

## 平成19年度 長野県公共事業再評価の対応方針について

平成19年度長野県公共事業評価監視委員会の意見書を踏まえ、次のとおり県の対応方針を決定する。

1. 再評価対象事業4箇所について、以下のとおり対応する。

### 再評価の対応方針

部局	事業区分	(見直して)継続	計画変更	一時休止	中止	計	備考
土木部	街路事業	1				1	
	道路事業	2				2	
	計	3				3	
住宅部	県営住宅建替事業				1	1	
合計		3			1	4	
参考:H18 合計		8	1		1	10	

### 再評価対象箇所の縮減状況

単位:億円

部局	事業区分	事業費見直し				備考	
		総事業費 (a)	残事業費 (b)	縮減額 (c)	縮減率(残) (c/b)		縮減率(総) (c/a)
土木部	街路事業	43.0	6.5	0.3	5.0%	0.7%	1箇所
	道路事業	89.3	36.2	1.0	2.7%	1.1%	2箇所
	計	132.3	42.6	1.3	3.0%	1.0%	3箇所
住宅部	県営住宅建替事業	16.2	6.0	5.7	95.8%	35.4%	1箇所
合計		148.5	48.6	7.0	14.5%	4.7%	4箇所
参考:H18 合計		1,652.6	431.9	68.0	15.7%	4.1%	10箇所

### 長野県の再評価の判定基準

(見直して)継続：(コスト縮減を図りつつも、)現在の計画に基づき工事を継続する。

計画変更：事業規模・実施方法を大幅に見直し、それによっては一部工区を休止・中止して、必要と認められる工事を継続する。

一時休止：事業の必要性は認められるが、当面早期の完成を図らず、財源状況の好転等状況の変化があるまで工事を休止する。

中止：事業の必要性が無くなっているか、著しく低下している場合、または長期間休止している工事を中止する。

平成19年度公共事業再評価の対応方針

事業別箇所名	着手年度	完成予定年度	再評価理由	現行計画			県の対応方針		縮減事業費 (百万円)
				総事業費 (百万円)	H18末事業 進捗率(%)	H20以降 残事業費 (百万円)			
土木部 街路事業									
都市計画街路 丹波島村山線 若里 (長野市)	H10	H21	再評価	4,300	85%	645	見直して 継続	・電線共同溝の構造変更及び歩車道境界ブロックの材料を見直すことにより、コスト縮減を図り、事業を継続する。	32
計 1箇所									
土木部 道路改築事業									
一般国道152号 和田バイパス (飯田市(南信濃))	H10	H24	再評価	6,097	43%	3,499	見直して 継続	・地元の合意を得て歩道設置区間を見直すことにより、コスト縮減を図り、事業を継続する。	98
主要地方道 長野上田線 塩崎 (長野市)	H10	H21	再評価	2,833	98%	120	継続	・交通の円滑化、安全確保、広域的な地域連携の強化など事業の必要性が認められることにより、事業を継続する。	—
計 2箇所									
住宅部 県営住宅建替事業									
県営住宅建替 別所団地 (上田市)	H10	H21	再評価	1,618	63%	598	中止	・附帯施設の整備が完了し、団地としての機能が整っていることから、事業を中止する。	573
計 1箇所									
合計 4箇所									
				14,848		4,862			703

再評価理由は下記による

5年間未着工 : 事業採択後5年間を経過した後も未着工の事業

再評価 : 事業採択後10年間を経過した時点で継続中の事業

準備・計画5年経過 : 事業採択前の準備・計画段階で5年間が経過している事業

再々評価 : 再評価実施時から5年間を経過した時点で、一部供用されている事業を含め、継続中の事業

その他 : その他必要と認める事業

2. 公共事業評価監視委員会からの「全体的な意見」について、以下のとおり対応する。

監視委員会からの意見	県の対応方針
<p>(1) 街路事業 都市計画道路 丹波島村山線 若里</p> <p>当該路線が通る地区の土地利用が第1種住居地域であり、通学児童等も多いため、交通（歩行）の安全の観点やユニバーサルデザインの観点からも、当該地区は都市計画に沿って、総合的なまちづくりとして道路整備を進めていくべきである。</p> <p>当該区間は路線全体から見れば第2期に位置づけられており、本委員会に示されている「事業効果」(=交通事故の減少等)とは、10年前に終了した第1期工区の評価といえる。その評価事項となる「事故の減少」の要因は、車線数や道路幅員、交差点の構造改良など多岐にわたると考えられるため、道路構造等の技術面からも、因果関係を調査・分析、検証した上での評価が必要である。</p> <p>今後は、単なる「対象事業区間をどう造るか」の評価でなく、「事業が、何にどう影響するか」、「県民が、どう使うか」といった視点に立った社会的評価が求められる。</p>	<p>電線類の地中化や街路樹の植樹等により、都市景観の向上を図るとともに、高齢者や身体障害者に配慮した構造とし、安全で快適な歩行空間を整備します。</p> <p>第1期工区で発生している交通事故を調査・分析・検証を行い、当該区間の交通事故対策を検討します。</p> <p>今後の評価のなかで、できるだけ反映していきます。</p>
<p>(2) 道路改築事業 一般国道152号 和田バイパス</p> <p>異なる事業主体の路線をネットワークとしてつなげることにより、構造的・技術的に規格の異なる道路がつながることになるため、国と県双方の道路が整備される前に、あらかじめ想定される安全面からの問題に配慮し、標識や各種ソフト面の柔軟な対応、例えば、規格が異なる路線の走行速度の一律化（速度規制）等の対応策を関係者間で協議しておくことを求めたい。</p>	<p>関係者との協議を実施します。</p>
<p>(3) 道路改築事業 主要地方道 長野上田線 塩崎</p> <p>本路線は狭小で事故が多いため、拡幅が必要であり、それをバイパスで対応するという方針に反対するものではない。しかし、概ね並行して「計画中」とされる国道18号バイパスとの関係がいわば二重投資となる恐れがあり、こうし</p>	<p>同類事業への二重投資を防ぐため、これまでも関係機関と調整を図っており、引き続き今後も調整を行い、効率的な事業執行を行います。</p>

監視委員会からの意見	県の対応方針
<p>た国と地方自治体間における同類事業への二重投資は、全国的に起きている問題であり、公共事業の本質的かつ抜本的な無駄なコストの削減のためにも、早急な事前協議と調整を求めたい。</p> <p>当該事業を継続する理由のひとつとして、長野県は「国道18号バイパスを補完する」との説明をしているが、現状の道路網の形状や幅員等から判断する限り、国道18号バイパスと同等の機能を有する補完道路とは考え難い。もし、国道の補完道路との位置づけであれば、「当該地域で事故を起こす車両の8割は通過車両のため、これを迂回させることで、地域生活の安全性を高めるため」といった、現場に即した適切な表現により必要性を説明されたい。</p>	<p>また、当該事業の主目的は、現道の安全確保を図ることであり、それぞれの道路の役割、機能を踏まえたうえで、早期に整備効果が発現されるよう実施します。</p>
<p>(4) 県営住宅建替事業 上田市 別所団地</p> <p>日本社会における深刻な問題として、単に「所得額」ではなく、若年世代に不安定雇用による低所得層が顕在化しており、長野県でも将来的な社会問題となることを想定しておかなければならない。</p> <p>目下、こうした若年層への対策は、財源が乏しい市町村が事務事業として重く担っているのが実情であり、長野県と県下の市町村との間で、「住宅福祉政策」として総合的かつ現実的な方針を打ち出すことが急務である。</p> <p>高齢化社会が進行する中、老々世帯の介護の問題も、全国的に深刻になっている。高齢化や若者の実態を鑑みると、今回の資料に提示されたように、単に人口が減少傾向にあることを理由に「事業を中止」とすることには必ずしも賛成できるものではない。</p> <p>今後、公的な住宅政策において最重要となる視点は、高齢者や低所得者層などに配慮した「地域のセーフティネットをどう実現するか」の『福祉的観点』である。そのような広い視点を含めた県の住宅政策が必要である。</p> <p>今後は、長野県独自の政策として、「誰向けに、どのような住宅を提供していくのか」、「その実態に基づいた措置のあり方をどうするか」といった公共住宅の質の議論を充実されたい。</p>	<p>住民のニーズによりきめ細やかに対応するため、県と市町村の役割分担を踏まえた公営住宅の供給・運営に取り組んでいきます。</p> <p>現在、多様なニーズに応じた運営を図るため、県営住宅を活用したグループホームやDV被害者のための福祉目的住宅の計画的な確保と優先入居、身体障害者向け住宅の整備、住宅困窮度を反映させた入居選考方法等をすすめており、今後も福祉部局との連携を一層図り、住宅セーフティネットの更なる充実に取り組んでいきます。</p>