

平成24年度第3回北上市政策評価委員会会議録（要旨）

【行政評価検証専門部会】

日 時	平成24年 8 月30日（木）午後 1 時～ 5 時
場 所	北上市市民交流プラザ
出席者	(1)委員 3名 佐藤徹部会長、高樋さち子委員、西出順郎委員__（岩淵公二委員、和田明子委員は欠席） (2)事務局 (3)担当部課職員
傍聴者	なし

1 議題

- (1) 担当部からの内部評価シート説明及び質疑応答（案件1）
- (2) 追加資料説明及び担当部再質疑（案件2～4）

	対象案件
1	施策及び事務事業 ごみの発生抑制について
2	施策及び事務事業 農産品の高付加価値化と新たな流通の開拓について
3	施策及び事務事業 活気ある商工業の振興について
4	重要課題 九年橋大規模改修事業の事前評価について

2 会議の概要及び主な意見等

案件1について担当部から内部評価シート説明を行い、質疑応答を行った。また、案件2～4については前回までの会議で委員より要望のあった追加資料の説明を行い、再質疑を行った。

(1) ごみの発生抑制について

[主な意見等]

- ・事業系ごみが増えている、生活ごみが増えているというのは数字として明らかになっている。それならば、なぜごみが増えているかということ把握するために「企業活動が活発になっている」「景気が上昇している」ということについて具体的な考察がほしい。「なぜこうなったか」という原因分析がないと施策に対して改善策を講じ、一歩前に進むことができない。
- ・施策の成果指標を「ごみ総排出量」としているが、景気が悪くなって企業活動

が停滞すれば目標を達成できるというロジックもあり得るというような書きぶりは適切かどうか。むしろ、資源ごみの分別が甘くなっているのであれば、そちらの対策を取らなければ改善に結び付かないように思う。

- ・成果達成状況の要因考察の外部環境で「北上市内は景気が良くなっている」という趣旨の要因考察がされているが、現在の評価シートの内容では分析が甘いところがある。

- ・同じく内部要因では「市民に対してごみについて啓発、周知が不足している」とあるが、なぜ「周知が不足している」と判断したのか根拠が必要。どこまで周知すれば十分かがないと、毎年「周知不足」ということになってしまう。

- ・北上市の人口が減少し、産業活動が停滞すればごみ総排出量が減り、目標達成する、ということでは本末転倒になる。行政の施策の効果を測る指標としては、ごみ発生抑制の観点からしても「1人当たりのごみ排出量」の方が適切な成果指標ではないか。同じことはCO₂排出量についても言える。市民1人当たりにしなないと、市の施策は効果がなくても、人口減少によって目標を達成することになる。上位の計画は変えられなくても、この評価シートは的確な指標に変えてはどうか。

(2) 農産品の高付加価値化と新たな流通の開拓について

[主な意見等]

- ・「きたかみ牛」は生産頭数が増えれば成果指標としては良いのだろうが、生産した結果、引く手あまたで売れるものなのか。

→流通量は少ないと言われている。生産ロットはもっと多くて良い。

- ・「きたかみ牛」の生産ロットは減っているように見える。生産量が限られているのに、販路を広げて販売数を増やす取り組みをしているのか。

→「きたかみ牛」は、一度東京に出荷したものの一部を北上に買い戻している。

地元で安定して消費する体制がないと継続は難しい。

- ・「きたかみ牛」については、観光の中での位置付けを再構築しても良いのではないか。現状、「きたかみ牛」は北上ではなく、むしろ東京で売れているということだが、ブランド牛肉を地元で食べる機会が少ないということは珍しいことではない。高付加価値を求めて東京に販路を求めるのと、市内の流通量を増やすということは矛盾があるように感じる。同じ地域ブランドでも「ブランド牛肉」と「B級グルメ」では広報戦略が違ってくる。取り組みには戦略が必要だと思うがどうか。

→いわて牛普及推進協議会を作ったときに同じような議論になった。値段の高い部位だけでなく、安価な部位ですら市内で流通していないのが課題。東京に出荷した「きたかみ牛」を入手するためには、何十kg単位で購入する必要がある

る。精肉店がもも肉を50kg購入したとして、確実に消費できる見込みがなければ継続的に市内販売体制を維持することはできない。

・秋田県の「皆瀬牛」も全国的に人気があるが、秋田県内では流通していない。地元の人の口に入らなくても、高く売れる消費地に持って行くという方法はある。

・例えば学校給食で食育の一環として子供に食べさせるような取り組みはどうか。ニュース性があるので、メディアに取り上げられるとPR効果もある。

(3) 活気ある商工業の振興について

[主な意見等]

・初めに指標があって、それを実現するために事務事業が構成されているとは言い難いロジックモデルになっている。既存の事務事業が初めにあって、矢印の方向が実際には逆になっている。これまでの事務事業が無意味だということではないが、この指標を実現するためには、現在実施している事務事業よりもっと良い手立てが何かないものか、ということ。

→事務事業はこれまで継続してきた事業が並んでいる。新しい総合計画に合わせて新たに起こした事業というものはない。商業ビジョン策定の中で見直しをかけていきたい。

・商業に限らず、農業においても事務事業を並べてみると補助金関係の業務が多過ぎる印象がある。市の予算規模は基本的にこれ以上増えない。従来からの補助事業であっても見直しして、例えば街なかの歩行者を増やすため、空き店舗を増やさないために必要な事業を新たに起こすことが求められているのではないか。

・補助金交付を毎年受けることが当たり前になると、モラルハザードが起きやすい。空き店舗の話でも3年間のうちに育て、次のステップでは自分で家賃を払わなければならないと判っているのに事業を続けられない。そういうことを考慮するとイベント関係の補助金については抜本的に考え直す必要がある。

・同じ団体が同じようなイベントを続けていると惰性になる。バラエティに富んだ提案が出るような制度のあり方が望ましい。

・40万円という補助金の金額では、ひとつの商店街が没落することも成長することもない。振興組合の予算規模としては40万円のウェイトが相対的に大きいとしても、それによって商店街そのものの振興がどうこうなるという問題とは違う。

・生活環境部では市内でごみ発生量が増加した理由を、市内事業所の経済活動が震災後に活発化したためと分析している。「東日本大震災や円高の影響により、市内中小企業の経営が厳しい状況となっている」という要因は、生活環境部の議論と違うので整理してほしい。

・今までの商業関係施策は商業者目線だったようだが、今回の商業ビジョン策定

で消費者目線が反映されるということで、補助事業などの事務事業についても別の切り口から見直しできるのではないか。

・「商工会議所会員数」という指標は、地元の賑わいと関係なく増減すると思われる。数字がまだ精査されていないということだったが、先ほど説明のあった「空き店舗率」の方が市民にも判りやすいのではないか。

(4) 九年橋大規模改修事業の事前評価について

[主な意見等]

・ B/Cで客観的な数値として最も良い数字の案があるにも関わらず、それを選択しないというのは、「安全性」が理由だったが、九年橋を利用している歩行者は1日38人。コスト的に2分の1で済む案があるのにも関わらず、2倍かかる案を選ぶだけの「安全性」について客観的な説明が必要。

・ 自転車を含んでも1日300人の利用者数は、社会通念上「多い」とは言えない。いろいろな補助金や地方交付税の補てんということがあったとしても、B/Cの結果をひっくり返すということなので、理由づけを構築する必要がある。採用案を否定するものではないが、自転車の交通量を精査し議論するなどして、選択した理由を積み上げ、8億円の事業を選んだ正当性を市民に示す必要がある。

・ 採用案は道路構造令を満足しているが、原形復旧案は道路構造令の第何条をどうという点で満足していないということを記述するべきではないか。建設した後で、実は道路構造令に違反していましたという訳にはいかない。それはB/Cをひっくり返す理由としてプライオリティ（優先順位）が高いので、採用案を選択した理由として明記しなければならない。

・ 道路構造令を満足する、しないということで採用案が逆転するテーマではないのではないか。「既存不適格」という扱いであっても、法律上は違法ではない。第1回の会議で安全性も含めて便益として見ましようという話をしたが、1日300人の利用者の便益が8億円の建設費を上回るのかどうかというところで説得力のある議論が必要。

・ 岩手県が行っている橋や道路に関する評価方法で、ここに記載されている5つの案を100点満点で評価する方法はある。B/C以外の方法として採用を検討してみてもどうか。

・ 一番純粹で単純なのは、すべての案を並べてB/C分析をして、その分析には安全性も全て含まれていること。その結果、最も良かった案を採用するということがあったら誰が見ても納得できる。

・ 最後は総合的な政策判断。商業等を含めた街づくりとして、この地域をどうしていくのか。そのためにはどのような道路が必要なのかという話になる。

・ 便益をどう捉えるかというのは難しい。ここで出ている便益というのは通常の

便益。政策選択、事業選択といったところではいろいろな便益が考えられている。CBA^{※1}では観光道路を作った場合、「感動」ですら便益としてお金に換算する。生活道路でもない有料道路にお金として価値をB/Cで分析して出す。前提として最終的に判断するための数値として、便益として価値を出しにくいようなものもチャレンジして数値に換算して出すのがB/C。それに拠った数値に対して、ひっくり返すということになると、よほど責任を持って判断しなければならない。それを定性的な文章で行くというのであれば、丁寧に説明していく必要がある。

・B/Cの話をしなが、片方ではコンプライアンス（法令順守）の話も同時に行っている。コンプライアンスは重要だから、そこは政策判断で選択して、それが成り立っている案の中からB/Cで選ぶということでも良い。論理的な説明が展開されていけば、それで理解できる。

・プロジェクトありの場合の交通状況で、現況の九年橋通過交通量が今後も50年間利用するという前提になっている。50年後も現在と同じ交通量があるという前提というのは気になる。マニュアルでこのような計算方法になっているのかもしれないが、人口推計を加味しながら、もう少し現実的な数字に修正するということとはできないか。

→将来の交通量推計については、平成19年度に調査した数値で平成42年の九年橋の交通量を11,137台/日と推計している。現在は12,715台/日なので減少することになる。より正しい数字で試算する。

・廃橋案については社会的な影響が大きく、現実的には採用できないといことで良いか。九年橋の交通量が九年大橋に回ると交通量をまかなえないか。

→九年橋と九年大橋を合わせて2万台以上の交通量があるので、これを橋1本で対応するならば片側2車線が必要で、現在の九年大橋では対応できない。

^{※1} CBA・・・費用・便益分析（Cost-Benefit-Analysis）のこと。費用・便益比（B/C）はCBAの順位決定基準のひとつ。