

**(議事要旨)**

**○社会資本総合整備計画（岐阜・滋賀交流圏域における観光振興による  
広域的地域活性化計画）の事後評価**

**●委員**

毎年、木之本長浜線 森・祇園工区を通っているが、年々道路の見晴らしがよくなってきていることを確認させてもらっている。

これまで交通事故が多かった場所だが、道路を拡幅してくれたことで、事故数も減少していると思う。

道路の見晴らしがよくなったことで、車の走行がスムーズになっていると思う。

高速に入るところがややこしく、いつもそこで渋滞が起きており、歩行者と車との接触がよくあったが、道路の整備によりわかりにくさが解消されたように思う。

残りの区間についても引き続き進めてもらうことで、大型バスが入り込みやすくなるし、NHKの大河ドラマである「麒麟がくる」などの影響により、観光客数も今後増えていくのではと思う。

**●委員**

資料3の14ページの図面について、黒塗りしている道路は何を示しているのか？

**●道路課**

すでに工事が完了している区間である。

祇園町の交差点から南の方は工事が完了しており、その取付け部分である黒塗りしている部分も工事が完了しているということである。

**●委員**

まとめのところで、人数がこうであったと淡々と書いてあるが、もう少し書き方があるのではないか。

**●委員長**

先ほどの事後評価と同じだが、そこまで人数が増えていないという評価をしないといけないので、何か違う評価軸があった方がよいのではという議論になってしまう。

人数で目標を設定した以上は、効果がどうであったのかという議論になってしまう。

ただ、便利になった部分はきっとあるはずなので、その辺りを県民に対してどう分かりやすく説明するのかということが課題であると思う。

**●委員**

この事業は、岐阜県といっしょになってやっている事業のように見えるが、岐阜県側はどのように評価しているのか？

例えば、両県ともアウトカム指標の目標値を達成していないわけだが。

●**道路課**

岐阜県側はまだ評価をしていない。

●**委員**

資料3の4ページにスマートインターチェンジのことが書いてあるが、岐阜県側が交通機能をどのように強化していくかということを知賀県側も知った上で、道路の整備の進め方についてお互いに協力してやっているということか？

●**道路課**

岐阜県と滋賀県を跨るようなルートについて、例えば出発地点を岐阜県の関ヶ原町に設けて、ルッチプラザに至るルートを、滋賀県は滋賀県側からのルートを強化し、岐阜県は岐阜県側から至るルートを強化するといったように、双方が事業を進めている。

●**委員**

その場合、供用時期や事業の進捗について両県で調整するのか？

●**道路課**

供用時期が遅れないよう事業を進めるが、場合によって進捗調整が生じることは考えられる。

●**委員**

観光客数を指標にした場合に生じる問題だが、以前に同じようにアウトカム指標を観光客数に設定していた場合、減っている要因について一言説明が入っていた気がする。

県民の方も見る機会があるので、まとめて観光客数の数字だけ淡々と書かれているが、天候不順により各地で観光客数が伸び悩んでいたと思うので、何か減った要因を分析したうえで説明を追加した方がよいと思う。

●**道路課**

この年は台風が早い時期から来たために木之本などでお祭りなどが中止になっているので、その辺りについて説明を追加させてもらいたい。

●**委員**

1点目、資料3の23ページの表について、費用と便益で合計の計算方法が少し異なる気がするが？

2点目、26ページについて、観光客数は「整備前後で」増加しているとある。黒壁スクエアは確かに観光客数が増えているが、一定の寄与はしているものの、この工事だけで増えているわけではないと思う。

●**道路課**

1点目について、表に記載の金額は小数点以下を書いていないため、表の金額を足した

合計と表に書いている合計の金額とで異なる。

見てわかりやすいように資料を工夫する。

●委員長

2点目について、「整備前後」というのは、道路の「整備前後」ということですね？

●道路課

はい。

●委員長

道路を整備する前と後とで黒壁スクエアの観光客数が増えたということで、道路だけではないのではということですが、いかがか？

●道路課

私共としては、道路を整備し走行性がよくなったことで効果があったものと考えている。

●委員

1点目、目標値は誰がどういう理由で決めたものなのかということに疑問に思った。企業であれば、目標はこんな小さな数字にしない。また、観光客の数字がどうやって道路に結びついているのかということ。企業経営において、便利なところでアクセスがよくなると人が来るという考えもあるが、画期的に良いことをしないと増えないし、また減る可能性もある。資料の中で、アクセス性が向上すると観光客の利便性が向上に繋がった、と書かれていることに戸惑った。

2点目、工事前と工事後で交通量を計上すればわかるが、工事期間中は不便なのでむしろ観光客は増加しないと思う。工事がすべて完了してから、工事着手前と工事後で比較して評価をしないと、効果が分からないと思う。

●道路課

1点目について、交付金にはいくつか種類があり、例えば橋の修繕に特化したものや、歩道を整備するもの、バイパス整備するものがあり、その中のひとつに観光活性化させるというものがある。実施することは道路の整備だが、それらのメニューに当てはめて整備計画を策定している。

2点目の木之本長浜線 森・祇園工区を取り上げていることについてだが、事業着手後10年以上経過した事業を今後継続していくかどうかということについて評価していただくということで、中間評価時に選定されたのが木之本長浜線 森・祇園工区である。

16ページに費用対効果の説明があるが、事業全体に対する費用便益比や残事業に対する費用便益費が1以上かを見ることで、事業継続の妥当性について判断することになる。なお、木之本長浜線 森・祇園工区については、継続でお願いしたいと考えている。

(以上)