

第7回 広島県事業評価監視委員会質疑応答概要

日時: 平成12年6月4日(水)13:30~15:34

場所: 県庁北館4階 第3委員会室

議題:抽出10事業の審議について

土木建築部	福富ダム 河川総合開発事業	【福富町】
	国道375号(福富豊栄バイパス) 道路改築事業	【豊栄町】
	広島港出島地区(第5工区) 港湾環境整備事業	【広島市】
	川尻港西港地区 地方港湾修築事業	【川尻町】
農林水産部	備北西部地区 広域農道整備事業	【君田村・口和町】
	中馬地区 一般農道整備事業	【吉田町】
	沖美地区 畑地帯総合整備事業	【沖美町】
	走漁港 漁港修築事業	【福山市】
	地御前漁港 漁港改修事業	【廿日市市】
	阿多田漁港 漁港改修事業	【大竹市】

【土木建築部所管事業】

○ 福富ダムについて

- B委員** 福富ダムの全体事業費の上昇が約190億円あるが、その内訳を教えてください。
- ダム建設室長** 約190億円の事業費増は、買収区域面積の増、土地価格の上昇、平成2年から平成10年の間の物価上昇、消費税の改正、用地国債による利息分(6%)が原因である。
- B委員** パーセンテージはどれが一番高いのか。
- ダム建設室長** 比率としては、土地価格の上昇によるものが一番高い。
- 委員長** 土地の価格は安くなったのではないか。
- D委員** 建設事業の採択をした平成3年は、土地が一番高かった時期である。用地買収に着手した平成8年には単価は落ちてくると思ったが、逆に上がっているのか。
- ダム建設室長** 通常、当初単価を設定する場合には、近傍地域の価格調査などにに基づき価格設定しているが、ダム事業の場合には、地元地権者等と補償基準の妥結を行って、基準単価が決まる。それは当然、通常の公共土木単価と極端な差はない。また、地元との補償基準妥結を得て現地調査できるので、当初計画の時点では、現地立入りはできなかった。平成6年

からの現地調査によって、初めて各土地の個別の位置、区域、地目が分かった。

委員長

値上がりではなく、よく分からなかったというのが実態かもしれない。空港の完成に伴い必要となる事業、例えば水の需要や道路整備などは予測できなかったのか。今後、公共事業に対しては、5年、10年たったら事業費が大幅に増えないよう、計画当時に可能なものは、確実に予測しておくことが期待される。当面安くしておけば採択されやすいということがあったのか。

ダム建設室長

ダムの特殊性を一部説明すると、ダム事業は計画の立案から施設の完成まで随分長い時間がかかる。当初計画の精度をいかに上げるかということは、課題であるが、最初に現地立入りできないということが最大の課題である。

C委員

動植物の保護対策は、具体的にどうするのか。

ダム建設室長

平成6年、7年の現地調査によって、絶滅危惧種の植物ヤチシャジン、淡水魚類アカザ、希少種の植物キシツツジが確認されている。特にヤチシャジンについては、事業地の近くに発見されたものであるが、専門家の指導もいただき、既に移植して保全措置している。今後とも調査を続け、必要な措置は取ってまいりたい。

○ 広島港出島地区(第5工区)について

F委員

出島地区整備工事の140億円の増額について、説明いただきたい。

港湾課長

当初、第5工区は、浚渫土のみ受け入れて、跡地は緑地にする計画であった。5工区31ヘクタールのうち、18ヘクタールについては、産業廃棄物等を受け入れる計画に変更したので、中仕切りの護岸を造る必要が生じた。

この中仕切り護岸費用が、約41億円となる。また、産業廃棄物、一般廃棄物が外に漏れないようにする遮水施設整備が、100億円かかる。これらを合わせて141億円の増額となった。浚渫土だけを処分する当初計画では必要なく、新たに発生した費用です。

E委員

費用対効果分析における便益の係数の中で、環境便益は支払意志額によって計量化と記述ある。何に対する支払意志で、どういう形でアンケートなり計測したのか。漁業補償関係費用との重複関係はないのか。

港湾課長

環境便益の考え方については、出島地区処分場を整備すると、海面が消失され、この影響が及ぶ範囲を広島市南区、影響範囲の世帯数を約6万世帯と想定している。1世帯当たりの支払意志額は、運輸省のガイドラインによって6万800円と定められており、これはマイナス便益となる。漁業補償との重複関係はない。

E委員

ガイドラインによれば、東京湾であれば、博多湾であれば同じ額になる。計量化するに当たっては、広島湾または南区における数値が使用できないのか。

港湾課長

それぞれの地区ごとにこの数字(金額)を出すのは、かなり膨大な日数、費用がかかるので、運輸省で出しているガイドラインに基づき計算した。

E委員

個人的には、独自に調査し、広島湾では広島湾での数値を用いられるべきであろうと思う。

委員長

産業廃棄物等の受け入れ施設を内陸部につくる場合と比較し、出島を流用する場合には60億円安くなることは、便益の計算に入れていないのか。

港湾課長

入れていない。

- 委員長** 便益の範囲をどこまでに限定するかで、かなり数値が変わってくる。
- B委員** 作業が大変なので、あまり現実的ではないかもしれないが、代替案で比較する場合には、B/C(費用対効果分析)でやるのが説得力があるという気がする。
また、この事業によって、浚渫土や産業廃棄物等の受け入れ容量があと何十年ぐらいもつのか。
- 環境整備課長** 今回の出島地区(第5工区)の埋立計画については、計画上は埋立計画が5年となっている。しかし、公共事業等に伴って発生する産業廃棄物は、できるだけリサイクルし、埋立処分場の延命化を図り、できるだけ長く使用していきたいと考えている。

○ 国道375号(福富豊栄バイパス)について

- E委員** 便益計算の中で、交通量の予測について、交通量の伸び率をどのような形で設定したのか。これまでの10年近くとほぼ同じように交通量が伸びる計算になっているが、それは正しいのか。
- 道路建設課長** 算出は、平成12年度建設省通知の「道路事業における費用便益分析マニュアル(案)」を根拠とし、道路整備五箇年計画の車の伸びとか、経済成長率の伸びを採用している。
- E委員** それは全国一律となるが、それでよいのか。
- 道路建設課長** これから県が長期計画を立てる時には、人口が減少傾向にあるため、最近は若干右下がり方向の予測を採用している。今回の場合は、国の五箇年計画の期間内で評価したので、その伸びを採用した。
交通量の伸びは、便益計算のほとんどに利いてくる。
- E委員** B/C算出する際の交通量の伸びは、全国平均であり、5年近く前のものを設定している。現在の経済成長率は、1%あるかないかの状況であり、このような状況を勘案すると、5年前の数値を使うのは現実的ではないのではないのか。
- 道路建設課長** 現時点では、県独自に利用できる長期予測の伸びを持ち合わせていなかったため、現に動いている五箇年計画の数値を使わざるを得なかった。
大きいスパンで言うと、御指摘のように20年、30年先のことになるので、現状の伸び率で予測すべきと感じている。
- E委員** 県独自に経済成長率についての検討がされていると聞いている。それをベースにして検討すべきではないか。ガイドライン、マニュアル等があっても、全国一律の数値ではなく、広島県ならではの評価が必要であると考えている。
GDPとか経済成長率と交通量の伸びは高い相関がある。
- 委員長** 確かに、全国を対象にし、この結果を利用して何か結論を出そうとするものではないから、広島県の特性を考えた独自の評価が要るだろう。ただ、そのための調査費用がB/Cに響いてくるほどかかるのなら、話はまた別である。
- E委員** 評価の方向性として、実態に合った評価をすべきだと思う。
- 道路建設課長** 現在、備後都市圏や広島都市圏等は、総合交通体系調査を実施している。この調査の場合、全体の交通量が1万を切るような路線であるが、2車線道路なので、交通量の伸び率は国の伸びを使っている。たとえ、伸び率が下がるにしても、容量的には2車線道路が必要と考えている。

E委員 そこは、評価の軸が違う。B/Cを交通量だけで検討するところに無理がある。
委員長 使えるデータがあれば、できるだけローカルな特性を組み入れるようにした方が、説得力がある。

○ 川尻港西港地区について

F委員 川尻港の施設整備は検討中であるが、具体的に聞かせてしい。
港湾課長 具体的に、どの施設をどう配置するかまでには至っていない。地方港湾として地方の生活拠点にもなっているので、例えば、フェリーの代わりに高速艇が就航することがあれば、それに対応するような計画に直さなければいけない。具体的な案はできていない。
委員長 防波堤の必要性についてはどうか。
港湾課長 防波堤については、異常気象時における港湾施設や背後の人家を守る等、国土保全の観点から非常に重要な施設である。現在は、ほとんど出来上がった状態であり、平成12年度には完成する。
 また、航路の浚渫については、既に整備は終わっているが、防波堤を築造し、既設航路が失われたことにより、新たに航路を確保したものである。

○ 漁港について

E委員 便益の計量化について、追跡ができない。積算する根拠をきちっと書いていただきたい。他の事業は、すべて事業採択時と現在との比較表が載せられているが、漁港については平成11年の状況しか出ていない。他の事業と同じような形で検討する必要があるれば、情報をそろえていただきたい。
漁港整備室長 費用対効果については、概略を載せているだけである。漁港・漁村の費用対効果については、まだ走り始めたばかりであり、全国的な事例が少ない。便益の算出は、ほとんどが地元漁業者のアンケートに基づいて積み上げている。
 生産コスト削減効果の基本は、今まで1時間かかっていたものが、物揚場の完成により30分でできる。この30分に労務単価、就業者人数を掛けるやり方である。今は分かりやすいところしか便益計算していない。
E委員 記述の中にある、事業目的及び必要性の項目と費用対効果分析にある便益の項目とが必ずしも対応できていない。例えば、「非常時・緊急時の対処」欄は、空欄となっている。必要性の項目との整合をとるべきでないか。当初求める効果が出ていないのか。
漁港整備室長 例えば走漁港では、必要理由は、一点目には係船岸が非常に不足しているということ、二点目は、漁獲物の加工品に対する加工場が不足しているということ、三点目はフェリーの大型化である。
 便益計算においては、一点目と二点目については、生産コストの削減効果で算出している。例えば、防波堤ができたため、漁船を頻繁に修理することがなくなり、漁船の耐用年数が伸びるということである。御指摘のように、必要理由と費用対効果は、必ずしもリンクはしていない。
B委員 漁業者や農業従事者は、生産コストが下がった分を消費者に還元しようという自覚はあるのだろうか。国、県合わせて8割ぐらい補助され施設ができ、生産コストは下がったけれど

消費者に渡るときに価格は同じであった場合、納税まで考えると非常に複雑な問題になる。このあたりは、最近の公共事業が一般市民から非難される要因になっているかと思う。

また、横断的な話だが、割引率が4%から、農道の5.5%、すなわち1.5%違うとB/Cにどの程度影響するのか。統一しようとする動きはあるのか。

農林水産部長

農水省から示されている数値が5.5%である。土木建築部の数字と違って、5.5%ということは、農林水産部の方がそれだけ厳しい目で見なければいけない。

国(農水省)は、この評価の仕方全体を色々見直ししており、割引率についても取り上げていただきたいと要望はしている。しかし、どういう扱いになるかは、今は分からない。

コスト削減が、消費者にどのように反映されるのかについては、水産物、農産物は、需給で価格が決まってくる。例えば、たくさん出回れば、市場原理の中で価格が決まる。コスト削減の部分を消費者が受益し、生産者の手取りに反映する部分がどうなるかというのは、全体の需要供給の問題であろうと思う。完全に生産者だけがその利益を取って、消費者に渡らないということにはならないと思っている。

委員長

公共事業全般に言えることで、結局、回り回って国民全体の利益としてどれくらい考えられるか、それがあまりないのではないか、ということで公共事業が目の敵にされているという傾向はある。

B/Cの計算についても、実はそういう基本的な課題の解決がないことには、全く公平な評価はできないかもしれない。漁港の整備は、漁業者の利益だけでなく、回り回って県民あるいは国民に恵みが回るといふ計算にはなっていない。議論し始めると複雑だが、気にはなる。公共事業の評価には基本的な課題だと思う。

これは、機会があればまた議論したいと思う。

F委員

漁港の事業名が「修築事業」というのと「改修事業」に分かれているが、この違いは何か。

漁港整備室長

事業規模によって、全体事業費が15億円以上は修築事業、15億円未満は改修事業という分け方をしている。

○ 農道について

B委員

調査は、なるべくコストをかけないで事前調査して計画をたて、事業が始まったら詳細に調査するという考え方で良いのか。例えば、中馬農道は、全体事業費が当初は7億7,000万円だが、当初の調査費はどのぐらいの割合か。

農村整備課長

農林水産部の事業では、事業採択を受ける時には、県費50%、地元市町村が50%負担して単県調査を行っている。その調査費の範囲の中で、構造物が橋梁とか、当初からトンネルの設置が必要であるとかいうものについては、事前に詳しい調査を行い、それ以外については、概略的に調査をする。

中馬地区については工事内容が当初は開削工法だったので概略調査を行い、補助採択を受け実施に当たって、詳細な調査を行った。しかし、詳細な細部調査した段階で、非常に風化した岩がたくさん出たため、変更が生じた。調査費の割合については、資料を持ち合わせていないので、また報告する。

B委員

こういう状況は、やむを得ない又はむしろ良いと考えているのか。

- 農村整備課長** そうとは考えていないが、今後、採択を受ける地区については、ある程度の調査費をなるべく確保し、調査を実施していきたいと考えている。
- E委員** 農業について、B/Cの数値を見ると、1.0 プラスアルファであり、アルファが限りなく小さい。漁港と同じだが、便益の計測の根拠を示していただきたい。
例えば、中馬農道では、農業経営向上効果のうち走行経費節減効果は、当初と比較して3倍弱増加している。なぜ、こんなに大きく変わったのか。
- 農村整備課長** 経済効果の測定は、積み上げ調査である。この中で農業経営向上効果、特に走行費用節減効果が著しく増えたのは、有機農業の展開によりダイコンやナス等の運搬量がかかり増えこと、高宮のJA パークができたことにより、堆肥の輸送量が増加したことが大きな要因である。
- 委員長** 少なくとも広島県だけでも、土木建築部と農林水産部で評価のルールを統一化することは難しいのか。公共事業に対する一般的な評価にも大いにかかわってくるので、各部が独自にやっていたのでは、恐らく評価にならないと思う。
- 農林水産部長** 事柄の性格によって違う部分があろうと思う。農道の場合の評価は、農産物の輸送効率により見ていく部分があるので、例えば、農産物の輸送車両以外の通行量は入っていない。漁港にしても、同様に評価の仕方は事業の趣旨によって少し違う。また、割引率のようなものを、ある程度同じようにできないかは、少し検討する。ただ、事業の種類等により、本質的に異なる部分が、どうしても出るところはやむを得ないと思う。
- 委員長** 例えば、山へ入ると立派な林道があって、いつ行っても渋滞は全然ないし、一般の車も走るが、その便益は農産物の輸送効率がよくなったという便益だけで終わっている。それでは、客観的にB/Cが多いとか少ないという議論はできないということになる。
- F委員** 直接効果だけ言えば、中山間地や農村には道路は必要ないということが起きる可能性がある。例えば環境の問題とか、集落の維持の問題など、いろいろな角度から、効果が何らかの形で評価されれば総合的なものになる。
- 委員長** 農林水産部の事業について、直接的な効果以外のものも、全部拾い上げたらどうなるか分ければ、もっと議論しても良いと思うが、可能か。
- 農林水産部長** それは検討させてほしい。直接農道としての効果という数字になるのかどうか、実際に作業をやってみませんと分からないので、宿題とさせていただきたい。
- 委員長** できれば数字も入れたら良いが、具体的にはこういう効果も予想できるなどと、文章にとどめておく方法もあるかと思う。
- B委員** ダムだと確立、再現期間が100年と言っているが、漁港の場合、静穏度の目標波高を40cm以下にするという考え方は、防波堤の設計にはあるのか。
- 漁港整備室長** 静穏度を何センチにするかという議論はあり、波の算定は、30年確率でやっている。
- 委員長** ほかに、意見あるいは質問はないか。
(質問・意見なし)
- 委員長** 先程、委員から指摘のあった資料等は可能なら次回の委員会に提示していただきたい。いろいろと説明や議論していただき、意見もちょうだいしたが、次回、第8回委員会においては、それらを踏まえて、たたき台として、事務局に再評価意見の骨子(案)を作文してもらい、議論した方がいいように思うが、いかがか。

(「異議なし」の声あり)

委員長

次回で意見をまとめる方向で検討していきたい。

毎年実施している現地調査だが、まず、現地調査の必要性や場所の選定について何か意見はないか。

B委員

委員長のお考えをお聞かせいただきたい。

委員長

今、事務局の説明や議論で、まだすっきりしない課題が残っているのは、土木建築部の川尻港西港と、農林水産部の地御前漁港。これは、見直しが行われつつあると認識しているので、これを候補に挙げたらどうかと思うが、よろしいか。

(「はい」の声あり)