

(議事要旨)

○社会資本総合整備計画（滋賀・京都交流圏域における観光・スポーツ振興による広域的地域活性化計画）の事後評価

●委員

既にできあがっている計画なので今からアウトカム指標を変えることはないのかもしれないが、1つ1つの事業がどれだけの効果があったのかということに対して、観光客数の増加をアウトカム指標に設定するということが大雑把な気がする。例えば、道路を整備したら渋滞が減ったとか、渋滞の待ち時間が減少したとか、具体的な数値を設定しないと、その事業自体がどれだけ効果があったのかということが分かりづらい。

観光客の数はいろんな要素に影響されるものであり、例えば社会的、経済的な問題や海外の問題といったことが挙げられるが、具体的に土木事業がどういう効果があったのかということ、アウトカム指標の変化量と事業の効果が1対1でないにしても、具体的にその事業が評価できるような指標にしないといけないのではないか。

今やっているのは事後評価なので、今からアウトカム指標を変えることはできないかもしれないが、これからアウトカム指標を設定するときには、道路整備することで具体的にどれだけの効果があったのかが分かる指標にした方がよい。

●道路課

いくつか目標を設定することは可能であるが、観光入込客数の設定をなくすということは、整備計画上でできないと聞いている。観光入込客数の指標はそのまま残させてほしい。

それに加えて、整備効果として時間短縮や交通量がどれだけ変わったかということについては観測すべきであると考えており、今後ご説明できればと考えている。

●委員

観光客数はいろんな要素の影響を受ける指標なので、分析できるような他のデータがあったうえで数量的な分析をやりたいと。多少なりとも合理的な分析がないと、説明としてうまくない。

あと、観光客数の実績について、当初（H25年度）の欄に数字の記載がないが、実績値はないのか？中間年や最終年で当初に対してどれだけ観光客数が増加したのか分からない。

●道路課

当初（H25年度）の観光客数について、実績値は目標値と同じ数値であり、目標値と記載しているが実績値である。

●委員

川島委員からあったように、利便性の数値化ができていないということについては、それも必要かと思う。一方、この道を利用している者として、歪曲している道がまっすぐになったり拡幅されていたりして、走りやすくなっている実感がある。

また、観光客数が中間年から最終年にかけて減っているということについて、その要因として、台風等により多くのイベントがキャンセルになるなど気象的背景があったということを知っている。そのことを資料に注釈で入れた方がよい。

いずれにしても、観光客数について、若干の増減はあるが、目標値を大きく上回っており、これは達成できたという見方をしてもよいと思う。

●委員

1点目、この整備計画の事後評価において、事業の費用対効果などの説明資料がないが、評価の必要がないということか？

2点目、マスタープランの基本方針に「安心・安全」という言葉があるが、維持管理の内容の話は本委員会ではあがってこないのか？普段、道路を利用していると、老朽化というか、耐用年数が過ぎていて危ない橋があるなど感じることもある。そのような事業があれば教えてほしい。

●道路課

1点目について、費用対効果を算出しなければならない事業については要件があり、それは事業採択後5年以上を経過した時点で未着手の事業、または事業採択後10年以上経過し継続中の事業である。中間評価において、本計画ではそのような事業がないことを確認いただいており、費用対効果についての説明はない。

2点目について、維持管理は県としても非常に重要なことである。老朽化対策については長寿命化計画を策定しており、5年ごとに施設を点検・評価して、修繕の必要性の高いものから速やかに修繕している。滋賀県としても長寿命化が必要な施設が多数あり、計画的に修繕に取り組んでいる。

●委員長

今のことについてだが、1点目について、資料2の9ページをご覧くださいと、中間評価の際に、2(4)の対象になるような事業がないことを委員会において認定している。これに対し、資料3の2ページをご覧くださいと、中間評価において主要な事業として評価すべき事業があるということを確認している。これに従うと、費用対効果の分析については、資料3では必要となってくるが、資料2には必要ないということになる。

また、2点目についてであるが、道路をどのように直していくかということを知賀県で長寿命化計画を策定している訳だが、この整備計画は広域の観光活性化を目的としているので、修繕系の話は出てこないものと思っている。

●委員

資料2-3を見ると事業数が全部で17事業あるが、資料2の12ページにある計画期間内に完了予定の事業数11事業がどの事業かというのは、どこを見れば分かるのか？また、完了見込みの事業やアクションプログラム対象事業が具体的にどの事業かということ

は、どこを見れば分かるのか？該当する事業がどれかということが分かるように、資料を加工した方がよいと思う。

●道路課

資料 2 - 3 を見てほしい。A11-003 の大津南郷宇治線 外畑工区は完了した事業であり、かつアクションプログラムに掲載されている事業である。また、アクションプログラムに掲載されている事業で未完了予定の事業は、A11-001 の大津信楽線 平野工区である。なお、完了予定の事業のうちその他 9 事業は、A11-008～A11-016 である。もう少し分かりやすいよう資料作成に努める。

●委員

今回完了予定であり効果の発現状況を確認している A11-003 の事業であれば、もともとやらなければいけないと県が判断したものの、広域の地域活性化を目的とした整備計画を策定しているので、事業の効果に対して目標値が大きいのと思ってしまう。

なぜ県が A11-003 の工事をやらないといけないうのかというと、それに対応した目的があるはず。本来の目的を説明してくれると、川島委員の質問にも応対できると思う。

資料の作り方について、国土交通省に提出しているもので構わないので、何か補足説明を付け加えられると分かりやすくなると思う。

●委員長

この事業評価は、国に対して説明する内容である一方で、事業が滋賀県にとってどうなのかということを委員の方は気にされている。滋賀県民の視点に即した説明があった方がよいと思う。

それと、川島委員のご指摘の内容については私も気になっていて、観光客数は水物であり、増えない可能性もあると思う。その時にフォローするためのバックアップとしてデータを 2～3 個用意しておけば、観光客数は人口減少等の影響により増えなかったが、実際には通行量が増加しているだとか、アクセス時間が減少しているという説明をすることで、滋賀県の方々にとってはハッピーなことであると思う。そういう意味で、説明を補足した方がよいと思う。

資料 2 の 14 ページに、京都市内から立木観音までの距離と時間の関係を参考資料として掲載しているが、例えばこのような時間短縮のデータを使えばもう少し積極的な評価をしていけるのでは思う。

●委員

分析したうえで、これくらいの効果があったということをしつかり説明できなければいけないと思う。第一は県民、地域の納得のいく行政をやるのが県の仕事だと思うので、そこが合理的に説明できるようなロジックであってほしいと思う。

●委員長

次の申請にあたっての参考にさせていただければと思う。

●委員

私も同感であるが、公共事業の評価をする場なので、これでは公共事業の評価ができないと思う。アウトカム指標というのは事業をすることでこれだけの効果があるということを示すだけのものであり、公共事業自体の評価にはなっていないと思う。これについては、道路課というよりは土木交通部として考えていただいて、データの裏付けになるものを示してもらうことが必要であると思う。例えば交通量を把握するということをしないと、評価としてあまりに乖離があると思う。

(以上)