

第 40 回広島県事業評価監視委員会質疑応答概要

- 1 日 時 平成 23 年 9 月 14 日（水） 13：30～15：00
- 2 場 所 農林庁舎 1 階第 1 会議室
- 3 出席委員 中山委員長，岩崎委員，河原委員，宮下委員，佐々木委員
- 4 議 題 議事(1) 県事業の事業概要説明について
議事(2) 重点審議する審査対象事業の抽出について
議事(3) 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) 県事業の事業概要説明について

○A委員

2-1のほうの、わからないことを教えてください。

長期化している理由について、「相続，事業反対等による用地交渉」云々と書かれております。

それで、一応、この用地取得費というのを調べてみましたら、当初事業採択されて着工された昭和 61 年度で 123 億ですか、それが前回の評価の時に、それまでにもステップアップしていったのでしょうが、166 億ということで、当初から約 43 億の差というものができております。

これというのは、バブル期がありまして、相当な地価の値上がり等もあったから補償費が大変だったのだらうなということは想像できるのですが、現在も同じく 166 億になっております。ということは、現在は 18 年に比べても随分と地価は下がっておりますので、その時々任意交渉とかそれぞれの交渉においてでも地価は下がっているのではなからうかなと思うのです。にもかかわらず、ここらは全然移動のないままに数値化されているというのはどういったことなのかと思いました。

それで、実際には 67.8 という進捗状況になっておりますが、これは金額的なものの進捗状況ということあって、果たして地積面ではどの程度の進捗になっているのだろうか、

残っている部分にまだ多くの高い地価のところが残っているのかどうか、この辺を少し教えていただけたらと思います。

○委員長

いかがですか。

○A委員

資料番号 2-1 です。

○道路整備課長

資料番号 2-1 ですか。

○委員長

そうです。1-1 ページ。

○道路整備課

道路整備課です。

先ほど御質問いただきました用地費が当初と平成 18 年、前回評価時とで 40 億程度増えているということのほうからまず説明差し上げますと、この事業は、1-5 ページをごらんいただけますか、もともと昭和 61 年に事業採択されましたときには、この図上で言います区間①、約 1.1km なのですけれども、そこを含む現道拡幅の事業だったのです。それがその後、都市計画決定をされました。新浜美ノ郷線として都市計画決定をされまして、現在のような計画に事業区間を延伸しております。それに伴いまして、その当時の事業費が、用地費が 40 億ほど上がったものでございます。

ですので、地価上昇に伴って 40 億増えたのではございません。

○委員長

ということは、変わっていないのも、地価のことは考えていないから変わっていないという理解でいいのですか。

○道路整備課

そうです。今のところはまだ反映しておりません。

○委員長

いい御指摘だなと思っていたのですが、今までも用地費等に関しては、最初に決めた地価と言うのですか、それで未来永劫、取得費として積み上げていくのですか。

○A委員

250 億のうちの用地取得費というのが約 66% ぐらいあるのですね。それで、これをずっ

と、今、委員長さんがおっしゃいましたように、前回と今回とが同じという考え方をとるのは少し乱暴ではなからうかなというふうに思っております。

○委員長

その辺はどうなのですかね。本質的な考え方として、道路でもあるだろうし、河川事業でも、個数は少ないかもわからないけれども、たまにあると、そのあたりの用地取得費というものに対する本質的な考え方についてはどうなのですかね、地価の変遷。どなたに聞いていいのかわからないのですが。

○土木整備部長

言われていることはすごく筋が通っていて、事業評価するときに、B/C が一つ大きな基準になりますので、Bにしろ、Cにしろ、その時点で再度正しく積み上げて評価しないと、どちらかを過小に見ればB/Cが正しくなりませんので、B/Cを見るときには、Bも見直していれば当然Cも見直すというべきものであるというのは、そのとおりだと思います。余り言うと全部作業し直しになるから、言いたくないから黙っていたのですが。

○道路整備課長

補足になるかどうか分かりませんが、この事業は昭和の時代からやって、例えば区間①とか②、③というのはある程度もう固まっております。区間④につきましては、都計を打った中で、まだ詳細に用地調査とか何とかは、具体的にしていません。標準的な考えで積み上げて、不確定要素が非常に、区間④についてはあると、その中で、全体の用地費の中で、済んだところを先食いしたような形になって、本来であれば、例えば5年おきの評価の時点で見直すべきところではあると思いますけれども、まだ区間④の不確定要素が余りにもあるのでそのままにしているというのが正直なところでございます。

○土木整備部長

土地代だけならば面積と地価変動で変動させることは可能ですけれども、建物の移転補償がある場合は、建物の補償経費を詳細に調べないとわからない部分があるので、その不確定要素があるので、そこについてはわからないので固定化させているというので、建物の不確定要素があるので、土地についても多少変動していますけれども、大きな変動がない場合は同じ値を使わせていただいているということだと思います。

○A委員

そうしますと、1-3 ページのところ「用地残存価値」というのが係数化されておりますが、これの出し方というのが。

○委員長

1-3 ページですか。

○A委員

1-3 ページの下のほうに、No.5 ですね、そこのところに③として「用地残存価値イコール総用地費掛ける数式と書いてありますが、この「総用地費」というのはどこの数値を持ってくるのでしょうか。不確定要素があることはもちろん、建物関係があればわかるのですが、この B/C が、1.0 が表記されたために、随分神経質になってしまったのです。それで、この「総用地費」というのはどこの数値を持ってくるのかわからなくて。

○委員長

時間の関数かどうかということですね。

○A委員

ええ。その算定方法がわからないので、9.39 億円ですよという、これがマイナスされることによって総投資が、ひょっとしたらこれがもう少し大きいのではないかと思ってしまったのです。違いますかね。

○道路整備課

今のもとの用地、総用地費がどこから来ているかなのですが、これはあくまで当初計画で積み上げた用地費のみです。補償費は含まれていません。これを現在価値換算するために、割り戻しをかけております。

○A委員

ちょっとあちこちするのですけれども、「用地取得費」という表現で進捗状況のところを書かれているチェックリストもあれば、ただ「補償費」という表現のところもあるのですね。それって、違いがあるのですか。今おっしゃったように、用地だけの費用と、補償費は入っておりませんという表現になると、それはまた別のことですか。

○道路整備課

これは、資料のほうが紛らわしくて申しわけございません。道路事業の2件につきましては、この用地取得費は補償費が含まれております。この便益算定に用いました用地費は、そこから補償費を除いた額とさせていただきます。

○A委員

そうすると、チェックリストの B/C が。

○土木整備部長

この B/C が 1.0 で微妙でございますので、土地代と建物代は一応分けて整理ができていないはずでございますので、土地代については最近の価格、今後買収するものにつきましては、もう使ったものは決まっていますから、これから買収をするものにつきましては、18 年度現在の価格が変化しているかを踏まえて、少し修正させていただきます。

○B 委員

修正という話なのですがけれども、これは 1.0 あるからいいけれども、1.0 を切っていてさっきの話、下方修正というのは意図的になりますよね。例えばさっきの 166 億を見直して下げたら意図的な感じもするので、そこは決めておいたほうがいいと思います。毎回毎回、見直していくのか、あるいは、さっきおっしゃったように、もう、将来的ないろんな変動要素があるのなら、いじらないでいくのか。毎回毎回変えていくとなると、そこに意図的なものを感じます。B/C に関しまして、分母のほうは、期間が延びることによって大きくなっている、これはわかるのですが、分子のほうの便益のほうは、先ほど評価の手法の見直しで大分変わったとおっしゃってしまっていて、556 から 307 ということで大きく変わっているのですが、交通量とか、あるいは便益の計算で大きく変わったところだけ、教えてください。

○道路整備課長

この尾道拡幅の事業につきましては、走行台数はほとんど変わっておりません。見直した結果大きく変わったのは、先ほどちょっと説明しましたけれども、時間走行便益、いわゆる走行 3 便益の件でございますが、当初、前回は、時間短縮便益につきましては、1 分間に 60 円/1 台というパラメーターがございました。それが、20 年の見直しの中で、それが 40 円、約 3 分の 2 にパラメーターが落ちています。それで、単純に考えると 3 割減ということになっておりまして、走行便益だけを計算しますと、パラメーターが 3 割減った分だけ便益も 3 割、ちょうどたまたま落ちているという状況が大きな要因でございます。

○B 委員

ちなみに、前回と今回の交通量は出してあるのでしょうか。

○道路整備課長

資料の 1-1 ページの一番下の欄で、「事業を巡る社会経済状況の変化」の中の一番上段、「交通量の変化」ということで、前回使用しました平成 11 年センサスでいきますと 1 万 7632 台が、平成 17 年度のセンサスを利用いたしますと 1 万 8242 台と、約 1.03 倍と、交通量については、この地域については伸びております。

○A委員

今のセンサスの問題なのですが、これは概ね5年に1回ぐらい出る指数だろうと思うのです。そうしますと、17年以降というのはまだ出ていないから、17年を持ってくるほかないのでしょうかね。

○道路整備課長

最近の交通量調査は22年度に、中国地方一斉に交通量調査を行いました。それをもとに今、解析を行っておりまして、恐らく今年度末ぐらいにはその新しい交通量の推計が出るのではなかろうかと思っています。国のほうで今、整理されております。

○委員長

よろしいですか、その点は。

○A委員

はい。

それと、用地取得費のところの地積的な面はどうでしょう。面積がまだ残っているところが大きいというふうに考えるのでしょうか。

○道路整備課長

具体的な面積を今、持っていませんけれども、今、事業を展開しておりますこの区間でございますけれども、共有地が1件と、事業そのものに反対している方が1人、それと、ここに集団墓地がございまして、その墓地が何筆あるか、筆界未定なところもあってなかなかわからないところがあるのですが、それを1と数えれば、あと3件ぐらい残っているかなと。ただ、その面積が幾らになっているかというのは、今、手元に資料がないので、申しわけないのですが。

○A委員

それくらいで大きな面積なのでしょうかね。53億ぐらい残っているわけですね、数値的なものから言いますと。

○道路整備課長

それは区間④も全部入っていますので、区間④の区域も全部、面積的には入っています。

○委員長

ここも地価の問題が実は解決していないのですが、国のマニュアルでも計画時の地価をそのままずっと使っていくのですか。いつもこの、国のマニュアルはどうですかと、いつも質問が出て。

○土木整備部長

もう1回確認をとらせていただいて、次回回答させていただくということで。

○委員長

これは恐らく重点審議させていただく対象になると思うので、では、そこでまた。それまでによろしくお願いします。

道路関係は、ほかはよろしいですか。まだありますか。どうぞ。

○A委員

2-2のチェックリストのところですが、「進捗状況」の「長期化している理由」のところで「供用形態に係る地元合意形成が」云々のところは、事前説明のときに「またその説明はあると思います」ということですが、どういった意味があったのでしょうか。資料番号2-2の。

○道路整備課長

供用形態に係る了解を得られないということですが、2-5ページを開いてもらえますか。ほとんどの着手区間については用地買収が進んでいるのですが、一部地権者において、この「標準横断図」というのが下のほうにやっております。これは道路の断面図でございますが、その中に4車線ありまして、真ん中に中央分離帯というものを設けるようになっております。これは道路構造令に基づいて設けるようになっておりますが、今まで2車線のところだったところへ中央分離帯を設けますと、今までだと右でも左でも出られていたのが、一方通行しか出られないというようなことがあって、その中分を切ってくださいとか、なくしてくださいとかいう要望も結構出ております。これはもちろん警察と協議して、協議事項で決めたことなので、なかなか難しいことで、一応説明はしておりますが、この中分の問題が今、問題になっております。

○A委員

それと、またこれも用地買収の件なのですが、一応、中須工区というところは96%の進捗率というふうにおっしゃっております。それで、戸手工区が86%で、ここをのけて79.3ということですが、これは、今後の見通しというのはどのようになっておりますでしょうか。

○道路整備課長

まず、中須工区が約96%でございますが、これは、残っているのは、借地権の問題で、地権者と借りている方の問題で、民民の裁判まで発展しております。その2件が残ってお

ります。

それと、戸手工区につきましては、あと、用地が難航しているのが10件ほどございます。そのうち1件は、いろんな相続関係でいろいろもましておられる方が1件と、その他、一番問題なのは、自動車屋さんで、工場がかからないけれども、道路に面しているところの駐車場とか展示場がかかると、その関連移転で直接かからない建物まで補償してくださいというふうな、そういう問題でちょっと難航しているのが数件ございます。

○委員長

よろしいですか。

○A委員

はい。

○委員長

そのほかいかがでしょうか。どうぞ。

○C委員

確認ですが、新市工区の用地の取得というのは、まだまるっきり始まっていないということですか、それとももうある程度。

○道路整備課長

まだ、全く未着手です。

○C委員

わかりました。

○委員長

では、ほかはよろしいですか。

(質問・意見なし)

○委員長

それでは、道路につきましてはこれぐらいにさせていただきまして、次に河川のほう、件数がちょっと多いのですけれども、何かございましたらよろしくお願いします。

○D委員

いいですか。

○委員長

どうぞ。

○D委員

道路は便益なのでしょうが、河川の場合はやはり財産等の被害とかいろいろなことが大きい、特に人命にもかかわる問題の中で、これは制度なのだからしようがないのかもわかりませんが、こういう再評価することが必要なのかどうなのか、「こんなことをしなきゃいかんのかな、どうかな」と、私はそれも含めてちょっと疑問なのですけれども。

○委員長

それも、いつも出るのです。それはどういうふうに説明したらいいですか。

○河川課長

評価される側なので、私どもも何とも言えないのですけれども、我々の思いとしては、確かに河川の事業というのは時間がかかります。その意味で、5年単位ぐらいで評価すると、毎度かかるという形のようにございます。その意味で、大きな中の流れでは、期間がこれでいいのかというのが、ちょっと思うところはございます。

ただ、事業というのは、大きな事業を張るところもあれば、小さな工区もやるのですけれども、これから我々が考えているのは、評価にたえられるように、少しでも効果が出るように、区間を小さく区切ってでも、早く効果が出るようなやり方を、こういうのを機会に考えていければと、そのようなことを今後は考えていきたいと思っております。

○委員長

こういう事業計画を考えたときには、B/C などという概念はなかったのですかね、あることはあったのですか。

○土木整備部長

治水上も、投資に対してどれだけ被害が軽減できるかということで、一応、B/C を出して、それを一つの指標として判断するというふうに。

○委員長

やはりその期間も40年とか、そういう長きにわたってやっていたわけですね。

○河川課長

災害関連事業を採択する場合にはやはり、そういう被害が実際に起きていますので、それに対して「これだけの事業をやります」というような形でのことは、このB/Cというか、こういう考え方が始まる以前からやってきておりましたので、その意味では新しいことではないとは思いますが、何せ時間が長いというのが少し、なかなか、御理解というか、手間のかかるところも含めて、あろうかと思えます。

○委員長

D委員，いかがでしょうか。

○D委員

その点はよくわかるのですが，特に長い事業というのは，人口減少が著しいというか，過疎地域においては，期間が長くなると，当初予定していたものがほとんど，便益的には小さいものになる。ただ，下流域の都市部においてはどんどん都市が肥大するから便益費は大きくなるのだろうと思うのですが，どう言ったらいいですかね，国土政策というものを見たときに，そういうものを一概に，もつとも，0.2か0.3というのをやれと言うのは無理なのかもわかりませんが，その便益費を大きく見なければいけないということが必要なのだろうか，どうなのだろうか，非常に疑問なのですけれども，これも，制度であるからしようがないと言われればそれまでだと思いますけれども，ちょっと，こういうことをやっている，その地域に住んでいる住民の方々にとっては，たまったものではないと思うのです。ただ，危険地域であるにもかかわらず，それも顧みずに宅地開発等をして，そうして被害が大きくなったというのはまた別なのでしょうけれども，そうでなくて，従来から集落を形成しているところで，過去，水害等で大きな被害があったと，それで，被害が大きくなると当然，そこに住んでいる人は，またそこに住むのではなくて，他に移転などをすると便益が非常に小さくなるということも考えられますから，水害が何回もあると，その事業効果というのは小さくなるのかなとは思いますが，ということは何かと言うと，そういうことまでも考えてやらなければいけないのか，河川工事というのは非常に，こういう手法になじまないのではないかなという気がしてしようがないのですけれども。

○河川課長

答えがなかなかないのですけれども，ただ，言えることは，そうは言いましても，過疎地のところでも集落というのは当然，なくなっていくところと言ったら怒られますけれども，なくなっていくところもあろうかと思えますけれども，今後も，人が住まれている中心部とか，そういうところには残っていくだろうと思えますので，大きく事業を張った中でも，そういうところを中心に，優先順位をつけながら早め早めにやっていくと，結果としてB/Cとしては1の前後になるのかもしれませんが，部分的に見るとそういうところを手当てしていくという形での事業展開というのが求められていくということになるかと思えます。

○委員長

どうぞ。

○A委員

今、こういうふうな長い事業のものというのがはたしてというコメントでしたが、この事業評価の対象事業として、ここの委員会に上がってくる選定の仕方というのは何かあるのでしょうか。全部が、補助事業が上がってくるわけではないのでしょうか。

○委員長

対象事業は全部上がってきます。

○A委員

全部上がってくるのですか。

○委員長

全部上がってきます、一応。

○A委員

それでたまたまことしが10件しかなかったという、たまたまのことだったのでしょかね。全部が上がってくるのでしょうか。

○委員長

そういう理解でいいのですね。

○A委員

そこが。

○事務局

評価対象事業についてお答えいたします。対象事業につきましては、五つの項目によって選定しております。委員長が今おっしゃいましたように、当初、補助事業はすべて対象でございました。ただ、近年、補助事業が交付金事業に変わっておりますので、そういったところを加味いたしまして、現在、まず、基本的事項といたしまして、事業採択後一定期間、5年を経過した後も未着工の事業、事業採択後長期間、10年間でございますが、経過した時点で継続中の事業、事業採択前の準備・計画段階で一定期間、これも5年でございますが、経過している事業、評価後一定期間、5年間を経過した時点で継続している事業を対象としてございます。

○未来プラン総合推進部長

資料1の下に米印(※)で書かせていただいているのですけれども、それを今、話をさせていただいております。

○委員長

だから、補助事業についてはすべて。

○A委員

すべてですか。

○委員長

そうみたいです。

○A委員

二十何件あるあれは。

○委員長

それが、さっきおっしゃった交付金でやれるものはここに上がっていないと、そういうことでいいですか。

○事務局

そうです。交付金事業につきましては、補助事業から交付金事業に変わっております。そういったものはすべて対象にしております。

○委員長

では、C先生。

○C委員

質問をさせていただきます。資料番号2-3の、ページで言うと3-3という、地図のところです。3-1というページの「進捗状況」の⑤のところ、「猿猴川左岸において、府中大川合流点から」というふうに書かれておられて、ページの3-3で見ると、左岸側で緑のところは何カ所かポツポツとあるので、そのことを指しておられるものかというふうに理解したのですが、一つ質問は、なぜ右岸はされないのか、これもちょっとよくわからなかったもので、何か理由があるのかどうか教えてくださいということが1点と、それと、京橋川の上流のほうは両岸とも緑色になっておりますけれども、この部分というのはどの程度、要は未整備になっているのか。というのは、先ほどの御説明で平成16年、台風16号、18号というのが見つからなかったのではないかという気もするものですから、優先順位はもっと低くてもいいのかな、などとふと思いながら聞かせていただいたものですから、この辺の、一体でどうするかという話でなくて、それならば猿猴川のもっと下流のほうは危ないのではないかというふうな気もするものですから、被災の状況をもとに、まずは左岸だけやられる理由というのと、京橋川は安全のレベルがもうちょっと上にあるのではないかということについてどう考えたらよろしいか、教えていただきたいと思っております。

○河川課長

まず、猿猴川のところですけれども、段原側は大体、整備が済んでおります。一部緑色があるのは、これから橋がかかるところなどがあります。基本的には整備が済んでいるということで、大洲側について、未整備のところについて進めていく。それと、先ほど言いましたように、過去の浸水被害の最近のものは、黄金橋の下流、マツダの工場があるのですけれども、淵崎というところがあって、それから下流のほうが浸水被害が出ておりました、今後、府中大川のところまで整備した後に着手するところというのがその部分になるかと思えます。

それと、京橋川の上流でございますが、場所と言うと、栄橋あるのですけれども、縮景園というふうに見ていただくといいのですけれども、縮景園の付近のところは少し残っておりますが、全線緑なのですけれども、実はこれ、フル断面と言いまして、計画でいくと、T.P.4.4、標高の4.4に、パラペット（波返）を入れると5m幾らとかいうところまでいくのですけれども、それをこの全区間を、フル断面でやっていきますとすごく時間がかかるので、今、実際にやっている話は、既往の水位、前の台風が来たときの水位をある程度クリアできるような高さまでをとりあえず暫定でやっていくということにしております。そういう意味で、その高さまでいきますと、今の私どもがやっています府中大川までの区間というのは、その高さでも現在の堤防の高さが足りませんので整備していますし、今後やります仁保の付近についても高さが足りませんのでやっています。それ以外については、高さがあるということで、そっちのほうはちょっと、緑は緑なのですけれども、少し優先順位が低いというところではあります。

それと、縮景園の近くも、確かに低いところがございまして。ここについては、縮景園の公園の中も、土手の上のものがございまして。あれが昔の形なのですけれども、それを考慮しますと、浸水は、その付近では余りないということで、その意味では、とりあえずの高さは確保されているので、同じ緑でも優先順位が高くない区間というふうに御理解いただければと思います。

それ以外のところについては、急ぐところをやっています。

○B委員

感想なのですけれども、これだけ高いB/Cのところを四十何年もかけてやっていていいのかというか。この間の大震災ではないけれども、この高潮というのは何メートルを想定しているのか知りませんが、1000年に一遍の想定であれば、45年でやっても

いいのですけれども。同じ整備局の中で、1.0 を切るか切らないかの道路とこういうものと、優先順位をどう考えていけばいいのかとか。どうすべきだとかいうのはわからないのですけれども、感想です。

○河川課長

まず、予算的な制約というのは余り答えにならないと思いますので、道路などとは少し違って、2車と4車というふうな、簡単に断面的な話ではなくて、高さとか、川の河積とか、そういう問題の整理のものもありますので、我々の言い方でいきますと、本当に堤防が部分的に低いところ、弱いところというのがあります。同じようにずっと川ができていないわけではないものですから、堤防の高さが低いところとか、背後にやはり重要な施設があるというところを急いでやっていくという形で、少しでも浸水の箇所を減らすという方向で取り組んでおりますので、ここで見る数字以上にはできていると我々は思っています。

例えば、先ほど言いましたように、既往最大とか、もちろん想定外というのは今はないのでしょうからあれでしょうけれども、いわゆる過去の水位とか、そこらを考えてときに、「ここまでは」というところまでのところでいくと、例えば京橋川というのがありますけれども、そこらについては概成と考えておりますので、ここである数字以上にはできていると思っております。

○委員長

そういう意味では、そろそろ河川系も、リスクアナリシスみたいなのがあって、30年確率だけでそのときだけ考えるのではなくて、例えば10年確率だったらリスクはどうなるのか、それで、「浸水区域がこのぐらいだから」ということで、掛け算でやって、リスクで評価すれば、もう少し議論しやすいかなという気は、ちょっと個人的にしますけれどもね。それを今言ってもしょうがないですけれども。

それでは、誠に恐縮なのですが、河川のほうはこれで打ち切らせていただきまして、港湾のほうはいかがでしょうか。

事前に委員からも意見をいただいているのですが、2-8の防波堤施設の延長の理由ですね、恐らく、従来の計画ですと不十分なので、新たな防波堤をふやしてということだろうとは思いますが、説明いただけますか。2-8の事業です。「進捗状況」の④のところで、「事業費の主な増額理由」で「防波堤施設の延長増」というのがございますね。

○港湾企画整備課長

8-4 ページの図で御説明しようと思います。先ほど紫のところ、別のプロジェクトでやると言いました紫のところが、六つあったのが四つになって、赤いところがふえたと言いましたけれども、それと同様に、もともと、その下側にあります防波堤がありますが、「防波堤(1)177m」と書いてある防波堤でございますけれども、これも一部紫色、別プロジェクトでやるという予定にしておりました。それで、今回、港湾のほうのプロジェクトでそれが延びた関係で、防波堤についても港湾のほうのプロジェクトであわせて取り込むということで、物理的にこの絵柄自体は前回と全く変わっていないのです。ここのプロジェクトで取り込むところが延びたという。

○委員長

ちなみに、どういうプロジェクトだったのですか、今の「防波堤(1)」というのは。

○港湾企画整備課長

先ほど言いましたように、道路事業のほうで支障移転するというので、実際には道路のほうの費用を幾らか入れるという考えで防波堤のほうも考えていた、それをこっち側の費用でやるという、要するに費用がこのプロジェクトに入ってくるというものです。

○委員長

そういうケースがあるのですか。防波堤と言ったら全部港湾事業かなと。

○港湾企画整備課長

ということで、実際は、絵柄自体は変わっていない内容ということになります。

○委員長

そういうことなのですか。また図面で、わかりやすく記述していただいたほうがいいかもわかりませんね、そういう意味では。わかりました。

ほかはどうでしょう。

○A委員

そういった、ほかの事業のものがこういうふうに取り込まれてこっちになるというのは、よくあることですか。

○港湾企画整備課長

そんなに余り今まで経験はないのですけれども、ここだけ、見たらわかるように、いろんなプロジェクトが輻輳している場所なので、そういった事象が出たというふうに考えていただければ。

○土木総務課長

多分、費用負担の問題だと思うのです。ここの道路の支障物件を移転する用地を単独で整備するとすれば、静穏度なども確保しなければいけないということで、防波堤についても一定の費用負担で、道路事業でも出していた。それが、結果として港湾のほうの事業で取り込んだということだから、むしろ費用負担の割合が変更したというふうにとらえたほうがいいと思います。そういうことは結構、河川とか道路などではあります。

○委員長

トータルは変わらないわけですね。

○A委員

そうですね。全体から考えると。

○委員長

だから、県民にとっては余り関係のないような話ですね。こっちの歳出からこっちに移ったというだけですね。

○A委員

そうですね。

○委員長

防波堤の、何か、この断面図がかなり違いますね。あれは何かやっぱり、何が主な違いなのですか。コストに反映されると思うのですけれども。どれとどれだったかな。かなり杭を、10m 近く打っている標準断面図ですか、三原地区と尾道地区で断面がかなり違いますね。これなどは。

○港湾企画整備課長

海岸保全事業のほうですか。

○委員長

はい。そうですね。

○港湾企画整備課長

これは当然、現場、現場で下の地盤が違いますので。

○委員長

主に地盤の関係ですか。

○港湾企画整備課長

はい。その地盤によって変わってくるものでございまして、一番簡単なのは、最後のページの、胸壁と言いまして、インフラのところにとだ壁をつくるだけなので一番安いとい

うので、逆に B/C がすごく上がるといったような状況になっております。

○委員長

だから、地盤が悪いと、尾道のほうが。

○港湾企画整備課長

はい。そういうことです。

○委員長

そうか。だから、地震としてはほぼ同じぐらいの地震とか波を考えているのでしょうか。

○港湾企画整備課長

そうです。

○委員長

どうぞ。

○D 委員

けさの新聞だったかに出ていたのですが、内海ということもあるのですが、これまでは高潮を想定というか、高さなどをやっていたけれども、地震を想定していなかったというのが、津波を、というような記事がちょっと出て、今日だったか、昨日だったか、新聞に出ていたのですけれども、この尾道糸崎地区の部分はやはり、そういう津波も想定した高さにはなっているのですか。

○港湾企画整備課長

この地区だけではなくて、広島県全体の話になると思うのですけれども、この高潮対策事業というのは今まで、台風とかですごい潮位が上がった上に波が来る高さというので高さを決めております。もう 1 個、津波というのがありまして、年間で一番高い満潮時に津波が来たらどうなるか、それを比較しまして、どちらが高いかというのをやってやるのですけれども、現在のシミュレーションでは、広島県の場合は高潮のほうが高くなるという状況になっておりますので、両方を包括している断面ということになります。

○委員長

きょうなどは、5 連動の可能性もあると言っていますよね。どこまで言うのだということですね。どうぞ。

○B 委員

資料 2-5 の江の川について、費用対効果の評価なのですけれども、整備期間というのが平成 13 年度から平成 42 年度と書いてあって、工期というのは昭和 52 年度から 42 年度と

あって、ほかはみんな工期が整備期間で計算されているのですが、この江の川だけが整備期間が工期と違うのですが、理由があるのですか。というのは、総費用も 250 億以上かかっているのですが、13 年度からとっているこの数字はどこにも出てこないのですけれども。

○河川課長

前回もそうしているからというのもあったのかもしれませんが、この内容については、ここの図面の 5-4 ページを見ていただくと、土師ダムより上側の江の川水系をみな河川改修計画の中に入れていたという計画にしております。ですが、物すごく時間が長いものですから、前回もそうしているから、これはそのときの考え方が、私が 100%それを理解しているかどうかわかりませんが、実はその中で冠川というのが一つあるのですけれども、冠川というのが大体 13 年ぐらいに終わっています。冠川という河川が、支川でございます。江の川本川と志路原川と冠川でこの地域は大体大きな水系になっていますけれども、その中で冠川という川が、長い整備期間の中ではもう既に終わっている、現時点ですね、前回の 18 年の時点でも終わっているということがございましたので、その部分はできたものとして外して、その後の B/C というか、それによって判断したということではないかと思っております。ですので、建設費用も便益もその部分だけをとって、だから、その部分以外の志路原川と江の川の本川の部分で評価したということだと思います。

○B 委員

一つの考え方でいいのですけれども、ほかのもの、昭和 55 年からのものもありますし、そういう考え方であれば、全部そういう考え方で統一してやられたほうが。

○河川課長

江の川は、1 本の川でずっとやっているところで、枝分かれが物すごくあり、昔の古い時代の河川改修の形の区域をそのまま今まで引きずっている。今はどっちかと言うと、一つの区間を設定して、その部分だけをやっている。江の川全体の、例えば安芸高田市内を全部江の川水系でやっているというような形を踏襲しているものですから、ほかのとは少し違い、その補助の単位の設定の仕方を、大きくとり過ぎてしているので、今、13 年以降でやっているほうのほうが、ほかのとの横並びのほうがよいのではないかと思っております。

○A 委員

今のところなのですが、一番下の「コスト縮減の検討」のところに「河川計画を見直し」

などという文言があるのですが、これは具体的にどういうことを。余りに大きなくくりになっているように思うのですが。

○河川課

計画の見直しなのですけれども、これは江の川だけでやっているわけではなくて、私たちが今、事業をしている河川について、もうちょっと早くその効果を発揮できないかということで、いろんなコスト縮減をやって効果を発揮していこうということで、この間、見直しを行ってきていまして、江の川で言いますと、本当は河川には余裕高というのを設けるようになっておりますけれども、そういったことも、完成形ではあるのですが、早く効果を出そうということで、余裕高を、たちまちは余裕高を外して満流で評価をしたり、橋を架けかえる区間もあるのですけれども、そこもそういったことで橋を架けかえないで、断面を工夫して改修ができないかと、将来は架けかえる計画はあるのですけれども、そういったことで見直しを行って、早く効果を出していこうということで、今、事業のほうを進めているところです。

○委員長

江の川水系だけに限ったことなのですか。

○A委員

ではないのです。

○委員長

ではないのでしょうか。

○河川課

違います。

○委員長

だから、たまたまここに書かれているから目立ったのですよね。

○河川課

書きぶりの問題です。工夫しながら、暫定でも効果が出るようなやり方を取り組んでいくということで御理解いただきたいと思います。

○委員長

わかるような気がします。

(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。

(審議の結果次の7事業が抽出された)

- 1 一般国道184号尾道拡幅 道路改良工事
- 2 一般国道486号新市府中拡幅 道路改良工事
- 3 京橋川・猿猴川・府中大川 地震・高潮対策事業
- 4 江の川 広域基幹河川改修事業
- 5 一級河川高梁川水系 成羽川 広域一般河川改修事業
- 6 地方港湾小用港 ウシイシ地区 小型船だまり整備事業
- 7 尾道系崎港海岸 尾道地区 港湾海岸保全施設整備事業

(3) その他

現地調査を10月12日に実施する。

これで本日の広島県事業評価監視委員会を閉会する。