

鳥取県知事 平井伸治 様

鳥取県公共事業評価委員会
会 長 小野達也

平成 1 9 年度公共事業の再評価について（答申）

鳥取県公共事業評価委員会では、平成 1 9 年 6 月 1 8 日及び 7 月 2 0 日付けで諮問のあった再評価対象 6 事業について、費用対効果、事業期間、事業費及び進捗率などの観点から審議を重ねてきました。

その結果、一部条件を付した鳥取地区工業用水道事業を含む全事業について継続が妥当であると判断しました。

なお、今回の諮問があった事案に係る個別事業ごとの継続、休止又は中止等の方針、当委員会での審議の概要及び付帯意見は下記のとおりですが、これらの事項は当該事業のみならず、継続中あるいは今後着手される他の公共事業においても、共通するところが多いと考えられますので、十分留意していただき、効率的・効果的な事業執行を行われるよう期待します。

記

1 北条砂丘中北条地区畑地帯総合整備事業

継続・ 休止・ 中止等 の方針	継続
審議の 概 要	<ul style="list-style-type: none">・ 本事業の受益地である砂丘地においてはパイプラインの設置によりはじめて農業が可能になり、また、農地集積が容易になることから現下の重要課題である担い手の育成等に資するというわかりやすい便益がある。 更には、進捗率が高く、来年度実施される制御施設(ポンプ場、散水施設)の更新整備だけを中止する特段の理由もなく、継続が適当と判断した。・ 審議の過程で、次の意見があった。<ul style="list-style-type: none">・ 本事業のように既設の施設を更新する事業については、便益の確実性がはっきりしている反面、効果が以前と大きく変わるわけでもない。 農業者の減少傾向、耕作放棄地の増加傾向の中で、今後、所定の便益を確実にするためにも、より一層、産品の流通網、ブランド形成、消費者とのネットワークづくり等による営農や担い手育成、農業を通じた地域振興に配慮することが必要である。・ 本事業に係る施設は、土地改良区が維持管理することが一般的だが、当該施設の更新と維持管理とは別の概念という説明があった。 更新の場合であっても大規模な事業については県が実施することは理解できるが、その場合でも新設と更新とで受益者の負担割合が同率であることには、違和感がある。 受益者の負担のあり方について、現状では、農林水産省のガイドライン（「国営及び都道府県営土地改良事業における地方公共団体の負担割合の指針について」）と異なる負担割合とすることは事業の遂行上支障があることも懸念される

	が、地域の自立を促すという観点から、更なる検討がなされることを期待する。
付帯意見	・ 特になし

2 一般国道181号改築事業（岸本バイパス）

継続・休止・中止等の方針	継続
審議の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞の緩和、交通事故の減少など、事業の直接的効果ははっきりしているほか、発掘された文化財の処置、ルート等についても特に違和感がなく、継続が適当と判断した。
付帯意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業に限らず、昨年度に比べ、わかりやすい資料作成がなされるようになり、単に国のマニュアルに従って算定された数値に頼らず、説明責任を果たそうという姿勢を評価したい。 一方、このような事業の場合、現実的に想定される便益と国のマニュアルにより計算される便益とが一致しないことになる（例えば、本事業では交通事故対策が大きな目的の一つであるが、その便益は、国のマニュアルでは交通量が多い都市部の交通事故実態をもとに、交通量、道路延長、交差点数により算定されるため、当事業では年間1千万円と便益のわずが1%強に相当する値にしかない）。 国のマニュアル通りの計算は、国の政策評価のために必須であるが、県における事業評価としては、県民の理解納得が得られるような便益の把握・算定が必要であり、マニュアルにより算出される便益等も活用しつつ、県民の視点に立ったわかりやすい説明への努力を継続されることを期待する。 ・ 昨年度の答申で言及した事後評価に関連して、本事業のような場合、マニュアルによって算出した便益を検証するということとは別に、事業の実際の主要目的である渋滞の緩和や交通事故減少について、その効果を検証することが望ましい。 現況交通量調査や交通事故統計などによってモニタリングすることなどは比較的容易なはずであり、事業の事後における評価の一環として整理されることを期待する。このことは、この種の事業の評価方法の改善にも資するものと思われる。

3 一般国道482号改築事業（茗荷谷～淵見バイパス）

継続・休止・中止等の方針	継続
審議の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 残事業を行わなければ道路全体の機能を大きく損なうことが明らかであり、高い進捗率を勧告して継続が適当であると判断した。 ・ また、近年、いわゆる過疎地対策の内容は変わってきているが、本事業実施地区のように十分な道路整備がなされていない地域では道路整備の重要性は変わっていない。本事業は事業費が相当高く、数値化する便益は決して高くはないが、豪雨・豪雪で集落が孤立する現状を踏まえると整備の必要性は理解できるという意見が多かった。 更には、特に説明されていないが、将来的に兵庫県側も整備され、重要なネットワークの一翼を担う可能性もあり、長期的視点でのポテンシャルも評価しようとの意見もあった。
付帯意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大規模な事業については、事業の長期化や、工期の延長等は、やむを得ない面もあり一概に批判すべきものではないが、事業期間の長期化は、限られた財源の有効活用の観点に照らすと大きな問題であり、また、社会情勢の変化等で計

	<p>画当時の想定との乖離が避けられず、公共事業の信頼性の低下につながる恐れもある。</p> <p>本事業は、19年間という長期間の事業であり、現状においても着手した平成5年度と比べて沿線の集落の人口が3分の2になるなどしており、完成時には、更に大きい変化が予想される。</p> <p>本事業のようにB/C(事業により得られる便益を投資する費用で除したもの)の低い事業については、長期化に伴い、便益が低下しB/Cが1を下回る可能性があることにも留意が必要である。</p> <p>また、国道ではあるが、いわゆる1・5車線の発想等により、より早期に開通させることが出来なかったのかという意見もあった。本事業については、完成まで誰も便益を享受できないということもあり、できるだけ早期に効果が発現できるようにすることが望まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道181号改築事業と同様、本事業についても整備により道路延長が長くなることに伴い、国のマニュアルに基づいて算定した交通事故減少便益がマイナスという結果となっている。県民の視点に立ったわかりやすい説明への努力を継続されることを期待する。
--	---

4 街路上町松並線地方道路交付金事業(大工町工区)

継続・休止・中止等の方針	継続
審議の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業については、来年度以降、埋め戻し、舗装等を残すのみであり、必要性等を審議するまでもなく継続が適当であると判断した。 ・ なお、中心市街地の活性化、城下町らしい雰囲気づくり等を促し、市街地の回遊性の向上等に繋がることが期待できるという評価もあったが、一方、それらの効果は、単に道路整備だけでなく、関連のソフト事業の取り組みによってはじめて実現するものであることから30億円を超える事業費について、県民のコンセンサスは得られにくいのではないかという意見もあり、評価が分かれたところである。
付帯意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業については沿道の鳥取市役所職員を対象としたアンケート調査に基づいて、イメージアップ便益を算定しているが、なぜ市役所の職員を対象としたのか等についての考え方の説明が十分でなく、特に当初示されたものは客観的な推計として納得がいくものでなかった。 CVM(仮想市場法)にはそもそも客観性に限界があるが、それだからこそ可能な限り、対象範囲等、効果算定方法について検討し、説明責任を果たしていくことが必要である。 ・ また、ライフライン向上便益が低く算定されているが、本件のような事業については、防災面の向上をより強く検証しないと県民の理解が得られなくなる可能性が高い。

5 主要地方道日野溝口線地方道路交付金事業(矢倉峠工区)

継続・休止・中止等の方針	継続
審議の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1期区間については高い進捗率を勘案し、継続が適当との判断で一致した。 ・ 2期区間については、同路線しかなければ便益が低くても積極的な整備が必要

	<p>であるが、現に代替的機能を有する主要地方道西伯根雨線が整備されていること、時間短縮効果が4分しかないことなど、そもそも本事業の必要性あるいは緊急性について疑問視する意見の一方、米子市につながる最短ルートでそれなりの利便性がある道路であると評価する意見など様々な議論があったところである。</p> <p>結局、再評価の原則どおり、残事業に係る効率を重視するという観点からの評価で決定すべきという結論に達し、実質的残区間である2期区間について様々な想定のもとに検証した結果、いずれにしても、一定のB/Cが期待できることから継続することが適当と判断した。</p>
付帯意見	<ul style="list-style-type: none"> 2期区間のB/Cが高いのは、交通転換分の便益はその大半は2期区間が完了してはじめて発現するものであり、この便益が極めて大きいにもかかわらず、費用は2期区間の工事分のみであるからである。審議の中でB/Cが高いのに本事業の効果について違和感がある、単に2期工事区間のB/Cだけで判断してもいいのか、という意見が少なくなかったのはこのことが原因である。 いうまでもなく主要地方道は国道とネットワークを形成しているが、その便益算定区間を明確にしなければ個別の事業の評価は困難といわざるを得ない。 仮に改良済みの本諮問事業北側区間、あるいは本件1期区間をそれぞれ独立したひとつの事業としてB/Cを算定した場合、相当低いものとなる。 農道のように整備する道路全体(一つの土地改良事業)でB/Cを算定するか、あるいは、算定区間をいくつか想定して複数のB/Cを示すこと等により客観的な評価が可能となるよう検討することが必要と考える。 このような場合など、B/Cによる事業効果の把握にはそもそも限界があることも改めて認識しておく必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> 公共事業において、直接便益を享受することになる住民の意向を把握することは当然重要であり、今後とも地域住民との合意形成や意向把握に努めるべきであるが、地元要望があるということは、いわば必要最低条件であり、併せて県民全体の理解の重要性についても留意する必要がある。 なお、住民の意向をアンケートによって把握する際には、アンケートの客観性を損なわず、また、便益の過大な推計につながらないよう十分な配慮が必要である。

6 鳥取地区工業用水道事業

継続・休止・中止等の方針	<p>継続。ただし、全体計画に固執することなく、実需要を踏まえながら柔軟な姿勢を持ち整備していくこと。</p>
審議の概要	<ul style="list-style-type: none"> 安価な水を安定的に供給するというわかりやすい便益があり、主として今後の需要見込みの妥当性について審議した。 本事業の性格上、将来予測に係るリスクがあるのは明らかであり、最低でも1日1万6千2百トンの需要があるとの予測も確実であるとは必ずしもいえないが、当該予測は担当部局の努力による詳細なアンケートに基づくものであり、また、数値化は困難とはいえ企業誘致等に寄与すること等の要素からも、そのリスクは県民に理解される性格のものとする。特に本県では政策的に液晶関連事業の集積を目指しており、それとの整合性からも評価できることから継続が適当と判断した。
付帯意見	<ul style="list-style-type: none"> 本委員会としては主として社会的効率性の観点から評価しているが、今後の需要動向によっては便益が十分発揮できないだけでなく、投資額を計画どおり償還できないリスクもないとはいえない。 このことは、本来経営の健全性の問題であり、本委員会で評価しきれない面があるが、留意しておく必要がある。 本事業については、鳥取市上水道から工業用水道への転換要素があり、鳥取市との連携に特に配慮が必要と考える。