

公共事業再評価について

意見具申

平成18年11月27日

島根県公共事業再評価委員会

1 平成18年度島根県公共事業再評価の結果の総括

本年度、委員会に付託された事業再評価の対象事業は、農林水産部事業7件、土木部事業6件である。これら13件のうち、抽出して詳細審議及び現地視察を行った事業は、農林水産部事業4件、土木部事業3件である。

個別事業に対する委員会としての意見は別記されているので、ここではそれらと重複しない範囲で「総括的意見」を述べる。

島根県は、現在、平成16年10月に策定された中長期財政改革基本方針に基づき、財政改革に取り組んでいる。公共事業費の縮減は、人件費の圧縮とともに歳出抑制のための大きな柱である。公共事業費の縮減のためには新規事業の抑制とともに、既存事業の見直し、再評価が不可欠な作業である。この見直し、再評価という大きな役割の一端を本委員会は委託されたと認識している。委員会の責務は誠に大きいものであったと言わなければならない。本委員会を構成する各委員は職責の重さを自覚し、可能な限り公正中立な立場で再評価作業に従事することを心がけた。

計画策定の時点では必要不可欠で、これに従事する事業主体も社会的使命をもって臨んだと思われる事業が、時代の流れの中で不要不急と化すことは大いにありうることである。他方で、地域住民や企業にとって完成が悲願とも言える公共事業もある。再評価委員会の委員は、各事業の公共性の高さ、緊急性の強さ、社会的要請の大きさなどを勘案しながら、また個々の問題意識（自然環境、安全性への配慮等）を持ち寄りながら、事業の再評価に臨んでいたと考える。

本年度、特筆すべきは現地視察を行った事業が8件（県が事業主体である上記の7件に加え、あわせて審議した松江市が事業主体の1件）にも及んだことである。これは資料に基づく判断に加えて、現場に直接触れて評価に十全を期したいとの委員の要望に事務局が応えて実現したことであった。このような認識努力に基づき導き出されたのが、今回の再評価結果である。

総括すれば、農林水産部事業については、7件のうち「継続」が7件、「中止」が0件、土木部事業の6件に関しても、同じく「継続」が6件、「中止」が0件ということとなった。結果として、13件すべてを「継続」と判断した。ただ、その中には、全く問題なしと積極的に継続を判断したものもあるが、他方で、委員会で多くの問題点が指摘され、厳しい意見の付いた事業もある。

具申の所見において、委員会は継続と判断したすべての事業に関して、コスト削減（ひいては県の歳出抑制）のため、個々の事業の計画や施工方法にさらなる創意工夫の努力を求めている。また、具申には、各事業の性格に鑑み、多様な継続条件が付帯意見として記されている。再評価委員会は事業者が具申の個々の付帯意見を綿密に検討し、今後の事業展開に当たって留意されることを求めたい。また、詳細審議しなかった事業につ

いても、共通する問題点が見られる。それらについても、十分な配慮がなされるよう要望しておきたい。

2 審議対象事業

島根県が、再評価の対象として提出してきた事業は下記のとおりである。

農林水産部	7箇所
・広域営農団地農道整備事業	1箇所
・農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業	3箇所
・一般農道整備事業	1箇所
・地すべり対策事業	1箇所
・県営林道開設事業	1箇所

土木部	6箇所
・主要地方道出雲三刀屋線地方道路交付金（改良）事業	1箇所
・総合流域防災事業	1箇所
・港湾改修事業	3箇所
・港湾環境整備事業	1箇所

3 詳細審議及び現地視察案件

農林水産部	4箇所
(1) 松江西部3期地区 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業（松江市）	
(2) 小山2期地区 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業（浜田市）	
(3) 沢谷地区 地すべり対策事業（美郷町）	
(4) 三坂小林線1期 県営林道開設事業（邑南町）	

土木部	3箇所
(1) 主要地方道出雲三刀屋線地方道路交付金（改良）事業 伊萱工区（雲南市）	
(2) 七類港 港湾改修事業	
(3) 河下港 港湾改修事業	

4 審議日程及び経過

第1回 平成18年6月8日（木）

出席委員 大西 孝、鏡谷 元、白築徹一、高田龍一、田中昌子、藤山晶子
藤原眞砂、布野信之（５０音順）

再評価対象事業１６箇所（市町村再評価依頼の３箇所を含む）について説明
詳細審議及び現地視察箇所の抽出

第２回 平成１８年７月２４日（月）

出席委員 大西 孝、鏡谷 元、白築徹一、高田龍一、田中昌子、藤山晶子
藤原眞砂、布野信之、牧野 唯（５０音順）

現地視察

小山２期地区 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業（浜田市）

三坂小林線１期 県営林道開設事業（邑南町）

沢谷地区 地すべり対策事業（美郷町）

第３回 平成１８年８月４日（金）

出席委員 大西 孝、鏡谷 元、白築徹一、高田龍一、田中昌子、藤山晶子
藤原眞砂、布野信之、牧野 唯（５０音順）

現地視察

主要地方道出雲三刀屋線地方道路交付金（改良）事業 伊萱工区（雲南市）

河下港 港湾改修事業（出雲市）

松江西部３期地区 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業（松江市）

七類港 港湾改修事業（松江市）

第４回 平成１８年９月１１日（月）

出席委員 鏡谷 元、白築徹一、高田龍一、田中昌子、藤山晶子、藤原眞砂
布野信之、牧野 唯（５０音順）

抽出事業の詳細審議及びそれ以外の対象事業の審議

第５回 平成１８年１０月１３日（金）

出席委員 井口隆史、大西 孝、鏡谷 元、白築徹一、田中昌子、藤山晶子
藤原眞砂、布野信之、牧野 唯（５０音順）

意見具申案の審議

５ 詳細審議箇所の再評価結果

【松江西部３期地区 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業】 継続

本事業は、ほぼ全線で現道を拡幅整備するもので、現橋梁路面の段差解消、トン

ネル2箇所、橋梁4箇所の工事を伴う事業である。市街地に隣接することから本事業の整備により、農産物輸送の合理化と地域農業の近代化を図るものである。本農道は平成元年度から事業に着手し、平成15年度に着手した松江西部3期地区は今年度末で進捗率73%である。来年度以降の事業費は3億1千万円で、主な残工事は橋梁上部工事2箇所と舗装であり、平成20年度完了予定である。

農業後継者が減少する中、天候変動による不安定な収穫や消費者の食料の嗜好の多様化など農業を取り巻く環境には厳しいものがあるが、本事業の受益地は松江市湖北地区の水稻の主要産地であり、本農道北側にカントリーエレベーターも整備され、また新たな農業法人による大規模な農業経営の展開や近代化が進んでいる。平成9年からは転作田を利用した「玄丹そば」の栽培も始めており、徐々に栽培面積が増加するなど農地の有効利用も行われている。さらに本受益地では、積極的に古江生馬地区経営体育成基盤整備事業を導入し、農業用水施設整備に引き続き、周辺道路も整備中である。関係自治会などで組織する「西部農免農道期成同盟会」により、事業の推進体制は整っている。

また、市街地に向かう渋滞緩和への貢献や、原子力災害発生時の重要な避難誘導路としての役割など、生活環境の向上に寄与し、周辺地域の定住対策にも大きな役割を担う路線として事業継続は妥当であり、農業の振興、地域の活性化のために本事業の早期完了が望まれる。

なお、本地区は複数のトンネル・橋梁や地盤改良が必要な地域でもあり、コストの高くなる要因も少なくない。今後、同様な事業を実施するにあたり、既設の国道・県道・市道・農林道との有効な接続も熟慮し、さらなるコスト縮減や自然環境への配慮などの創意工夫を期待する。

【小山2期地区 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業】 継続

本事業は、(主)田所国府線と(主)浜田八重可部線を連絡し、農地区域と農業用施設を結ぶ幹線道路の整備である。宇野と佐野の集落間を結ぶことにより、3km以上の距離短縮が図られ、新たな人的交流の活性化も期待できる。

農道沿線には311haの受益地及び220戸の受益戸数があり、水稻を中心に大豆などの畑作を併せた複合経営地帯がある。効果的な営農への取り組みのほか、エコファーマーが2名認定され環境に配慮した農業への取り組みも進められている。

コスト縮減としては、現道を利用した平面線形・縦断計画及び法面保護工の技術的工夫が実施されている。特に、産業廃棄物として処理しなければならない立木の根株をチップ化し、切土法面の保護材として利用することにより、従来工法に比べ約16,000千円の縮減が実現した。

引き続き、コスト縮減や環境への配慮などの工夫、合理化に努め、早期完成が望まれる。

【沢谷地区 地すべり対策事業】 継続

本事業は、当地区の慢性的な地すべりによる被害の防止を目的として、平成8年度に事業採択され、緊急度の高いブロックから順次進められ、進捗率は93%、平成19年度完了予定の事業である。現地調査の際に委員から、費用便益比の数値(3.56)が高すぎるように見受けられること、完了ブロックの整備不全、災害時における情報伝達や避難誘導等のソフト面の必要性、外路灯の設置も不可欠ではないか、等の質問や意見があった。しかしながら、本事業は最終段階に入っており、町道に沿って点在している人家や田畑の安全性を確保するためにも、継続されるべきものと判断した。

地すべり対策事業全体について、昨年より本委員会でも様々な意見交換がなされており、危険性、緊急性、公共性において優先区域の選択には一層の検討が必要と思われる。その上で、道路や河川などの公共施設の保全の外、農地や家屋等の個人財産の保全を目的としたハード事業だけでなく、同時に人的被害を出さないための防災対策を中心としたソフト面の充実を図ることが重要であると考えられる。

【三坂小林線1期 県営林道開設事業】 継続

本事業は平成8年度に採択され、邑智郡邑南町上田所地区内の町道三坂下原線から林道立岩線までの3.8kmの区間を整備するもので、起点から約2kmは完成し供用開始している。進捗率は53.4%で、前回の再評価で求められた効率的な事業実施に対応し、全体計画12.3kmを2分割して第1期から集中的に施工し、平成22年度の工事完了を目指すものである。既に10年を経過し全体では半分強の進捗状況で、一部供用開始されている箇所もあるが、山間僻地における道路整備事業を推進する困難さを考慮すると、完了年度の遅延が危惧されることから更なる効率的な事業の実施が求められる。

本事業については、過疎化と高齢化の進行により後継者不足と不在地主の増加による山林の荒廃が進む中で、林道の整備がどのような具体的な効果をもたらすのかという本委員会の素朴な疑問もあって、現地視察による説明を受けたところである。森林の健全な育成のための整備は、林業経営の振興はもとより、水源確保や環境保全等その公益的機能に対する理解が向上しつつあり、林道というハード整備が山を破壊するような結果にならないようにとの、期待を込めた委員からの意見もあった。

幸い本事業は、間伐材の利用や、現場発生 of 根株材をチップ化して緑化吹付けの基盤材に再利用するなど自然環境への配慮に加え、土工量の縮減等コストの削減にも努めている。

本事業は、利用区域内の森林施業の効率化を図り、適切な森林管理を行い、森林の持つ公益的機能を発揮させるために林道を開設するという事業目的が、再評価委

員による現地視察においても確認されており、本事業は計画通り継続実施されるべきものと認める。

【主要地方道出雲三刀屋線地方道路交付金（改良）事業 伊萱工区】 継続

計画全体の進捗率は41%で、用地補償は全区間契約済みであるが、工事の進捗状況は25%である。

雲南市三刀屋町伊萱地内2.68km間は、幅員が狭く大型車両同士のすれ違いが困難で、歩道もなく自転車、歩行者は非常に危険な状況であり、交通事故がいつ発生してもおかしくない現状である。

この工区は、国道54号線から出雲市への最短アクセス路線で、商工業の物流や観光振興、医療機関への住民生活道路として、また産業振興にも極めて重要な路線で高速道路、三刀屋木次インターへのアクセス路線でもある。

事業目的と効果を早期に実現するよう委員全員の強い要望があったことを付記し、継続とする。

【七類港 港湾改修事業】 継続

本事業は、七類港の七類地区を旅客基地に、猿渡地区を漁業基地に、それぞれ機能分担するように整備を行い、隠岐島への発着基地に相応しい機能と環境の充実を図ろうとするものである。

猿渡地区の臨港道路を整備することによって大型車の通行が可能となり、漁船が移転した今でも、七類地区で行われている定置網漁業の作業を猿渡地区に移転することができ、漁業従事者の労働の軽減と作業効率の向上を図ることが可能となる。また、移転跡地は隠岐航路利用者の駐車場に整備できるなど、七類地区を旅客基地として再編することもできる。また、漁業の振興や地域の活性化も図られることから、漁業従事者や隠岐汽船(株)関係者からも本事業の早期完成が望まれている。

七類地区で、現在整備中であるマイナス6.5m岸壁については、一部の委員から今の隠岐汽船の経営状況から判断してフェリーの大型化は困難であるとの意見があった。しかし、現在就航しているフェリーにも耐用年数があり、いずれ必ずや更新時期がやってくる。航行速度と就航率の向上を図り、波浪による船の動揺を少なくするためには、フェリーの船長を120mから130m程度にすることが必要と言われており、次回更新時には、検討されるものと思料される。そして何よりも隠岐には良い観光資源が沢山あり、観光地としての評価も高く、今後観光客の増加が十分見込まれることなどから、将来、フェリーの船長を長くすることは考えられないことではない。また、整備計画に基づいて、既に船首尾係船岸壁を取り付けるために既設岸壁の一部が取り除かれていることなどを考慮し、本事業は計画通り継続実施されるのが妥当であると認める。

ただし、マイナス7.5m岸壁170mの施工については、離島航路の利用動向、隠岐汽船株の経営状況、あるいは「隠岐交通問題対策協議会」での審議状況等を当面見守る必要があると考えられることから、整備に着手するに当たって、その内容等について十分に検討を行うことを条件とする。

【河下港 港湾改修事業】 継続

この事業は、県東部における防災拠点港の整備と同時に、河下にて産出される石材や、県内で使用されるLPGの取り扱いの増加が見込まれるため耐震強化岸壁を整備するもので、平成9年に事業採択され、その年に工事着手されており、平成19年度完了予定の港湾改修事業である。また、この事業は平成12年に特定地域振興重要港湾に選定され、振興ビジョン検討委員会において示された長期構想に基づいて整備を進めている事業でもある。

現在における工事の進捗状況は、泊地及び航路の浚渫と、水深-7.5m岸壁が完了しており、今年度中に道路舗装以外の工事は全て完了する予定で進められている。よって、今回の再評価時点では、ほぼ100%近い完成度でもあり、結論的には当初計画どおりの事業継続は妥当なものと認められる。

また、この事業におけるB/C=2.65の便益のうち98%は、現在河下港を利用している僅か4社の石材関連会社が、石材の運搬に大型船舶を活用でき、物流の効率化が図れることによる輸送コスト削減(131.8億円)である。このような限定的な個別企業のみメリットは、どのようにして納税者である県民に対して還流されるか説明する必要がある。今後は、計画された輸送コスト削減が4社に限定されているため、正確に効果を測定することが可能であり、この評価を公表することが上記の説明に不可欠と考える。

その他、隣接工業団地への企業進出については、塩害に加え北西に開けた港であるという自然条件のため静穏性の確保も難しく、新規進出見通しは非常に厳しいものがある。また、今後は完成した広大なふ頭用地を定期航路でなくても、石材関係の4社以外に恒常的な利用者を確保するために最大限の努力をすべきである。

その他の事業については、抽出・審議は行わなかったが、委員会では大きな異論はなく、事業者からの対応方針案のとおり継続が適当であるとの結論に達した。