** 本日各委員から追加資料等の要望があった件については、次回に資料提供をお願いします。

(2) 重点審議する審査対象事業の抽出について

- 委員長** それでは広島県事業評価監視委員会設置要綱第 2 条第 1 項の規定に基づき、次回から重点的に審議する対象事業の抽出に入るが、お手元検討資料を参考に意見を伺いたい。
- 抽出の参考になると思われる「費用対効果の減少」「工期が長期間」「進捗率が低い」「事業費の変動」「事業を取り巻く社会状況の変化」の五つの要素を挙げているが、必ずしもこれにこだわる必要はない。

(審議の結果次の 8 事業が抽出された。)

- 1 一般国道 487 号藤脇バイパス道路改築事業
- 2 広島港出島地区-7.5m岸壁港湾修築事業
- 3 広島港出島地区広域資源活用護岸港湾環境事業
- 4 広島港江波地区護岸港湾海岸(高潮)事業
- 5 今津野地区ほ場整備事業
- 6 草木地区農地保全整備事業
- 7 西入君地区地すべり対策事業
- 8 岩光地区一般農道整備事業

(3) その他

- 委員長** 最後に今後の日程について事務局から説明願います。
- 生活基盤室長** 今後の審議の日程については、6 月と 9 月に委員会を開催し、年内に意見書をいただきたい。
- また、例年、6 月の委員会の後行っていた現地調査を前倒して、6 月委員会の前に行きたい。
- 委員長** 現地調査の実施箇所については、今後事務局と調整したい。
- 本日の広島県事業評価監視委員会を閉会する。