

平成22年度 第4回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成22年12月2日（木）13：30～16：30

2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室

3. 出席者：

委 員）玉井委員長、石黒委員、川邊委員、島崎委員、永山委員、古田委員、松本委員、丸山委員、宮島委員

整備局）局長、副局長、次長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、港湾空港部長、営繕部長、用地部長他

4. 審議案件

1) 地すべり事業の再評価

・直轄地すべり対策事業（滝坂地区）

2) 道路事業の再評価

・国道7号 新発田拡幅

・国道41号 猪谷榆原道路

・国道289号 八十里越

3) 港湾事業の再評価

・伏木富山港 新湊地区 臨港道路整備事業

・金沢港 大野地区 国際物流ターミナル整備事業

・七尾港 大田地区 国際物流ターミナル整備事業

4) 道路事業の事後評価

・国道8号 黒埼拡幅

・国道116号 学校町交差点改良

5. 審 議

1) 地すべり事業の再評価

直轄地すべり対策事業（滝坂地区）

（委員）

1つの試算として、引き続き福島県で従前の投資額で対策を実施した場合、平成91年の完成になるという事ですが、今回の再評価の完成年次は、説明資料の中にありますでしょうか。

（整備局）

資料2の費用対効果算出資料で示していますが、平成31年に事業が完了することになっています。

(委員)

今後の事業の評価をするときには、当初と同じ被害を想定していると思いますが、現時点までの対策の効果が出ているのであれば、その点を考慮することは出来ないのでしょうか。例えば、現時点で事業を中止したとしても、その時点で考えられる被害軽減の効果があるわけで、その点を考慮すると便益や費用対効果が異なってくるのではないのでしょうか。

(委員長)

当初の対策がなかった段階で(福島県施工投資分も含めて) 想定した被害が起きた場合の計算になっているわけですが、現時点の段階でも、被害を防ぐ事が出来る部分があると思います。その点の評価についてはどうお考えでしょうか。

(整備局)

地すべり事業の場合、残事業に対しての費用便益を検討すべきではないかというご指摘ですが、対策事業を途中段階で止めた場合にどのような被害が起こるのかという想定は、河川の洪水被害であれば確率規模で算出出来ますが、地すべり災害はその様な算出が出来ないので、途中段階での費用対効果の算出は出来ないという事です。

(委員長)

途中段階において、今後どの様な被害が起こるかということは予測がつかないので、定量的な算出は難しいという事だと思います。

(委員)

今後の事業スケジュールですと、大石西山地区は今後集水井工や排水トンネル工を実施し、常磐・沼田地区についても集水井などを実施していく予定になっています。

また、目安として累積変動量が10mm/年とありますが、移動量一覧表を見ると大石西山地区での1年間の移動量は落ち着いてきており、0.7cmとなっていますが、常磐・沼田地区は10cm近い移動量となっています。大石西山地区はすでに落ち着いているのに、今後新たな工事を平成31年まで行うというのはどういうことでしょうか。

(整備局)

大石西山地区があまり動いていない状況で工事を進める点ですが、地すべりの動きとして、上流部からの地下水の流入により北部ブロックが移動し、関連して南部ブロックが移動すると考えられています。このため、上流部で地下水を抜く事は下流の南部ブロックの移動低減につながると考えており、現計画を進めています。事業方針に示すとおり、直轄地すべり防止工事の完了目安として、累積変動量が年間10mm以下になれば完了する方針ですが、地すべり事業の場合は経年現象で明確にわからないため、モニタリングを行い、通常1年～3年くらいの観測経過を見ながら、完了判定の基準に至った段階で直轄事業の完了を判断することになります。

(委員長)

完了の目安は、地表地盤の伸縮が累積変動量で10mm/年以下の移動量ということです。まだこの目安を上回っている観測箇所もあり、南部ブロックが動くとも北部ブロックが動くという関連もありますので、事業の継続という点ではよろしいでしょうか。

それでは対応方針としては、原案を認めるということにさせていただきます。

2) 道路事業の再評価

国道7号 新発田拡幅

国道41号 猪谷榆原道路

国道289号 八十里越

(委員長)

猪谷榆原道路で費用対効果算出資料の様式-2を見ると、平成23年が供用年となっていますが、2. 現在に至る経緯等で事業の進捗状況を見ると、現在までの進捗率が事業費で63%、用地費・補償費で83%となっています。平成23年の供用は可能なのでしょうか。

(整備局)

様式-2の供用年は、平成22年11月に供用した区間を対象としたものであり、平成23年と記述しています。事業の進捗状況に示すとおり、全線7.4kmのうち、今年11月に供用した3kmの区間を示しています。

様式-2の供用年は、便益を積み上げ始めた年次を記述することになっています。猪谷榆原道路の場合には、全線の便益が発生するのは平成29年となります。

(委員長)

意味はわかりましたが、様式-2では同じ内容が記載されるように統一出来ないでしょうか。

(整備局)

検討させていただきます。

(委員長)

新発田拡幅は、高速道路の無料化社会実験が並行している場所で実施されているため、この状況を考慮しなければならない点が多々あります。

供用年次は平成42年より前になる例が多いと思いますが、交通状況の予測は平成42年で周辺の道路網が完成した状態を前提として3便益を算定すると聞いております。例えば、供用年次が平成30年とすると、その時点で3便益が算出出来れば事業としては望ましいのではないのでしょうか。H42年時点の道路網の状態を前提にしているというのは、少し整合がとれていないように思います。

(整備局)

平成42年時点で地域間を結ぶ道路や都市計画決定がなされた道路などが出来た前提で推計したものです。全体の計画のなかで当該道路がどのような便益をもたらすかということは、将来の計画も考慮しないときちんと算出出来ないと考えています。

(委員)

榆原猪谷道路や八十里越は生活道路でもあり、産業道路でもあると思います。新発田拡幅については高速道路の無料化実験により、他の道路から高速道路に交通が振り替わっていると思いますが、料金が無料であるため、観光が主目的ではないでしょうか。

産業や工業用であれば、生産活動により一定の期間で平均的な使われ方になると思います。今後の事業の見通しは、無料化実験の状況を見ながら進めるとしてはいますが、料金次第で観光での利用が大きく変動するため、無料化実験の状況は考慮せずに、通常の状態での交通量推計を実施した方が良いのではないのでしょうか。

(委員長)

高速道路の無料化がこれからも続くとなると、今まで有料だったものが無料になるわけですから、新発田拡幅については同じ条件の道路が整備されることになりしますので、そのため事業の取扱いが決まらないという事かと思えます。今の意見は無料化実験の状況によっては、与える影響がかなり変わってくるのではないかというご指摘かと思えます。

(整備局)

無料化実験結果については、4.その他事業を巡る社会情勢等の変化にもあるとおり、高速道路交通量は実験後に約3倍の増加、国道7号の交通量は若干減少していますが、ほぼ横ばいとなっています。国道7号における渋滞はピーク時では減っていますが、引き続き慢性的に渋滞がある状況です。このような状況が続く可能性もあり、分析等を行い、今後の方針を検討することになると思います。

(委員長)

実験の期間は、いつまでだったのでしょうか。

(整備局)

今年の6月から今年度末(3月)までです。

(委員長)

今年の6月～来年の3月ということで実験期間も短く、長期動向と違うかもしれないという事もあると思います。

(委員長)

3つの道路ともそれぞれ、地域の生活道路の役割や広域的なつながりなどの重要な部

分を果たしているなどで、B / Cは十分に確保されています。付属の費用対効果算出資料については、多少の整合性が図られていない部分がありましたので、統一的な内容となるようにして頂きたいと思いますが、一般的にはわかりやすい資料となっているという認識です。以上から対応方針としては、原案を認めるという事でよろしいでしょうか。それでは対応方針としては、原案を認めるということにさせていただきます。

3) 港湾事業の再評価

伏木富山港 新湊地区 臨港道路整備事業

金沢港 大野地区 国際物流ターミナル整備事業

七尾港 大田地区 国際物流ターミナル整備事業

(委員)

国際物流ターミナル整備事業における2件の金沢港と七尾港についてですが、金沢港は重点港湾に指定されていることから、その意味での整備というのはやむを得ないが、七尾港自体が国の港湾政策の中で、どのような位置付けをされているのか不透明であり、なし崩し的にこのような形で国際物流ターミナルの整備を行っていくことにメリットがあるということが大変疑問があります。

事業が80%進捗しているといっても、本来の日本の港湾政策の中で、特定重要港湾である新潟港と伏木富山港を整備することは理解できます。また、中核国際港湾は新潟港だけであり、そういう位置付けの中で、国際物流ターミナル整備事業というのがどのように進捗していくのかということが全く見えていません。

金沢港については国土交通省が重点港湾ということで指定されているので、事業継続は構わないが、七尾港についてはそういう意味で全く必要性というものが認められないと感じますので、事業継続については反対したいという意見です。

(委員長)

その点で、事務局からどうでしょうか。

(整備局)

ご指摘のとおり、現在、港湾政策としては、選択と集中ということで行っています。今年の8月に重点港湾ということで言われておりましたが、新規直轄事業を実施するところと、今後は継続のみで新規直轄事業を行わないというところで重要港湾を二つにわけたということです。

こうした中で、七尾港については新規の直轄事業は行わないということで、選択と集中を図るという整理がされています。今回の七尾港の-13m岸壁については、継続事業なので今回の政策の中では、引き続き継続事業ということで整理がされています。なお、七尾市においては、主要産業であります木材加工産業にとっても、今回の大水深岸壁の整備は非常に大切だということで地元からも強い要望を受けているところであり、地域の発展のためにも必要な事業として考えております。

(委員長)

分類としては、新規事業は着手しないということですね。七尾港は今回の分類では継続事業との整理であるとの説明ですね。

(委員)

暫定供用を行っているということですが、暫定供用を行っている状態では、大型船はまったく入れないのでしょうか。大型船が入れるとしたら便益の計算で考慮されているのでしょうか。

(整備局)

現状では、大型船は入れない状況です。岸壁ができれば効果が発揮するという事で便益計上をしております。便益としては計上しておりませんが、たとえば金沢港で水深が浅くても岸壁ができたということで、既存の岸壁の混雑が緩和されたというものもあります。

(委員)

確認ですが、金沢港の場合の便益の計算では、現在他の港を使っているものが金沢港に移るということで、便益を計算しておりますが、七尾港は現在は七尾港で対応できているが、将来の木材貨物量が増えることを考えると今のままではダメだから水深を深くするということですね。

(整備局)

貨物量としては、過去の経緯から見ましても、平成21年は落ち込んでいますが、概ね平年並みの貨物量を見込んでいます。ただ、現状につきましては、先程説明させていただいたとおりロシアの関税を上げている途中ということで、北洋材から北米材への転換が図られている途中段階です。今後は、関税が更に上がるということですので、北米材への転換が進むと考えており、その段階で七尾港に大水深岸壁がなければ対応できないということです。現状では小さい船で入っているということで、金沢港と便益の考え方が違うということです。

(委員)

それで代替港として想定したのが直江津港ということですね。現在はそんなに使われていないけど、将来、そうなったときには直江津港が利用されることになるので、それとの間で便益を計算するということですね。現状説明でも「他港で陸揚げ等をして2次輸送を行っている事例が発生」との説明がされていますが、他港というのはどこでしょうか？

(整備局)

ここで書いている事例は、舞鶴港です。舞鶴港で実績があります。代替港の設定については舞鶴港も考えましたが、より近いということで直江津港を選定しました。

(委員)

舞鶴港で設定すると直江津港より遠くなるので、計算上は近い直江津港でやって、それでB / Cが1 . 0を超えていればいいという判断ですね。

(整備局)

そうです。

(委員)

港湾の三つの事業を通して疑問に思ったことがあります。事業の進行にともなって、どのように費用がかかっていくかということを見ますと、伏木富山港、金沢港は同じ様なお金の投資となっており、最後の年は少ない費用になっているんですが、七尾港については、少ない費用で施工して最後のほうで事業費が多くなっています。これは整備の方法等で違ってくると思うのですが、説明をお願いします。

2つ目は、金沢港で最後の年の費用にわずかな金額が計上されていますが、これは早く投資して、終わらせられないのでしょうか？

(整備局)

早期に効果を発言させるということでは、一日も早い供用を目指したいと認識しておりますが、一方で限られた予算の中で計画した場合、このような計画にならざるを得ないということになります。また、七尾港につきましては、浚渫の計画等を考慮して、このような計画になっています。

(委員)

伏木富山港ですが、効果として大きく迂回しているものが短距離で移動できるということですが、印象としては、新港に来る荷物は北陸自動車道や国道8号から車が入る南北の移動が主流だと思います。東西は生活道路として415号を通勤等で使う場合はあると思いますが、物流として新湊地区、富山地区、伏木地区を横を繋いで移動するというウエイトはそんなに高くないと思います。センサス等で把握はしていると思いますが、印象としては、輸送コストの縮減効果に関する交通経路図に、荷物を積んだトラックの絵が書かれています。それほど大きく占めていないような気がします。

もう一つは、金沢港で将来貨物の推計で企業ヒアリングを実施したということで、平成21年は不況で大きく落ち込んでおり、平成22年度は回復するという推計値になっています。平成28年度までにこれくらいの貨物量になるというのは、企業ヒアリングで算出していると思うんですが、このような不安定な状況で、また落ち込みがないとは言いきれないと思います。上がったたり下がったりの状況だとは思いますが、この数字は各社が平成28年度の予測値を出されて、その結果を反映されているということによるのでしょうか。

(整備局)

ご指摘のとおり、全体の需要については道路センサスのほうで見込んでおります。

今回の見込んでいる交通量については、計画交通量7,200台/日で港湾関連は1,100台/日ということで、今回、臨港道路で整理しておりますが港湾関係以外の交通量も多くなっている結果となっております。

(委員長)

資料としては、交通経路の絵は少し誤解があるかもしれませんね。

(整備局)

ちょっと書きすぎかもしれませんが、印象としては、富山港の発生集中貨物というのは、ほとんど北陸自動車道を使っているかと思われているかもしれませんが、実は貨物車というのは、無料の道路を使うという傾向が多く、国道8号バイパスや東方面に行くには国道415号を使うということが結構あります。それがこの臨港道路へ転換するという意味で、資料を示させて頂いております。

(整備局)

金沢港につきましては、ご指摘のとおり、平成28年度の推計につきましては、9社からのアンケート結果を踏まえ積み上げているところです。景気の動向踏まえまして、年によって貨物量が上下する可能性もあると考えております。

現状では、この結果を基に算出しておりますが、今後のヒアリングの結果によっては評価の見直しを行っていきたいと考えております。今回、主要9社からアンケートの回答を頂いておりますが、この他にも金沢港を使う企業が出てくるかもしれませんので、今後検証したいと考えております。

(委員長)

企業アンケートは、どのような形で聞いているのですか。

(整備局)

個別の企業の見通しを聞いています。

(整備局)

平均的な見通しということで、利用している企業13社にアンケートを郵送し、9社からヒアリングの回答を得ました。この9社以外にも利用実績はありますが、数字が取れなかったため、載せることが出来ませんでした。回答頂いた企業計画は、過去の実績とあまり変わりませんでした。また、全社分をフォローしていることではないことから、この将来見込みの予測については、決して過大では無いと考えています。

(委員長)

わかりました。平均的な数字ということですね。

(委員)

2点ほどありますが、伏木富山港の橋梁については、上が道路で、下が自転車歩行車道で、東側がマリーナ、西側が海王丸パークということなので人々の行き来が生じますから評価が高いと思います。道路の評価方法の他に便益としてCVMによる評価も使えるのではないのでしょうか。

七尾港の場合ですが、現在の-10mでは非常に使い勝手が悪く、効果が悪いということです。今まではある程度利用してきたが、-12mと-13mでは大違いで、大型船が入ると輸出入に大きく関わるので、整備を引き続き行い-13mに整備し、使い勝手が良くなれば、新しい便益が出るという発想で整備が進められていたんですね。

整備しなかった場合、滞船だけの効果が少ないので、-13mに整備すれば港自体の効果が一気に大きくなるという判断ですか。

(委員長)

2番目の意見は、残事業は高く全体は低いが、残りの事業をやるということは非常に効果が高いということですね。

(整備局)

伏木富山港については、ご意見のとおり計測できていない便益あると思いますので、橋梁が供用してから、どの様な使われ方をして、どのような効果があるかを計測したいと思います。

七尾港については、北米材の輸入を効率的に行うには、-13m岸壁が必要となってきます。そうしなければ、大きな効果は望めませんので、出来る限り早く整備したいと考えているところです。

(委員長)

伏木富山港については、ここで計算している対象外の便益、地元への貢献をどのように評価していくかということ、今後考えて頂きたい。

(委員)

伏木富山港について、これだけ交通量があって時間便益があると言うのなら、少なくとも一般の道路整備では無いんです。特殊な場所でもあり、渡船の人の動きも僅かだと思います。大型貨物車や一般の乗用車の動きや台数を資料で示して頂きたいと思います。

金沢港と七尾港について、企業関連の貨物の将来の伸びを言っているのであれば、どのような企業が立地していて、今の実績はどうなっているのでしょうか。

七尾港で言えば、木材加工業者がどのくらいあり、将来どのように伸びるのか又伸ばせられるのかという点です。金沢港については、平成28年度で45万トンまで伸び、対象は建設機械の専用船ということですが、岸壁や航路が-13mまで増深したからといって、船が就航するというのと45万トンまで増えることは疑問です。

(委員長)

ただいまの発言については、再評価全体の発言として扱います。
今の段階では将来の予測が正しいのかわかりませんが、次の再評価の時には、3年で何が変わったか提示をしていただき、議論をしたいと思います。

(委員)

先程の説明では新規に着手しないとの話ですが、委員会では、事業継続を判断する委員会であると思います。先程の説明のことを言い始めるときりがないので、北米材にシフトする計画ですが、北米材にシフトしたら七尾の木材加工は衰退するのが目に見えています。ただ、そのような状況というのは、定性的・定量的な判断ができないので、この委員会マターでないと思います。

そこで、委員長に提案ですが、七尾港については一人反対があったが、委員会の総意により了承されたということで結構です。ただ、反対があったということだけは入れて頂きたいと思います。

(委員長)

それでは、少数意見があったという扱いで、よろしいでしょうか。

(委員)

私の感じでは、資料を充実していただき、きちんと説明して頂きたい。3年後ということではなく、次回にでも資料をもう1回出して頂きたい。

(委員長)

今年度中に出すというのは、仕組み的に難しいと思います。
したがって、現在のシステムでは、そうっていないが、再評価の時に前の評価の結果を整理して出して頂くというのが、良いと思います。委員会の取りまとめに記載することでスタートとしたいと思いますがどうでしょうか。

(整備局)

選択と集中の関係で申し上げると、財政制約がかなり厳しくなっていることから、より一層効率的な投資が必要になり、直轄の新規については絞り込むということになりました。一方で、せっかくいいところまで投資して、もう少し完成形までやれば、地元の業界として物流効率性を発揮できるものについては、早期に完成するということは、選択と集中の付随的な議論としてロジックとしてはできています。

そういう意味で言えば、港湾政策の今回の決定に対して継続事業である七尾港の事業を最終形まで持って行くことは違背するものではありません。

ただ、もう少し突っ込んで言いますと、選択と集中からもれるような地域だから、きっと木材産業自体も停滞の道をたどるという想像もできるかもしれませんが、産業立地政策という別の分野もありながらも、我々も地元の企業と密接にやりとりをしています。北洋材が北米材に転換するという、全国的に木材の物流構造の転換期にあります。

七尾港背後の木材産業の方々もギブアップしているわけではないので、早期に整備さ

れば、七尾港を木材の物流拠点として頑張ろうという意識を強く持っています。我々も十分評価しているところであり、市や経済団体からも強い要望も来ております。また、管理者からも同じような意見が出ております。それについては、慎重に現状を分析するという議論はあるかもしれませんが、全体的にネガティブな見方をするというのではなく、我々の考えもご理解願います。

(委員)

伏木富山港については、車種別の交通量やOD表を提示して下さい。金沢港については、企業アンケート調査を実施したデータを拝見して将来予測について確認をしたい。七尾港については木材業者の実態を示すような資料を提示して下さい。

(整備局)

後日伺って、ご説明させていただきます。

(委員長)

今回の分析に用いた資料で、今日の委員会に提示されなかったものは、追加の資料として、各委員にも配付して下さい。

(整備局)

了解しました。

企業アンケートについては、各会社の中身を見せることはできないと思いますので、それを集計したものになると思います。

(委員長)

資料の公開という点からも、プライバシーの点から見せられないものがあると思いますので、そこは事務局で判断してよいと思います。

(委員)

地域経済への効果の項目で、伏木富山港については計測しないとなっており、他は定性的に把握するなっていますが、七尾港につきましてもそれによってかなり違ってくるということもありますので、伏木富山港については既存の施設を活用することによる波及効果も含めて、もう少し事業効果についてみていくということが必要だと思います。

(委員長)

地域への効果の定量化については、非常に難しいと思いますが、できるものについては考えて頂ければと思います。総論のところ、再評価の問題と地域への効果について記述しても良いかと思います。

伏木富山港及び金沢港については、対応方針は原案通り継続と致します。七尾港については、1人の委員からは反対意見が出ましたが、残事業の効果が高いことから、多数決で原案通り継続とさせていただきます。

少数意見で反対意見については議事録に残すということにしたいと思います。
港湾政策の選択と集中については、今後考えるということによろしいでしょうか。

(委員)

前回の評価時にどのような議論が出て、どういう対応をしたかということを入れたら良いと思います。

(委員長)

新規評価と再評価と事後評価で枠組みが違うかと思いますので、そこを十分考えて資料を充実させて頂けたらと思います。

4) 道路事業の事後評価

国道8号 黒埼拡幅

国道116号 学校町交差点改良

(委員)

事後評価の事業費は結果であり、当初はどのような見積もりをして、事業がどのように進捗してきたかを記述した方が良いと思います。特に学校町交差点では、地価が高い場所で用地買収を行っており、事業費と用地費が判るような項目にするなど、当初と最終費用が比較出来るような記述があっても良いと思います。

関連して便益についても、当初と平成22年の事後評価時点のものが比較出来れば良いと思います。一方、整備効果については現時点での説明になっていますので、これらの事を追加してもらえればと思います。

(委員長)

事後評価の枠組みが再評価とあまり違いが無いと思います。事業を開始して再評価を何度か経て完成していますので、事後評価の制度が始まってからは評価するための資料があるわけです。平成17年の時にどのような予測でB/Cを算出し、事業を継続して完成に至ったのか、当初予定とどのように違って、どのような影響が出たかなどが、3便益以外の点でも影響があると思いますが、その点が記述されていない様に思います。

(整備局)

事業費については、平成14年度に黒埼拡幅で再評価を行っていますので、それとの比較は出来ると思います。

(委員長)

平成14年の時点では、交通量の伸びや所要時間の変化などが平成22年ではどのように推移するのかという予測があったのだと思います。そういうものを比較をしたうえで、事後評価を判断する事が良いのではないかと思います。

(整備局)

例えば、学校町交差点では前回再評価と今回事後評価の比較表を載せています。項目としては推計値ですが、平成14年度の再評価時点と事後評価時点での交通量とB/Cを比較しています。実測値としては整備前と完成供用後の交通量を明示して、どのように変化したかを比較しています。この先どのようなデータを残して検証すれば良いのか等については、整理途中の段階ですが、事業費などの推移などについては明示することは可能であると考えています。

(委員)

前回再評価との比較については判りました。もう少し多くの情報が出せるように努力してもらいたいと思います。

(委員長)

事業が完成した平成17年から始まれば、平成18～20年については、前の段階で予測値が正しかったのか、どのようなところで改善をしていくのが望ましいのかななどを議論し、まとめるのが事後評価の役割ではないかと思います。先ほど地域の発展等については、当初段階では定量化出来ないということでしたが、黒埼拡幅の場合で言えば、4. 事後の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目において、地域の発展に対する貢献がありますので、この様な事が確保出来るような計画が望ましいという事です。過去のことをまとめて将来に活かすという事が事後評価の本来の役割だと思っています。

(委員)

事後評価は適正に事業を執行した結果について公表するものですが、行政で計画管理に携わる人々にとっても学ぶべき点が多くあると思います。そこで、皆様が事後評価から何を学んで、今後どのように事業を進めていくのかを公表することが大事だと思います。ただ、気になるのは、社会情勢が変わり、当初と違う想定となった時に、そのときにどう扱うかを考えておく必要があります。そうでないと、良い結果ばかりを言い過ぎ、真実が隠れてしまうので、工夫してもらいたいと思います。

また、学校町交差点については印象がものすごく良くなっています。そのような事を資料に反映させる事も良いと思いますので、ユーザーがどう思ったかという事を出来るだけ集めておくことも大事だと思います。このような事項は定量的かつ客観的になりにくいのですが、今後事業を進めていくときに住民がどのように感じているかなどを把握するうえでの指標となりますので、考えた方が良いと思います。

(委員長)

官庁営繕事業の場合は事後評価の時に不特定多数が対象ではないですが、アンケートを実施しています。公共事業であるため、地域への活性化や貢献という観点では、地域の声などを反映させるような手法を事後評価の要因に加えていく事を今後考えていかなければいけないと思います。

事業に対する改善措置の必要性はないですが、計画調査のあり方という点では、今議論となったような少し違う要因を付け加えていけば、公共事業の全体からすれば良い面

が出ると思います。事業から何を学んだのかということをつけ加えて頂くことでよろしいでしょうか。

(委員)

今後、事業評価を実施するにあたり、前回のデータや状況の変化がわかるようにして、次回も同じような議論ができるような状況にする事が大事かと思います。

(委員長)

今年度から詳細な議事録を公表することになり、委員会での議論はこれでわかりますので、よろしいと思います。資料も掲示されています。この様な取り組みが今後、同様な事業で必要な時に活かされるというご意見だと思います。

それでは本日の審議については終了させていただきます。