

平成28年度第5回行政評価委員会

日 時：平成28年9月7日18時30分～21時30分

場 所：さざなみ館 1階第1研修室

出席者：妹尾克敏委員長、倉澤生雄委員、三原春美委員、日野桂子委員、西田和眞委員、木本敦委員

事務局：空岡・小笠原・岡井

傍聴者：なし

1 開会

会議の成立を確認した。

2 議事

(1) 第4回会議録の確認

前回の会議録を確認後、No. 8 から13までの6事業の評価を行っていただいた。それぞれの事業評価に関し、要約した形での報告を行った。

(2) 行政評価（外部評価）

No. 14	長期計画道路新設改良事業（土木管理課）	…………… P 2～7
No. 15	橋梁維持事業（土木管理課）	…………… P 7～13
No. 16	土木総務一般事務（土木管理課）	…………… P 13～17
No. 17	道路維持修繕事業（土木管理課）	…………… P 17～22
No. 18	ポンプ場管理事業（土木管理課）	…………… P 23～25
No. 19	下水放流事業（土木管理課）	…………… P 25～29
No. 20	スマートIC整備事業（土木管理課）	…………… P 29～34

(3) 次回の委員会日程

第6回委員会は9月28日（水）18時30分～

第7回委員会は10月12日（水）18時30分～

(4) その他

次回委員会の事務事業評価シートを配布した。修正、追加資料があれば、事前に追加資料として送付することとした。

3 閉会

行政評価（外部評価）議事録

No. 14 長期計画道路新設改良事業（土木管理課）

事業対象：市道・車両及び歩行者

事業の目的：交通環境の改善を行い、交通事故を防止し、都市圏へのアクセスの円滑化を図る。

整備内容：現在1車線で幅員が狭く見通しが悪い道路を部分的に改良し、視距の確保と待避所を兼ねた1.5車線的な拡幅整備を行う。

直接事業費：当初予算19,823千円、決算額19,612千円（測量試験費2,732千円、用地買収費1,077千円、支障物件補償費1,223千円、工事請負費14,580千円）、人件費0.8人工分

年度実績：測量委託2件、用地買収4件、支障物件補償3件、道路改良工事1件（土木管理課）

昨年の課題であった市道高野川駅線における、平成29年度からの高野川橋架け替えに向け、橋梁手前までの道路改良を遅延なく完了させるため、地元役員を中心に事業説明会を実施し、また関係者に丁寧に説明をし、理解を求め、早期に用地契約を行うことができた。成果指標は、道路交通基盤の整備を達成するため整備済み率を掲げており、整備率は67%となっている。自己評価においては、事業の有効性がおおむね良好であり、B評価としている。所属長の課題認識にあるとおり、今後の建設計画路線の追加等の見直しについて、次年度以降検討したいと考えている。

（委員）

土木管理課の事業評価が続くのだが、全般的に成果指標や設定の考え方が少し違うのではないかなと思う。成果を目的の達成度合いとし、指標をその達成度の測り方とされているのだが、ここでいう目的はアクセスの円滑化や交通事故の防止である。その成果はどんな状態だろうか。今書いてある成果指標は活動指標であり、これは進捗の隠れている部分も見える工程表で表す方がよい。

成果指標で出すなら、こういった点でアクセスがどのくらい良くなった（時間が短縮した）とか、交通事故が防止されたとか、具体的な数字を出した方がいいのではないかな。整備内容は総合計画に入っているので、その達成度を測ってもあまり意味がないのではないかな。その点を説明いただきたい。

（土木管理課）

こちらが示している成果指標は、全体の計画がこれだけあって、それに対してどれだけ進んでいるか、いわゆる進捗率となっている。委員のおっしゃるとおり、目的地から到着地までの距離、時間が何分短くなったとか、何件起こっ

ていた交通事故がこのように減ったというのが示せるのが一番いいと思う。ただし、それに馴染むのは大規模な幹線道路とかバイパス工事といったある程度延長の長いもの、例えば高速道路の整備ができたのでこのインター間が何分で走れるようになった、一般国道を走っていた時間が何分だったので、その分早く到着できたという比較になると思う。ただ、この短い市道の道路改良において、その指標で比べるのは少し難しいと思う。もちろん事故がどれだけ減った、アクセスする時間が短くなったということは大事なことであるので、それも念頭に置きながら計画したり成果を確認したりする努力はしたい。ただし難しいところがあるということは理解いただきたい。

(委員)

それならば、地域住民の方に計画や工事に対してご意見をお聞きし、どれくらい変わったとか、どれくらい満足されたかとか総括的にやればいいと思う。

(土木管理課)

ご指摘のとおりである。これだけの費用をかけてやったことに対し、地元の方から、やってもらって助かった、こういうことができて良かったという満足度を確認する努力はしたい。

(委員)

まず、この事業の姿がよく見えない。長期計画道路新設改良という長期はどこに係るのか。長期計画なのか長期改良なのか、長期新設なのか。どういう事業だろうか。

それに付随することであるが、そもそもの計画にどんな計画があるのか。整備内容を見ると、4路線を整備するという計画である。それ以外のものはこの事業ではないと理解していいのかどうか。所属長の課題認識を見ると、2つの路線は終わったけれど、新たに付け加えるとあり、これは事業内容変更ということになる。それも含めて一つの大きな事業なのか、それとも4路線を改良する事業が一つのセットになっていて、それが終わるので次の事業に移るのか。よく分からない。

事業期間も平成27年度で終了になっているものの、今後の予算が入っており、これはどんな関係になっているのか全然分からない。事業の全体像を説明していただきたい。

(土木管理課)

長期計画道路について、伊予市の建設計画に長いスパンでどういう道路を改良していくかという計画がある。その中で国庫補助事業にかからない路線をピックアップして改良している。長期というのは1年、2年で終わらないような

路線という意味で考えている。

それから現在は4路線で計画をしているが、既にそのうちの2路線は終了している。所属長の課題認識に個別の1路線の名称が入っておるとおり、この事業に当てはまる路線があれば、その都度追加をしている。

事業期間の27年度は記載ミスである。終了年度は確定していない。

(委員)

そうすると、例えば1車線で見通しの悪い道路であって、国庫補助の対象にならない道路があれば、この事業に入ってくる可能性があるということだな。

(土木管理課)

お見込みのとおりである。

(委員)

そうすると、どの道路から優先的に整備するか決定するときには、要望がたくさん出ていると路線から選んでいくことにならざるを得ないので、そういう声をきちんとすくい上げる仕組みが何かあれば入れた方がいいのかなと思う。

(委員)

今のお二人の委員が言われたことに尽きると思う。今の指標はまさに進捗率であり、これは予算が決まれば成果指標は自ずと出てくると思う。第1次総合計画を読んでもあまり具体的なことは書いてないので、おそらくおっしゃったようにいろいろ整備する路線があって、この4路線というのは、27年度とか28年度でやる部分をベースにされているのだと思う。

例えば10年間のスパンで予算措置がどれくらい講じられるか、それにより優先度合いが高い路線をピックアップして、本来すべきものを分母としてどれくらい整備したかが成果指標になるのではないか。ここにいろんな路線が出てきているのだが、市道一ノ瀬高岡線にしても起点終点があるから、見通しの悪いところはものすごくあると思う。ある箇所を整備したからできたわけではないことから、非常に指標として出しづらいのは良く分かる。何となく単年度の指標で計画するのか、10年間スパンの長期で40%とか60%とかで出すのか。後者の方が分かりやすいような気がする。ただその指標が出せるかという点、予算措置が講じられるわけでもない点、非常に難しいとは思いますが、今の内容では分かりにくいことが多い。

こうだという指標はなかなか出ないのだが、確かに市道が拡幅されて整備される、舗装して擁壁を組んでくれると、車の運転をしていても良いなというのはよく分かる。満足度を聞くことも必要かとは思っているのだが、非常に難しいと思うので回答は結構である。どう思っているかではかこの事業は分からない。

(委員)

今までの意見と同じ内容である。私は市のホームページにある伊予市総合都市交通計画を拝見して、この中でこの事業の位置付けがあるのかなと思ったのだが、全然別の事業だということのようである。逆にこういった必要性を計画にまとめられた資料というのはおありになるのだろうか。

(土木管理課)

長期計画道路については今おっしゃられたような資料はない。過疎計画などに載っている路線を改良するようにしている。

(委員)

この事業は計画や予定、優先順位が決めづらい要因が何かあるのだろうか。

(土木管理課)

優先順位は付けられると思う。

(委員)

それならば是非。この都市交通計画のようにまとめていけばすごく分かりやすい。こういう順番で、中には計画から外すのが妥当ではないかという結論を出しているものもある。こういうものを出してもらえれば、それぞれの位置付けが分かりやすくなり、市民の皆さんも事業についての理解も深まり、透明性も高まるのではないかと思う。

(委員)

私も皆さんの意見と同じである。ずっと話を聞いていて、どの道路から直していくのか、優先順位は結局誰が決めているのか、そういう見通しが示されていないところが分かりづらいと思った。

(土木管理課)

道路整備の整備順位については、毎年地元の区長から要望を出してもらう。その出していただいたものを精査し、その中で緊急性や必要性があり、また長期にわたらないと予算措置ができないことから何カ年にわけてやるもの、その中から効率性のよいもの、整備することにより効果があるものを考慮した結果、この4路線が筆頭になったということである。来年以降もそういう地域の声を聞きながら、計画的に優先順位を付けながら限られた予算の中で執行していく予定である。

(委員)

シートの中にそういう一文があると分かりやすかったと思う。

(委員)

よろしいか。逆に気になったのだが、毎年の予算要求が区長たちの意見がべ

ースになるというのであれば、何か計画の整合性が取れないと思う。やはり総合計画でトータルどれくらいの予算と整備の必要があって、その中でここをこうしていくというふうに整理された方がいいのではないかと思います。

(土木管理課)

毎年新規になるわけではない。要望が出たからすぐにできるとも限らない。必要性を何カ年にわたって検討しながらやっていくということであり、今年はやれないから来年しようという段取りではないことを理解いただきたい。

(委員長)

シートで私だけが分からないのか、実施スケジュールの下に年度別直接事業費というのがあり、26年度以前から31年度まで合計が194,068千円となっていると思うのだが、そう読んでよいのだろう。

(土木管理課)

お見込みのとおりである。

(委員長)

そうすると、少なくとも31年度までは計画があり、お金がかかることが分かっているわけだろう。区長等々から要望が強いものを優先してしまうと、声の大きいところに先に配分してしまうことにもなってしまいますので、先ほど委員がおっしゃったように、もともと道路の整備計画それ自体にどういう大きな計画があって、少なくとも27年度以降31年度までの5年間、なぜこういう数字に反映するのか、どこかに説明されていてもいいかなと思う。反映できそうな気がする。

当面の整備内容として4本の市道が固有名詞で挙げられている。そのうち2つがもう完了したということであれば、あとは何がどういう形で残るのか、あるいは32年度以降はどういう計画になるのか。明確には言えないとしても、何か方向性が示されていれば、委員の皆さんがおっしゃった素朴な疑問に答えられることになるのではないかと、私は疑問を持って伺った。29年度以降もそういう直接事業費が計上される予定があるのだろう。

(土木管理課)

おっしゃるとおり、29年度から31年度に入っている金額は、4路線のうちの市道本郷線に係る測量設計費、用地買収費、工事請負費を予定している。32年度以降については、4路線の次の路線が決まっていないので、金額が入らない状態である。

(委員長)

高野川駅線は既に終わっているということになるのか。

(土木管理課)

高野川駅線は27年度と28年度に予定している。

(委員長)

なるほど、今年度で終わるということだな。

(土木管理課)

よろしいか。先ほど地元の区長の声というお話があったのだが、この区長の声というのは、地元の熱意を聞くのであって、区長が何度も来られるから優先するということはない。要望は要望として地元の区長の意見を伺っているのだが、要望されたら現地を確認して、本当に必要かどうか、急ぐものかどうかを確認してやっている。

(委員長)

余分なことを申し上げたのだが、そもそも伊予市にはかねてから多分にそういうパーソナルな要素に左右されることもあるという認識をしているので、担当課の皆さんは大変だなと思った次第である。

No. 15 橋梁維持事業（土木管理課）

事業対象：橋梁を通行する車両及び歩行者

事業の目的：橋梁の老朽化に起因する事故等を未然に防ぐ。

整備内容：5年ごとに定期点検を行い、老朽化が進んでいる橋梁については修繕設計、修繕工事を行う。

直接事業費：当初予算51,730千円、決算額50,501千円（委託費44,340千円、工事請負費4,269千円、手数料469千円、負担金1,423千円）人件費0.4人工分

年度実績：橋梁補修設計1件、橋梁点検95橋、橋梁補修工事1件、手数料1件、負担金1件

(土木管理課)

昨年の課題であった事業費の確保については、愛媛県道路メンテナンス会議において国土交通省、愛媛県と直接意見交換できる場を設けていただき、各市町からの要望や課題を継続的に把握、共有、連携して道路インフラ整備を進めている。成果指標は道路交通基盤の整備を達成するため、橋梁点検の実施率を指標に掲げており、32%となっている。自己の課題認識に記載している補助金等の確保については、一定の効果が出ているものの、なお補助率の増嵩など、国、県への要望を続けていきたいと考えている。事業の有効性がおおむね良好であることから、自己評価についてはB評価としている。所属長の課題認識に

あるとおり、職員の知識習得のため、国土交通省や愛媛県が実施する橋梁技術者育成のための研修会等に参加し、技術力向上を図りたいと考えている。

(委員)

イメージがしづらい。大事な事業だと思うのだが、特に意見はない。

(委員)

成果指標の考え方についての説明があり、32%と説明されたのだが、先ほどの延伸率も同様、シート上具体的にパーセントとか成果の記載はない。記載する欄があるので、そこは改善していただきたい。

その32%という成果を教えていただいていた話であるが、これだけ今年やる必要のある予定箇所があつて、なぜ32%になってしまったのか、どんな原因があるのだろうか。

(土木管理課)

指標の出し方がちょっと悪かったのかもしれない。伊予市には現在295橋の橋梁があり、その橋梁を5年間で一通り点検しなければならないという法律がある。橋梁の点検は26年度から始めており、26年度、27年度で295橋のうち32%が完了したという数値になっている。

(委員)

そういう意味では、指標として何かもう一工夫の余地があるのかなと思う。もう一点、どんどん増えていくというか、先ほど拝見した都市交通計画では、これから先この道路は廃止しようかという廃止候補路線があり、その道路は使わないということもあるのだろうが、橋梁は廃止することはないのか。一度橋がかかって道路もできてしまえば、それはそれで維持していくということになるのだろうか。

(土木管理課)

基本的には橋の修理をすることになる。ただおっしゃるとおり、費用対効果の問題で、橋梁を架け替えるとなるとかなりの費用がかかる。その際、少し離れたところに代わりの橋があるなら、橋を廃止するという選択肢もあると思う。久万高原町ではそのような判断をして1つ橋を廃止したそうである。余談ではあるが、高速道路を走っていると、その上を跨道橋が何本も渡っている。あの橋も毎年劣化していくので、落下すると大変なので、NEXCOの判断では、地元の同意を得てその橋を取り除きたいという考えもあるようである。

(委員)

ありがとうございます。そういった計画策定も進めておられるということでよろしいか。

(土木管理課)

市内にかかっている橋は生活道であり、通行に必要な市道であるという判断をしているので、可能な限り長寿命化を図り、修理をして使いたい。どうしても修理がきかない橋については架け替えをすることを考えている。

(委員)

今後とも利用度等をご検討いただき、そういう見直しも考えていただくよう希望する。

(委員)

1つ質問をさせていただきたい。工事請負費とあり、29年度は116,000千円とかなり金額が大きいので、これは新設あるいは大規模改修かなと思う。項目に委託費とあり、26年度以前21,280千円、27年44,340千円、28年29,500千円とある。この委託費の内容は何なのか。

(土木管理課)

委託費には2つの費用があり、先ほど説明した295橋の橋梁を5年間で一通り点検するために、毎年大体50橋、60橋のペースでやっている。その点検費用をコンサルタント会社に委託する費用が一つ、そして今回の点検は2回目になっており、1回目の点検をした時点で老朽化により修繕が必要という橋梁が37橋あった。平成25年1月に橋梁の長寿命化修繕計画を策定し、優先順位を付けて順番に直すようにしている。その橋梁を直すための現地調査と設計について、コンサルタント会社に委託している。その委託費となっている。

(委員)

分かった。5年に1回必ず法律で見直さないといけないということで実施率を挙げておられる。結果的に予算が幾らか付くことにより実施率はおのずと出てくるのだろうから、これはやむを得ないことだろうし、指標の取り方がおかしいこともないと思う。橋はかけると必ず老朽化し、自然災害や地震等で交通インフラが駄目になるので、必要な部分についてはライフラインの維持ということで続けていただきたいと思う。

今国道56号の肱川橋の架替工事（大洲市）として、仮の橋を横に造り、付替えるところは兩岸の家を全部取り壊して道路を広げて斜めにしている。恐らく取り壊して新しくなれば仮設の橋は撤去するのだと思うのだが、この工事を見ても大変だし、国道11号の橋梁の架け替え（四国中央市川之江橋）も小規模な河川であったのだが、それでもやはり数年かかっているのを見ると非常に大変な事業だと思う。ただインフラ整備ということで重要なものだと思うので、淡々ということではないだろうが、必要なものは整備していただくという

ことで是非お願いしたい。

(委員)

大体どう進めているのかというのは、説明で何となく分かってきた。若手技術者の育成という観点で、そのための予算は別に取らなくても大丈夫なのか。

(土木管理課)

国土交通省、愛媛県が主催でやっている研修会は、研修自体の費用は基本的に無料である。宿泊費については、予算を組まないといけないと考えている。

(委員)

是非お願いしたい。若手技術者というのが実際どれぐらいと捕捉されているのか。その点が分からない。

(土木管理課)

本市の土木技術者は高齢化しており、20代後半が1人、30代が数名であり、50歳前後の管理職になるような職員が技術者として現場にどんどん出ている状態である。したがっていろんな災害が起これば直ちに現場に走り、その道路の損傷具合や危険性の現地判断、正しい補修方法の指導に難渋する事態になっているので、若い技術者をしっかり育てていかないといけないというのが課題になっている。

(委員)

実際、職員の採用のところからかかってくる話ではあるのだろう。

(土木管理課)

ご指摘のとおり、採用もなかなかされていない。今後は人事部局にもそういう技術者についてはお願いしたいと思う。

(委員)

この話の内容ではないかもしれないが、所属長の課題認識に強く書いていてもいいのかなと思った。

(委員)

皆さんがおっしゃったことで十分だと思う。ただ所属長の課題認識のところ
で孤立する集落・家屋が無いように努めることと、今後の経費がどんどんかかる
ということがある。費用対効果等もあり、地域でも人間がいけないということ
になっているので、そろそろこの路線とか橋とか将来的に要るのか要らないの
かという検討をすべき時期に来ているのではないかと。費用はだんだん少なくな
ってくる。私は市に対して自前の財源確保をお願いしているのだが、そういう
マイナス的な要因も含め、将来の検討課題をやっておかないと間に合わないの
ではないかと思う。その辺り、現状の考えはどのようなものかお聞きしたい。

(土木管理課)

先ほどの説明のとおり、法律により5年に1度健全性の診断をしなければならなくなった。これは平成24年の笹子トンネル事件（天井板落下事故）があり、それまで国はどんどんトンネルや橋、道路を造っていたのだが、メンテナンスをおろそかにしていたことを反省し、これからはメンテナンスの時代だと、新しい道を造るより先に、現在使っている道の健全性や安全性をまず見てからやりなさいという考え方になっている。本市も新しいものを造るというより先にメンテナンスに傾注していきたいと考えている。

(委員)

それに合わせて、将来過疎地域がどういう変更になるかは知らないのだが、ひょっとすると集落がなくなる場合も考えられるのではないかと思う。その集落を近くに寄せるとか荒療治をしないとやっていけない時期が来るのではないかと思う。その検討はまだまだろうか。

(土木管理課)

特に中山地区や双海地区の山間部では限界集落という、住んでいる人が少なくなりコミュニティが形成できないとか、生活に難渋することでもできくる。ただし、住めば都であり、そこから離れてみんながいるところに一緒に住もうとか固まろうと言っても、なかなか難しいと思う。そこには愛着や営みがあるので、最低限の橋や道路は確保し、できるだけ不自由な生活がないよう考えるべきだと思う。一方では、コンパクトシティということで、町なかに高齢者に住んでもらい、歩いて暮らせるまちづくりや一つのコミュニティを形成して生活するという考え方もある。やはり最低限の橋や道路は整備し、メンテナンスしながら使っていきたいと思う。

(委員長)

私は、この橋梁維持事業と後に出てくる道路維持修繕事業の方が、新設改良事業よりしんどいだろうと思う。事業の妥当性云々についてはどうこういうことではないと思うのだが、教えていただきたい点が2つ。まず5年ごとのチェックが義務付けられた根拠となる法律は何だろうか。参考までに。

(土木管理課)

平成26年7月に、道路法施行規則第4条の5の5¹の規定が施行され、それに

¹ 第4条の5の5 令第35条の2第2項の国土交通省令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、次のとおりとする。

一 トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の付属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるものの点検は、トンネル等の点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者

5年に1度必要な知識と技能を有する者が近接目視を行い、健全性の診断を行うということに統一された。

(委員長)

もう一つ。愛媛県道路メンテナンス会議によって国交省や愛媛県と連携し道路インフラ整備を進めているという記載がある。これは何年度からスタートしているのか。

(土木管理課)

道路メンテナンス会議が設立されたのは平成26年6月である。

(委員長)

5年ごとのチェックを万全にするためという理解をしてよろしいか。

(土木管理課)

お見込みのとおりである。

(委員長)

要するに47都道府県ごとにそういうものを設置して運営をしていると理解してよろしいか。

(土木管理課)

おっしゃるとおり、全ての都道府県にある。

(委員長)

私の聞き違いでなければ高速道路のメンテナンスがメインであったかと思う。NHKの特集か何かで高速道路メンテナンス元年という番組が企画されたことがあり、笹子線の事故以降、そういうことがないように目視云々は当たり前のことになり、ボルトがどうこうという絵を見た覚えがある。それが全域にわたってということだろうと思うのだが、伊予市の橋梁295本のうち、もう使えそうにない、メンテナンスの余地がないというのは、まだないということだろうか。

(土木管理課)

点検した結果、補修は無理で架け替えをしなければいけないという橋が現在1橋だけある。その橋については、平成27年度から詳細設計を始めており、29年度から工事する予定になっている。

(委員長)

なるほど。冒頭に言ったとおり、橋梁や道路の維持は地味だけれど大変しん

が行うこととし、近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本とすること。

二 前号の点検を行ったときは、当該トンネル等について健全性の診断を行い、その結果を国土交通大臣が定めるところにより分類すること。

三 (省略)

どい作業というか事業だと思うのだが、これについて予算が多い少ないと議論されることは、私はないと思っている。それから委員が指摘された若手技術者の育成が急務という点については、人事部局云々ではなく、要は団塊の世代が大量に退職した後、そういう分野においてバトンタッチがうまくいってないという一つの表れではないかと思う。その辺の説得力というのは、合併して10年、しっかり時間が経っているのだが、庁内では合意形成できないのだろうか。背に腹は変えられないと思う。

(土木管理課)

聞き及んでいる部分だけであるが、今年の採用試験では数名の土木職員の採用があるやに聞いている。募集をしなかった時期もずっとあり、また募集しても応募がなかったこともあり、20代、30代の者がいよいよいない。能力の継承や現場での対応のノウハウを下の者に伝えることができない状態なので、今後を非常に危惧している。これからも我々技術部門の者が上司を説得していきたいと思う。

(委員長)

それが一番大変だと思う。都道府県レベルでも土木部のいわゆる技術屋を確保するのがかなりしんどくなっているようである。そこら辺の情報交換も含め、今まで以上に緊密にされるといかがかと思う。

No. 16 土木総務一般事務（土木管理課）

事業対象： 市民

事業の目的： 各土木施設を適切に維持管理し、市民が安心・安全に暮らせるよう事務を行う。

整備内容： 道路や橋梁、街灯などの土木施設を適切に維持管理又は整備をするための一般的事務事業を実施する。

直接事業費： 当初予算16,845千円、決算額15,763千円（コピー代、土木関係法令集の追録代、月刊「建設物価」など設計積算参考図書代金など消耗品費約1,300千円、街路灯の電気代等約2,600千円、土木工事等積算システムソフトウェア保守委託料約810千円、北山崎海岸海浜公園維持管理委託料約105千円、設計積算システム賃借料約5,500千円、図面用コピー機使用料700千円、GPS測量に伴うデータ配信サービス使用料約260千円、愛媛土木協会や松山都市圏道路整備促進期成同盟会など各種同盟会・協議会負担金約760千円、測量CADシステム保守登録に伴う負担金約390千円）、人件費

0.2人工分

(土木管理課)

当初予算と決算額に約1,000千円の開きがある。これは、市道に設置している街路灯の電気代が予算額より少ないこと、用地買収における土地権利者の所在不明や相続人が存在しない場合に手続上必要となる裁判所保管金支出がなかったことによるものである。昨年の課題である道路や水路、河川、港湾、ポンプ場、樋門などの土木施設の維持管理作業の見直し等については、その必要性を十分認識しているもののマンパワー不足などにより、改善に至っていないのが現状である。総合計画上、住環境の整備と生活安全の確保に位置付けているものの、事業が土木総務一般事務であり、内容が道路、河川、港湾、海岸と多岐にわたることから、目標を定めにくく、成果指標は事業費の対前年比としている。自己及び所属長の課題認識のとおり、電気料金の値上がりによる経費が増加しているほか、土木事業の設計積算に必要な委託料や賃借料、各種協議会、同盟会の負担金といった経常経費が大半であり、費用の大きな削減が見込めないのが実情である。記載にあるとおり、不必要な消耗品の買いだめをしないよう、今後もさらに経費の削減に努めていきたいと考える。

(委員)

先の道路や橋梁関連の改修や修繕以外の事業ということではよろしいか。

(土木管理課)

道路を造ったり橋の点検や改修を行ったりという直接土木工事にかかる事務事業ではない。説明で触れたとおり、土木工事を行う際に生じる図面を描いて設計書を作り積算するという作業などを行うためのシステム保守点検委託料などである。

(委員)

そこが分からない。その事務費はさっきの事業費に入っていくのではないかなと思う。

指標を対前年比でやるということであるが、この指標は事業費が変われば当然変わってくると思う。それを前年比でやって1以下で何とかという考えはおかしいのではないかな。事業費に基づいて、事業費の何%というのなら分かるのだが…。もう一つ。この比較は難しいところではあるが、できれば近隣市町と同程度の事業内容を教えてもらって経費の比較をしてみるとか。前年と比較するのはどうかという気がする。そこはどう考えておられるのか。

(土木管理課)

まず設計積算に関わる委託システムの保守料や維持管理費用については、こ

の土木総務一般事務で経費を見ている。設計といっても道路あり河川・水路があり、橋梁がありと、土木メニューの中で複数のメニューを網羅していることから、土木で何%計上したり河川で何%計上したりということになっていないのが実情である。例えば今年100本設計しても200本設計しても、システムの保守点検委託料、賃借料等には影響がなく、一定額である。

もう一点、他の市町との費用の比較については、他市町もこのような事務事業評価を行っていると思うので、その辺りはさらに研究したいと考えている。

(委員)

この費用全般を圧縮するということはなかなか難しいだろうという印象があるのだが、まだ圧縮する余地はあるのだろうか。

(土木管理課)

設計積算システムの賃借先の料金が減るとか安くなるとかになれば当然料金は減ってくるだろうが、現状ではあまり見込めないと思う。ここでも触れているとおり、不必要な消耗品の買いだめをしないという部分に限られてくるだろうと思う。

(委員)

それに関連して、成果指標を1以下という、前年より安くするというのは分かるのだが、恐らく減らないだろう。それどころか永遠に達成できない成果指標になりそうな気がする。どうしたらいいのか良い案はないのだが、対前年比という、実現できない目標では意味がないのかなという気がした。

(委員)

これは土木管理課に係る共通的な経費だと思うので、なかなか成果指標も出しづらいと思う。ここに掲げられているように消耗品の不要なものは買いだめをしないと言うのだが、これは街路灯の電球とかだと思う。これは逆にまとめて入札なり相見積もりなり取って買う方が単価は安くなる。年間でどれくらい替えないといけないとか、用紙がどれくらいいるというのは、ほとんど経験則で分かっておられるので、不要なものを買っているのではないと思う。ただこういう書き方では、年度末にいらない切手などを買って予算消化するという悪いイメージになってしまう。自助努力のしようがない基本的なコストだと思うので、対前年比としても物価が上がればおのずと上がってくるので、1以下に納めるのは非常に難しいと思う。これは感想である。

(委員)

私も同じ考え方である。1点だけ、委託料に海浜公園の事務管理委託料とあったが、これは公園管理担当課ではなく土木管理課が支出するものだろうか。

(土木管理課)

北山崎海岸の本郡地区と森地区の2か所に海浜公園がある。これは海岸施設として愛媛県が整備をしたものである。その施設を伊予市が維持管理委託を受けて、さらに地元の区長へ維持管理委託しているものである。実際の管理は、草刈りや水やり、それから水道や街灯が付いているので、その目視点検等をお願いして、年間の管理をしていただいている。

(委員)

公園を維持するための費用ではなく、土木管理課がやらなきゃいけない業務というところだろうか。

(土木管理課)

海浜公園という表現はしているのだが、海岸施設の一環として造られたものであり、海岸施設という観点から土木管理課が維持管理委託をしている。

(委員)

現場が分からないのでどうなのかなという感じはあるが、内容は分かった。

(委員)

私も特に意見はない。ぱっと見、事務事業名が土木総務一般事務とあり、何だろうと思って事業内容を見ると、いろんなことにお金がかかるのだと分かった。確かに多岐にわたるので事務事業名もこうなるのかと思っただけである。

(委員長)

皆さん口々におっしゃったのだが、これは支出というか、欠くべからざるものだと思う。委員から指摘のあった改善策のところ、消耗品については不要な買いだめを控えて経費節減に努めたというのは、今までやっていたのかと揚げ足を取る人がいないとは限らないと思う。

(土木管理課)

表現に気を付けたいと思う。

(委員長)

それから負担金云々とあったのだが、これはほぼ自動的にというか、義務的に加入しなければいけない組織の負担金ということだろう。

(土木管理課)

お見込みのとおりである。

四国縦貫・横断自動車道建設促進協議会、日本道路協会、市町道整備促進期成同盟会、国道378号整備促進協議会と、挙げると切りがないのだが、それぞれの協議会・同盟会に該当する愛媛県内の市町は全て加盟している。これらの協

議会を通じて、国へ予算獲得活動など行っている。日本全国このようなスタイルになっているという認識をしている。

(委員長)

そういう意味では、あえて言うと土木畑の体制が一番古くなっている。私も県の入札監視委員会に10年ほど関わってつくづくそのことを実感した。建設業だけになると、ひょっとするともっと露骨なのかもしれない。これは致し方ないとは思うのだが、これだけ情報ツール、通信ツールが発達した現在、もう少しスマートになってもいいのではないかという気がするので、不必要な組織や会議はやめたらどうかという、勇気ある発言をどこかでするのも一つの手かなという気はする。

No. 17 道路維持修繕事業（土木管理課）

事業対象：市道を通行する車両及び歩行者

事業の目的：市道の維持修繕を行い、安全性・利便性の向上を図る。

整備内容：舗装補修・道路構造物等の修繕・法面保護を行う。

直接事業費：当初予算86,071千円、決算額81,526千円（工事請負費52,340千円、原材料費216千円、その他委託料等28,970千円）、人件費2.0人工分

年度実績：業務委託96件、維持補修工事59件

(土木管理課)

昨年の課題にあった、道路異常等の情報収集や直接事故につながりそうな修繕の早期対応については、各地域の区長や住民からの通報があった場合、即現場対応を行っている。道路交通基盤の整備を達成するため、地元要望を取り、優先順位をつけて次年度に予算化しているものの、市道の草刈りや清掃等、日常の維持管理もあるため、成果を指標化するのは困難な状態である。自己評価は事業の有効性がおおむね良好であり、B評価としている。所属長の課題認識にあるとおり、定期的な市道パトロールを実施することが困難なため、区長や住民からの情報や要望等があった場合、現地確認を行い、緊急性等を判断し、現年度予算、次年度以降の予算に分類して対応したいと考えている。舗装修繕、道路法面の点検、補修について、補助対象になる箇所については、国庫補助事業を活用し対応していく。

(委員)

これも大事な事業だと思うのだが、事業のイメージが湧かないので何とも言えない。成果指標の請負工事件数の目標34件はどのように設定されたのか。

(土木管理課)

26年度の目標実績を34件としている。これは25年度に翌年の改良や維持修繕の要望を区長から取り、その中で必要と思われる件数を目標としている。

実績はそれより少ないのだが、これは予算の問題や急きょやらないといけないう事例があって、そちらにお金がたくさんかかってしまい、できなかったことによって30件となっている。27年度については、今言った突発的な修繕が必要な事例や、草刈り、道路側溝の掃除などあるので、目標件数の設定が非常に難しいことから、成果指標を表現していない。

(委員)

説明にあった委託料の96件、この委託事業はどういう委託をされるのか。

(土木管理課)

半分以上が道路法面の草刈りである。どうしても梅雨時期になると路肩の法面に草が伸び、車の通行に支障を来すため、草刈りを行っている。あと道路の側溝の掃除や災害ではない小規模な山崩れの土砂除けという委託がほとんどである。

(委員)

なるほど。もう一点、所属長の課題認識で、国費対象として実施できるかどうかを判断してという話で、事業費の財源内訳に国庫支出金が入っていないのだが、国庫の予算がついたら別の事業に分類されるということか。

(土木管理課)

平成27年度から舗装補修工事と道路法面の大きな山留めの構造物の点検・補修が国の補助に乘せられるようになった。それ以前は全て単独工事をやっていたのだが、国の補助要綱に当てはまる場合には補助に乘せることができる。27年度も予算を組んでいるのだが、その分は繰越をしているため、27年度決算に出ていない。28年度も引き続きその事業をやるよう、計画している。

(委員)

この中で国庫補助の措置が付くものがあって、完成してないから出てないだけということだな。理解できた。成果指標については、例えば適切に対応していても、直接要望を出す区長が多ければ、その辺の意見なり住民アンケートなり、適時適切な対応をしていくというのは無理なものだろうか。

(土木管理課)

現時点では数字で全く表していないので、今のご意見を参考にどの方法がいいのか、これから検討したいと思う。

(委員)

1つ質問である。市道の関係でありながら、原材料支給というのがあるのだろうか。

(土木管理課)

ここに載っている原材料費は農林水産課が実施している原材料支給とは違い、原材料を市が買う形となっている。決算額216千円のほとんどが簡易アスファルト舗装材というものに使っている。市道のパトロールや住民の通報により市道に穴が開いている場合、職員が行って即座に穴埋めすることとしている。

(委員)

原材料をもらって地区で農道など整備するイメージがあったのだが、理解できた。ここでは区長から毎年要望が上がっているし、緊急性のあるものはやっていただいているのが実情なので、特にはない。

(委員)

昨年度の課題に対する具体的な改善策の記述に当たり前のことが書いてある。昨年度の課題が分からないのだが、なかなか修繕してくれないということだったのだろうか。

(土木管理課)

昨年度の課題には、定期的な市道のパトロールなどができないかということを書いていた。現在市道が1,000路線ほどあり、山間部が多いため、職員が定期的にパトロールするというのは難しい状態である。どうしてもその道を通っている地元の方や区長からの連絡があって、初めてその現場に行くのが実情である。昨年度の課題を克服するのは難しいものの、通報、報告いただければ、すぐにその日、遅くとも次の日には現場を確認し、危険なものについてはその場で対応したり、業者に報告したりしている。

(委員)

通報があれば対応をしてきており、それに対する改善策はないわけだから、見直した方がいいかなと思う。所属長の認識や今の説明のとおり、実際パトロールで回るのは困難ということではあるが、できるだけそれを増やしていくとか、パトロールをこれだけ実施し、そのうちこういう危険箇所を発見しましたという指標を挙げれば、パトロールをやっていることは分かる。そういう点を成果指標に立てるべきだと思った。

あと自己の課題認識に補修工事の計画を立てるとあるので、先ほどの長期計画道路と同じことにはなると思うのだが、計画をどう立てて、それを1年間でどれだけ達成したかを見るのがベストである。突発的に起こるものは仕方がな

いし、そこにお金がかかってしまうのも仕方がないのだが、統計的にそれも含めて数を出そうとするから苦勞をしてしまう。これだけ補修しようという計画があって、それがどれだけできたかというのは、トータルして作っていくことができるので、そういう指標を出して整理されるといいのではないかと思います。

それに加え、突発的にこういう要望があって何件対応したというのは、それはそれで活動指標として書ける。そういうふうに分けてやらないと表現しづらいのではないかと思います。

(土木管理課)

検討したいと思う。

(事務局)

よろしいか。道路パトロールに関して、未来づくり戦略室が所管しているものに、日本郵便株式会社と提携しているものがある。郵便の方は毎日市内をくまなく走られており、昨年度からその集荷業務の中で道路の異常や防災、防犯の面で危険な箇所があれば通報いただくという仕組みを開始している。道路やガードレールの異常については、現在2件通報をいただいております、やや実績が上がってきている。具体的な改善には至っていないものの、そういう通報制度を今後も続けていきたい。そういった取組を開始していることを付け加える。

(委員)

道路の異常について、道路が壊れていることもあるが、違法占拠というものもある。これはどう対応するのだろうか。

もう一つ、道路の新設の場合は過疎債を使うと言われたのだが、地域の活性がうまくできるというなら、この補修修繕費くらいは過疎債でできると思う。地域の方から総花的に受身の仕事、依頼をされてやるのではなく、もっと前向きで地域活性化させればある程度の財源も出てくるし、将来的にやっていけるのではないかと思います。そういう前向きに未来戦略的な仕事をやってくださいというお願いである。過疎債にはどんな制限があるのか。

(事務局)

過疎債は人口の減少率がものすごく高い市町村のインフラ整備を行うことにより、過疎を解消するというのがメインである。新設のものに関しては対象となるのだが、簡易な補修についてはそれぞれの市町が対応する。

(委員)

それはそうなのだが、これからの行政はもっと前向きにいろんなセクションが混ざって、この地域はこういうやり方をすれば活性化するとか、活性化したらこれくらいの規模が出てくるとか、そういう全体的な対策をもって地域を主

導していくということはやらないのか。

(事務局)

補修修繕によって過疎を止めるというのは…

(委員)

もうよい。その道路の異常についてはどうか。以前聞いた話では、伊予市には不法占拠がいっぱいあって対応し切れない。何かあった場合にはどけてくださいという対応しかできていないようであるが、現状はどうか。

(土木管理課)

道路の違法占拠、不法占用ということについて、私は土木管理課３年目であるが、その間悪質な不法占用は聞いていない。ただ住民から時々通報があり、現場へ行ってどけてくださいとお願いすることはある。

(委員)

この会でいうことではないが、ある土木業者はやった方が勝ちだと言っていた。しっかり対処しないとめちやくちゃになってしまう。

(土木管理課)

そういう事例があれば土木管理課に教えていただきたい。こちらとしても強く対応していきたいと思う。

(委員長)

先ほど言ったとおり、維持修繕事業なので不可欠だと思う。先ほど突発的な不都合とか不具合とか含めてという説明であったのだが、いわゆる災害復旧とはまた別なのか。その突発的なもののイメージができない。

(土木管理課)

災害復旧の場合は災害復旧費で予算を組んでやっている。一般的に災害になるのは集中豪雨が多いのだが、時間雨量と日雨量の基準があり、それを超えた場合の災害は国の補助がもらえる。そこまで降っていないけれど崩れるということもあり、その費用がこの道路維持事業で計上されている。

(委員長)

クリアな回答ありがとうございます。先ほど日本郵便に委託して道路やガードレールの異常があれば連絡するという話があった。松山市の事例では、直接道路がどうこうということではなく、市民参画まちづくり課という市民部所管のところがやっているのだが、日常的な市道のメンテナンスというか掃除に関し、協力してくれるところに掃除道具などは提供するので、定期的に掃除してくださいという、まつやまマイロードサービスという事業をやっている。例えば松山大学と愛媛大学との間の道路は、カレッジロードということで我々が月

1回くらいだと思うのだが定期的に掃除している。大学の敷地に沿った市道については、そういう形で道具を買ってもらって無償でやっている制度がある。県でも愛リバーとかやっていると思うのだが、伊予市では既に制度化されているのだろうか。

(土木管理課)

県には愛ロード、愛リバーという制度があり、それについては、住民の方が市役所に来られて、河川であったり県道であったりの掃除をするという場合には、県に連絡し、必要なものを送っていただき、住民の方にお渡ししている。市においても市道の掃除等をされる場合、同様に軍手やほうき、草刈りの刃や燃料などを原材料支給としてお渡しし、道路あるいは河川の掃除等をやっているのが現状である。

(委員長)

それは市民の方から申し出があったときにその都度出るのか。

(土木管理課)

申し出の都度お渡しをするという状況である。

(委員長)

具体的にそういう制度がありますよということで、市民に向けて市からアピールというか、アナウンスはしていないということか。

(土木管理課)

ご指摘のとおり、最近は行っていない。制度創設時には広報誌や区長への説明といったPRはしていたようである。

(委員)

ホームページはあるのか。

(土木管理課)

ホームページには出していないと思う。

(委員長)

それはもう少し積極的にアピールというか、アナウンスというか、した方がいいと思う。ただ限界集落等々になるとそれさえ難しいということになるのだろう。それも含めどこがどうだというのは、はっきりすると思う。あまりエネルギーのかからないことなので、是非おやりいただきたい。

(土木管理課)

その辺り、予算額等も踏まえて、前向きに検討したいと思う。

(委員長)

よろしくお願いします。

No. 18 ポンプ場管理事業（土木管理課）

事業対象：集中豪雨、高潮等により浸水被害を受ける市民

事業の目的：市内各所にあるポンプ場の適正な維持管理を行い、豪雨による災害を未然に防ぎ、地域の防災・安全の確保を行う。

整備内容：ポンプ場施設の維持修繕、改修及び施設の管理委託を行う。

直接事業費：当初予算23,610千円、決算額21,804千円（需用費7,535千円、役務費160千円、委託料12,014千円、工事請負費2,095千円）、人件費0.2人工分

年度実績：修繕工事5件、改修工事2件、業務委託13件

（土木管理課）

昨年の課題であった長期的なスケジュールに基づき修繕等を行うため、大谷・安広・梢川の大規模ポンプ場については、28年度から下水道課に完全移行し、同課が現在策定している長寿命化計画に沿ってポンプのオーバーホール、建屋の修繕等を実施する計画である。生活環境の整備として下水道施設の整備を行い、浸水防除を達成するためポンプ施設の維持管理を行っているものの、本事業はポンプ及び建屋の修繕、光熱費、管理委託料等の維持管理費であるため、成果を指標で表すのは困難と考える。自己評価は妥当性・有効性がおおむね良好でありB評価としているものの、効率性はCとなっている。所属長の課題認識にあるとおり、下水道課に移管された3か所のポンプ場についても、周辺に土木管理課が管理する樋門施設があるため、大雨警報時には連携して管理する必要がある。それ以外の小規模ポンプについても計画的な管理、修繕を行い、市民の安全・安心な生活に寄与する。

（委員）

この計画の事業は、数字から見て将来どのように考えられているのか。今後は災害の規模も大きくなっているし、なるのは間違いない。この事業計画は従来のポンプ設備の事業の補修に限られ、将来の大雨や大規模災害に対する予算措置は入っていないように思う。その点どのように考えられているのか。

（土木管理課）

現在管理しているポンプ場は、流入雨水の降雨量が時間雨量37ミリ程度の計画である。排水能力やそのポンプ場に至るまでの管渠の口径もそれにのっとって計画している。今各地で発生している突発的なゲリラ豪雨など、80ミリとか100ミリとか降っていると報道されているので、伊予市でそのような雨が降ったら対応に大変苦慮することになる。下水道課所管であるが、現在、計画的にポンプ能力の増強及び更新などに取り組んでいる。

(委員)

下水道課でやるのか。

(土木管理課)

お見込みのとおりである。本来公共下水道のポンプ場は公共下水道事業で整備されるものとなっており、下水道課に移管することから、来年度はこの事業は下水道課の説明となる。委員がおっしゃるとおり、今の伊予市の雨水に対する施設の能力は非常に脆弱で頼りない状態になっているので、対応を急ぐべきだと思う。

(委員)

事業の目的には4つのポンプ場と書いてあり、所属長の課題認識では土木管理課が管理する12か所のポンプ施設となっている。これはどういう関係だろうか。

(土木管理課)

事業の目的に書いてある4つのポンプ場というのは記載ミスである。所属長の課題認識にある、27年度時点では14か所が正解である。

(委員)

そうすると、このポンプ場とポンプ施設というのは同じことなのか。施設は分かるけれど、バリエーションがあるように見える。内容はそろえていただいた方がよい。

次に成果指標である。浸水被害がゼロというのは良いことではあるのだが、指標としてはどうかと思う。現状はポンプ施設を点検したり長寿命化対策をしたりということなので、差し当たってのトラブルは起こってないと思うのだが、例えば点検をした結果、トラブル、問題点が幾つあったとかなかったとか、そういう方が指標としては適切なのかなと思った。

(委員)

この事業そのものがポンプ場管理になっているので、いかにメンテナンスするかということだろう。技術的な問題もあるし、業者の入ってくる問題もある。当然入札をされると意図せぬ業者が入ってくるかもしれない。特に適切に維持を、という以外特に意見はない。

(委員)

私も特にはない。問題なく動くかどうか、それも管理を委託しているので、成果指標がなかなか難しいのだろうが、それこそ間違いなく動くということは何回か確認してみるということでもいいかなという気がした。

(委員)

私も同じく、本当に適正な維持管理に努めていただきたいと思います。

(委員長)

所属長の課題認識に、3つが下水道課に完全移行され、残る12か所が相変わらずの管理下ということになっているのだが、そのいきさつを伺ってもよろしいか。全部下水道課に移管してもよかったのかなと思ったので。

(土木管理課)

平成28年4月1日から1つ増えて15カ所になったのだが、そのうち3つの大谷・梢川・安広のポンプ場については、公共下水道事業で整備されたポンプ場である。それ以外のものは小規模なもの若しくはポンプ場ではなくポンプ施設があるだけのものもある。例えば国道56号の下を通っている市道があり、ここに雨が降ると高さが低く自然で排水できない箇所がある。そこに小さな水中ポンプが付いている。そういったものは、これからも土木管理課で管理することになる。

(委員長)

要するに、下水道課は公共下水道になっているものを全て所管すると。

(土木管理課)

お見込みのとおりである。

(委員)

参考までに、所属長の課題認識にある貨物基地関連道路とはどこの施設か。

(土木管理課)

現在、上野と上三谷の辺りにJRの貨物基地ができている。その貨物基地の下を通る道路を県に造っていただいた。当然線路の下を通るので、自然排水ができないためポンプを設置した。

No. 19 下水放流事業（土木管理課）

事業対象：漁業関係者

事業の目的：公共下水道及び大谷・安広・梢川の3ポンプ場から協働漁業権内への雨水、汚水の放流について漁業関係者の合意形成を得るとともに、漁業振興を図る。

整備内容：漁業関係者の同意・協力に対し、漁業振興を図るため、下水道接続率に応じて漁業協同組合に協力費を助成している。3年に1度下水道接続率の調査を行い、金額の見直しを行っている。

直接事業費：当初予算1,703千円、決算額1,703千円（梢川排水区の下水放流協

力費820千円、安広・大谷排水区の下水放流協力費883千円）、人件費0.01人工分

(土木管理課)

昨年の課題である排水区域内の公共下水道の整備と域内の下水道接続率の向上について、平成27年度が見直し時期となっており、3年前と比較をして57戸の増、率にして1%の増となっている。成果指標は、つくり育てる漁業の推進や環境保全、さらには水産物の個性化とブランド化に寄与するものとして下水道接続率の指標を掲げており、結果は増加と一定の効果は出ているものの、自己の課題認識に掲げているとおり、さらに下水道接続率の向上に取り組む必要があると考えている。接続率の向上に係る具体的な取組として、市の広報紙に接続依頼記事を掲載するほか、職員が接続していないお宅を訪問して直接お願いをしている。所属長の課題認識にあるとおり、接続率の向上が直接事業費すなわち下水放流協力金の削減につながり、ひいては良好な水質の保全にもつながることから、引き続き接続率の向上に努めていきたいということである。

(委員)

これは協力費なので、下水を接続すればどんどん減っていくのだろう。

(土木管理課)

お見込みのとおりである。下水道接続率が向上していけば協力費は下がる計算式であり、3年に1度見直しを行っている。当然昔に比べ接続率が上がっているので、3年に1度のペースで削減できているのが現状である。

(委員)

内容は理解できた。この事業の低評価という抽出基準のところについて、所属長の有効性評価がDというのが引っ掛かっているのだろうが、どんなところに問題があると認識していらっしゃるのか聞かせていただきたい。

(土木管理課)

このポンプ場の処理区域内で下水道の整備ができたものの、つないでくれる人が仮に9割しかいないと、あとの1割の人の水は引き続き生活雑排水としてポンプ場にやってくる。みんながつないでくれれば、雨水が来るだけで協力金を払う必要がない。お金を払うということに主眼を置くのではなく、接続を1日でも早く100%にする努力が先ではないかという思いでDにしている。公共下水道への接続は受益者の義務であり、半年以内には生活雑排水を接続しないといけないし、3年以内に水洗便所にしないと法律で決まっているので、市民の皆さまに遵守していただく必要がある。接続の可否の選択の余地はない。

(委員)

市民の皆さんの協力が得られないところが低評価になったというところだろうか。

(土木管理課)

そう推測する。市民の皆さんが協力していただけるよう、こちらからお願いをもっとしないといけないということでDとした。

(委員)

協力金を払うことは有効ではないというご主張だったということだろうか。

(土木管理課)

お見込みのとおりである。

(委員)

法律にのっとって義務を受け入れてもらう以外ないと思う。協力金は瀬戸内ではどこでも問題が出てくるのだが、もともと人間が住んでいるところでは生活排水は流れている。なぜ漁業補償のお金を払わないといけないのか疑問である。東予地区では工場が林立しているので、漁業者の方はとにかく漁業権を持っていれば毎年一定の補償金が払われるので、それを分配している。例えばある地区はパルプの製紙の廃棄物が出る。捨てるところがないので、10年に1度は埋め立てをするのだが、国税局で漁業補償の対価率の話をすると、前回の事業のときに漁業権は廃止したはずなのに、10年経ったらまた復活すると。漁業補償の漁業権を全部保障していても、10年後に新たに申請すると県で漁業権が認められる。この繰り返しを国民の皆さんが知ったら、なぜ漁業の方だけ手厚いことをするのか、農業の方には何か補助をしてくれるのか、ということになってしまう。しまなみ街道の橋の工事の際も、政治決着で多額の補償金が出たのだが、国税局で進めていると上灘や下灘、その向こうからも漁業権のお金を取りに来るし、分配する際は大阪でもどんどんしている。相続人のところまでお金が渡っており、非常に公共事業にお金がかかっているという現状があると思う。普通はきちっと排水基準があるので、工場の皆さんも排水は化学処理をして、ほとんど無害の状態で流すけれど、それでも漁業補償を取るというのが現状だろうと思う。

私は、この内容を世間一般に公にして、これは払う必要がないのではないかという議論が出てくるようにした方が良いのではないかと思う。直接この補償ではないが、かねがねそういう疑問を持っている。この事業について特に意見はない。

(委員)

私もずっと読んでいて、下水道の整備と漁業補償の助成がどういう関係があるのか全然分からなかったのだが、今の話を聞いて、そういう仕組みなのかというのが分かった。

そもそも何でこの助成がいるのかというところがある。この事業の目的自体が実際はどうなのか。汚水を流さないとか下水道を使ってほしいというのなら、そちらに助成するのが本来の姿だと思う。私はこの事業自体何か変な事業だなという印象だけが強くなった。

この予算の使途は協力費としての助成として使われているのか。

(土木管理課)

市から漁協に対して協力費という形で支出している。その先については具体的にはこちらで把握はしていない。

(委員)

事業の規模がどんどん減っているので、いずれなくなる感じはあるのだが、実際に必要なものなのだろうか。よく分からない。

(委員)

おかしい話である。

(土木管理課)

先ほどの指摘どおりであり、ポンプ場ができる前から人の営みがあれば生活雑排水は出る。それは高いところから低いところに流れるので、海に行くのは当然である。伊予市でも埋め立てをして浄化センターを造ったり、五色姫海浜公園を造ったりして市民の皆さんに喜んでいただく事業をした。すると海岸線で漁をしていた方がしづらくなった。そういう漁業の方への補償と言うとおかしいのだが、そういう意味合いで漁船の修理とか漁具の整備に使ってもらおうという意味があるのだと思う。皆さんが下水道に接続してくればこのお金を払う必要がなくなるので、接続率を上げて100%を目指していきたいと思う。

(委員)

私はこの公共下水道がもともと良いと思っていない。公共下水道の進捗も市で根本的に見直すべきだと思っている。この漁業補償も理が通らない。接続率が上がればBODも良くなると。この事業は接続率が大事であって、BODが問題ではない。ただ要するに環境がよくなるのであれば、何も下水道の接続率を上げなくても合併槽で良いのではないか。これから人間は減っていくのだから、人間が減れば排泄物の量が減る。川に流せば自然浄化があるからBODは下がっていく。それに加え、全体的な費用対効果を考えると、地震が起こって下水道管が

壊れてしまうと、上の方の人間は全く使えなくなる。浄化槽に近い人間だけしか使えない。それを考えると、復旧費用はものすごく要るのではないかと思う。根本的に考え直して、契約も見直さないと全然おかしい話になってしまう。正しいものの考え方、BODでいくのかどうか、そういったことも含めて協議する。下水道が安いのか合併槽が安いのか、メンテナンスやランニングコストも含めて検討いただきたいと考えている。お考えをお聞かせ願いたい。

(土木管理課)

ご指摘のとおりだと思う。所管外であるので一概に申し上げられないが、集合処理とは公共下水道の週末処理場で行うもの、個別処理は各家庭の責任で処理いただく浄化槽のことである。10数年前まで国の政策は公共下水道一本やりであり、公共下水道が駄目なら農業集落排水や漁業集落排水で集合処理をなさいと。ただ浄化槽も性能が非常によくなり、公共下水道と同等処理ができるのも確かである。市も今は雨水の浸水を主眼にやっていくことになっているので、今後の状況を見守っていただきたいと思う。

(委員)

管轄が違うなどと言っていると仕事はできない。みんなが声を出して一つの方向に向かっていただきたい。

(委員長)

ありがとうございます。この文面だけでは分からないことがかなり理解できた。担当課として痛しかゆしのところがいっぱいあると思うのだが、与えられた環境がそうだからしょうがないだろう。

No. 20 スマートIC整備事業（土木管理課）

事業対象：地域住民及び国、県、警察、NEXCO等の関係機関

事業の目的：過疎化、少子高齢化が急速に進行する中山地域にスマートインターチェンジを設置し、交通の利便性の向上、災害時の救援救護ルートの確保、救急医療機能の充実・向上を図ることにより、地域振興及び活性化を推進する。

整備内容：ONランプ、OFFランプ部分からなる中山スマートインターチェンジを整備するとともに、それに接続する市道日尾野引坂線を合わせて整備する。

直接事業費：当初予算80,422千円、決算額43,987千円（スマートインターチェンジの測量設計委託料27,686千円、用地買収及び損失補償のための用地測量業務委託料10,230千円、補償物件等の調査業務委託料

2,260千円、用地買収単価を算定するための不動産鑑定手数料
2,214千円）、人件費3.0人工分

(土木管理課)

当初予算と決算額の差額は次年度への繰越分である。平成26年度下半期からスタートした事業であり、事業推進に支障となる具体的な課題は生じていない。活動指標については2項目を設定しており、1つはスマートインターチェンジ部分のONランプ・OFFランプの整備済み延長、もう1つはONランプ、OFFランプに接続することになる市道日尾野引坂線の整備済み延長を掲げている。現在事業は調査・測量・設計及び用地買収・損失補償段階でまだ工事に着手していないので、整備済み延長としての実績はない。道路・交通基盤の整備を達成するため、計画延長に対する整備済み延長（整備率）を掲げているものの事業は工事段階に入っていないので実績は上がっていない。調査測量設計をほぼ終了し、用地買収、損失補償の準備段階として、若干の遅れはあるものの、ほぼ順調に進捗を見ている。自己評価は市の関与の妥当性や事業効果の点を踏まえB評価としている。所属長評価では、目的を達成するための手段として必要不可欠な事業ということで、高評価となっている。課題認識として、共同して事業を実施しているNEXCOと連携を密にするほか、国土交通省や警察との協議・調整、地元住民の飲料水対応、下流域水路の整備などに留意して事業を進捗させる必要があるという認識である。

(委員)

成果指標を整備率とすると、要は事業のボリュームとか進捗率とかになる。この事業の目的は地域の活性化だと思うので、指標としては、中山に来られる人間が増えたとか車が増えたとか、そういうことでその地域の売上が増えたということになるのではないかという気がするのだが、これはいかがか。

(土木管理課)

成果指標の取り方については、先ほどから違う事務事業の話でも出ている。単に整備済みではなく、ほかの項目でということも少し頭に浮かんではいらる。中山地区への車の台数増加や売上の増加については、スマートインターチェンジが整備された後のことになる。事業の目的にもあるとおり、災害時における救護救援ルート確保率とか、事業計画上でいくと災害時の多重性の確保というものがある。今は国道56号しかないのだが、スマートインターチェンジができることにより、松山自動車道が使える、多重性が確保できるという目的も掲げている。また救急医療機能の充実向上として、中山地区からは主に松山市に救急搬送されるのだが、国道56号はカーブが多く勾配もきつい。それが高速道路

を利用することにより患者への負担が軽減される、当然時間も短縮されるという目標を掲げている。ただしこれらについては、できた後のことになることから、これらの目的も考えながら成果指標については再考する必要があると感じたところである。

(委員)

言葉の意味が分からない。ON・OFFランプというのはどういうものだろうか。

(土木管理課)

ONランプは、一般道路から高速道路へ上がるまでの区間、高速道路へ上るのでONランプとしている。OFFランプは高速道路から一般道路へ接続するまでの区間のことである。中山スマートインターチェンジはハーフインターであり、中山から松山方面へ向かう場合、それから松山方面から松山自動車道を通り中山に下りる、これに限られるハーフインターとなっている。

(委員)

成果指標は確かに難しいと思うのだが、何か整備していくものについて成果指標を設定する場合、インターチェンジ整備に向けた工程が幾つかあるはずである。その工程で今年度予定していたものがどれだけ実現できたのかというように、数を数値化して埋めていく。最終的には予定した工程が全部埋まるわけだから、細かい進捗状況は私が見ても分からないが、だいたいどれくらい進んでいるかというのは、その数値を見れば分かるので、工程数というのを挙げて、どうクリアしていったかを指標にすれば分かりやすくなるのではないかと思う。

(土木管理課)

大変参考になる。検討してみたいと思う。

(委員)

伊予市が単独でいろいろ頑張っても、西日本高速がどこまでやってくれるかで変わってくると思う。なるべく早い整備をとということだろうから、独自にできる周辺整備の市道から進めていただきたいと思う。

もう一つ気になるのは所属長の課題のところ、水利の関係である。スマートインターチェンジの整備でほとんどの井戸が潰れるとあるのだが、高速道路を付けることにより水脈が断たれたり、施設を造ることにより水脈が断たれたりということがあがる。高知の整備においても、後になって水脈が断たれているからその補償をしたいということになったのだが、その際収用等課税の特例が使えないのでどうするのかと国税局に相談された例がある。山陽新幹線を造る際にもトンネルを掘って水脈が断たれ、農業に大分影響が出たということも

ある。これはある程度見通して同時進行でやっておかないと、後で受益者の施設を原状回復したのに、その方たちに課税問題が生じることもある。そこは注意していただきたい。特にこれは早く整備していただきたい。

(土木管理課)

ありがとうございます。十分に気を付けて事業を進めていきたい。

(委員)

今月1日の愛媛新聞で、伊予市スマートインターチェンジの記事が出ていて拝見した。工期6年を目指すと書いてあったのだが、その変更の必要は現段階ではないのだろうか。

(土木管理課)

愛媛新聞に出ていた記事は、松山自動車道の松山インターチェンジから大洲インターチェンジ間における付加車線試行設置箇所のニュースである。松山インターチェンジから大洲インターチェンジまでの間は非常に渋滞が発生する頻度が高い。速度低下による事故の発生リスクを勘案して全国で5か所の路線が選定された。その5か所のうちの一つに伊予インターチェンジから内子インターチェンジ間の路線の中で6キロ、場所でいくと三秋の明神山トンネル辺りから今整備を予定している中山スマートインターチェンジを超えたところまでの6キロの区間において、6年を目途に付加車線、いわゆる4車線化を図るという計画が発表された。

伊予市にとってはスマートインターチェンジができることとこの4車線化ができるということで、非常に中山スマートインターチェンジの活用のメリット、多様性ができてくる、また来やすいということも起こると思う。

(委員)

なるほど。それではスマートインターチェンジ自体は今のところ31年度予定で変更がないと。何か見出しのところで、そういう勘違いをしたようである。

27年度予算の財源内訳のその他1,700万は、こういった財源だろうか。

(土木管理課)

この事業はNEXCOと共同で進めている事業であり、施工管理の分界点というものがある。ETCゲートを境にして高速道路側がNEXCO、その外側が市という分界点である。ただ実際の施工に当たり、NEXCOと市がその分界点に応じ別々に行うのは効率性から見ても適当ではないことから、ETCゲートによる分界点にはこだわらず、道路の測量設計あるいは施工については全てNEXCOでやりましょうと。逆に用地買収や損失補償業務については全て市でやりましょうという協定を結んで事業を進めている。この財源内訳のその他については、本来NEXCOがしなけ

ればならないETCゲートから高速道路本線寄りの部分の用地買収、損失補償にかかる費用をNEXCOからいただくものである。

(委員)

そういう形でNEXCOがスマートインターチェンジを地方自治体と進めるのは初めてのことでないだろうから、問題はないのだろうが、特に施設の所有者とかそこから発生するリスクに対する補償関係はきれいに整理されているということによろしいだろうか。

(土木管理課)

お見込みのとおりである。協定を結んでやっており、当然NEXCOはほかのところでもそういった形の手法で事業を進めている。従って今のところそういった面で支障となる部分は浮かび上がっていないのが現状である。

(委員)

この事業活動の実績のところについて。整備済み延長はまだ27年度でもゼロということである。この先整備済みの道路が増えればこの実績でいいと思うのだが、現時点で全然進んでいないということであれば、先ほど説明されていた直接事業費の内訳、委託金にいくら払われたとかいうのを載せていただくと、こういうことにお金を使ったのかというのが分かりやすいかなと思った。

(土木管理課)

今後の参考にさせていただきたい。

(委員長)

31年度末に完成ということか。もっと早くならないのかと思うだけである。

スマートインターチェンジのON・OFFの幅員とかに差があるのか。所属長の課題認識のところにランプ部の用地幅、面積が確定しないと冒頭記載されており、その結果NEXCO西日本の詳細設計が遅れているとなっている。どちらがどちらかよく分からないのだが、それはバリエーションがあるのかあるいは規格それ自体が決まっているのか、文面からはよく分からない。

(土木管理課)

自動車専用道路になるので、規格自体は決まったものがあるように聞いている。ただ、線形を決める上で地元との調整に少し時間を要している状態である。

(委員長)

地元というのは地権者か。

(土木管理課)

お見込みのとおりである。それで若干遅れが生じて、詳細設計に遅れが出て

いる。一般的に、高速道路に接続する仕方は、交通事故がないよう、運転手がスムーズに乗れるよう線形を提案する。それを提案された地権者は自分の用地を買収された残地のことを考える。そうするとこんな残り方はどうかという意見が出てくる。あと1メートルとか50センチずらしてもらえないかとか、いろんなことがある。地権者の意見を十分配慮しながら検討していくことで、事業の円滑な推進につながるものと考えている。

したがって、地権者がなかなか決めかねていることに対し、前の所属長が早く決めないとスムーズに進まないから早く進めるように、という意味で書いている。

(委員長)

なるほど、よく分かった。ありがとうございます。