

## 令和5年度石川県公共事業評価監視委員会

- 1 日 時：令和5年11月1日（水）9:30～11:45
- 2 場 所：石川県庁 11階 1109会議室
- 3 出席委員：丸山委員長、高山副委員長、麻生委員、榎田委員、  
能木場委員、眞鍋委員、富久尾委員、藤原委員
- 4 議 題：（1）委員会運営に関する諸事項について  
（2）個別事業の評価について  
（3）交付金事業の交付期間終了時に行う評価について  
（4）新たな整備計画の評価指標について  
（5）意見具申
- 5 配布資料：委員会次第・石川県公共事業評価監視委員会名簿  
資料－1 石川県公共事業再評価実施要綱  
資料－2 石川県公共事業評価監視委員会設置要領  
資料－3 石川県土木部所管公共事業再評価実施要領  
資料－4 令和5年度再評価対象事業 説明資料  
資料－5 交付金事業の交付期間終了時に行う評価 説明資料  
資料－6 新たな整備計画の評価指標 説明資料

### 議事録

#### 1 開 会

#### 2 開会挨拶

鈴木土木部長

#### 3 議 事

##### （1）委員会運営に関する諸事項について

- ・今回の委員会審議は原則的に公開により進めることを決定
- ・傍聴者の発言は認めないことを決定（傍聴者なし）

##### （2）個別事業について

土木部担当者が資料4に基づき、事業概要などを説明  
質疑応答

##### ○道路事業

- ・一般県道百海七尾線 七尾外環状道路
- ・金沢能登連絡道路 のと里山海道（柳田IC～上棚矢駄IC）

(真鍋委員)

ご説明ありがとうございました。2件ともなんですけれども、建設資材費・労務費・諸経費における増額が一番大きいように思うんですが、例えばのと里山海道4車線化事業ですと、47億円の事業費増なんですけれども、このスライドだけですと、何が何割ぐらい上がったのかっていうのがちょっとわからないので、大体でいいんですけれど、47億円のうち、労務費の上昇は大体いくらぐらい、だいたい何%ぐらいかという内訳をまず教えていただきたいというのが一点。

それからICT活用に係る経費補正ですけど、本来こういうのが進んでいくと労働生産性とかを高めていくので、コストの上昇を吸収できるという話ではないかと思うんですけれども、そこら辺の見通しもちょっと教えていただければと思います。

(県当局)

お答えをいたします。1点目の内訳でございます。労務費と材料費を分けた積算が、いま手持ちがないんですけれども、労務費+材料費というくくりで約17億円ぐらい、これが一番大きい増額になっております。諸経費改定等で約6億円、ICT施工は約9億円ぐらいの増額ということで、一番大きいのは労務費、材料費の増加で、ICT施工が9億円、諸経費で6億円ということで、その他消費税の増額とか細かいものがありますが主な理由はそういった内訳になっております。

またですね、ICT施工に伴う増額につきましては、経験豊富な労働者が定年とか高齢化でだんだん辞めていくっていうようなことがありまして、若い方にも現場を施工していただく必要があるという中で、現場で働く人数自身も減っていつているということがありまして、この状況の中でも建設工事を円滑に進めていくためには、やはり現場での作業人数を減らしても施工できる体制を作るとか、また、熟練技術者がいなくても施工できる体制を作っていく必要があります。

このような考えの中ですね、通常であれば、どこかの山を切るときに、その目安の板を張ったりするのですが、それを見ながら指示をする人と機械を操作する人、そういった形になるんですけれども、ICT施工の場合は、掘削する機械の中にデータが入っているので、あとは機械が自動的に適切な位置でショベルの部分です、動かしてくれるということになりますので、そこに指示する人もいらなくて、機械が自動的に動いてくれるので、若い技術者でもそれができるということになります。

そういったことで、これをすぐ導入していくことは非常に意義が高いと考えているんですけども、機械自体の値段が少し高いと、そういう機能を追加している分高いということで、値段が高いということになります。

ただ、実際、作業自体は効率化を図られていくんですけども、それに比して機械の方の値段が少し高いということで、ただこういったものがですね、一般的になってくると、値段もどんどん下がっていくと考えておりますし、使わないと安くならないという状況もありますので、最初はモデル事業として進めてきたということもありますけれども、今はモデル事業という名前をつけずにですね、できるだけ導入していきたいということで進めているところでございます。

(高山委員)

のと里山里海4車線化事業について、私は非常に事故の方の低減にもつながりますし、走りやすさの向上にも繋がるし、精神的にも、対面だとどうしても緊張して走らないといけない、疲れるっていうことを考えれば、もう最後、此木まで(穴水まで)4車線化をぜひ進めてほしいと思っております。

ただ、この事業の目的の中の、人や物の交流を一層盛んにするということはいいいんですが、能登地

域の定住促進を図ること、ちょっとここに引っかかりがあります。

ある意味、これまで旧能登海浜道路ができてから、どんどん人口が急激に減りました。逆に過疎化を促進するストロー効果が大いんじゃないかっていうふうに私自身は思っていて、地域の定住促進を図るといふところの効果は、おそらく羽咋市とか志賀町あたり、せいぜいその辺のエリアまでであり、奥能登と呼ばれるようなところは、なかなかその効果は少ないんじゃないかと思っております。

実際、この事業を進めることで、どれぐらい定住促進を見込んでいるのか、あるいは実績としてそういうことがあるのかどうか、もしお示しいただけたら非常にありがたいと思うんですが。

(県当局)

確かにストロー効果ということもあり得るかと思えますけども、人口減少につきましては出生率の低下等、様々な原因があるというところがございます。

我々としたしましては、金沢の時間距離を短縮することで、通勤圏域を広げていくという目的の一つ、既に能登地域から金沢まで通える状況が出来上がってきてるんじゃないかということで、実際通っている方も相当数いるというふうに考えております。

もう一つは、先ほどもご説明させていただきましたけれども、やはり働く場所がないと人がこないということもありますので、やはり企業立地というのは非常に重要ではないかということを考えております。

これは道路だけでなし得るものではございませんけれども、里山里海とかのブランド等を活用してですね、野菜工場等の工場がいくつも立地していたり、NTNとかの立地とかですね、のと里山海道に直結しているということで、物流についてもメリットがあると、もう一つはそういったことでですね、先ほども説明させていただきましたけれども、無料化以降13社程度が操業を開始しているという状況が生まれてきておりますので、そういったことをですね、後押ししていきたいというふうに我々としては考えておまして、そういう意味で、この目的に挙げさせていただいているところでございます。

(高山委員)

企業の立地は当然、現実的に良い効果はあると思います。それは、この4車線化での効果ではなくて、無料化による効果の方が断然に大きいはずですので、そういう意味ではちょっと違うのかなと思っております。

ぜひ、この事業が完成した後に、事後評価でその辺を確認いただきたいと思います。私はそんなに増えないんじゃないかと思っているんです。以上です。

(県当局)

定住化ですね、なかなか能登全体の人口が高齢化で減っていく中で、道路の効果を定量的にというのはちょっとお時間をいただいて、じっくり分析する必要があると思います。

わかりやすい事例ですと、例えば穴水町では、越の原インターから穴水町の中心へ行く町道を改良しまして、新たに、土地代は無料という団地を越の原インターほぼ直結のような形で作られております。志賀町も同様に、インター近くに新たな団地を作ってらっしゃる。量は大したことないんですけども、穴水なんかはその最初の予定の区画は全部埋まって、追加造成をしているという状況でございます。

その団地に住まわれる方が、新たに入られるのか、能登の中から動いているのか、その評価もまたあると思いますけれども、そういうふうに新たにこの道路沿いに住宅団地を作ろうという動きはありま

すので、そちらもしっかり様子を見て先ほど委員からお話がありました、事後評価の指標の一つに加えていきたいと思えます。ありがとうございました。

(高山委員)

はい、ぜひよろしく願いいたします。

#### ○河川事業

- ・二級河川 大野川
- ・二級河川 動橋川

(榎田委員)

動橋川についてです。

こちらの、事業の予算を出していただいたんですけども、当初事業が 90 億、資料の 4 枚目のところに事業変更箇所ということで、今回 47 億円増額ということで、137 億円になるということで、その前のページの方の平面図になると、当時 R6 年度以降で、これからやるという範囲が、この川の半分以上に黄色の着色がついているように見えますけれども、今回、この増分でこの上流の区間のここまで完了できるという、こういう見込みの計画でよろしいでしょうか。

(県当局)

はい、まず 3 枚目の今の JR ございまして、その下流の黄色の部分なんですけども、こちら護岸工が完成しておりまして、先行して進めておりまして、あとは掘削等の工事が残っております。ということで、護岸工としましてはこの上流区間、残りの残事業費で完成できるものと考えております。

(榎田委員)

上流側の方は、矢板は打たないといけないのですか。

(県当局)

はい、そうです。上流側についても打たないといけないということが判明いたしました。

(榎田委員)

下流側のところの黒い区間では、矢板は今まで打っていないのですか。

(県当局)

下流側のところの区間についても矢板護岸を施工しております。

これも調査不足というお話もありますけれども、上流についてはもう少し土質が良いものと考えておりましたけれども、今回詳細な検討する上でやっぱり矢板護岸が必要ということで今回変更させていただいております。

(榎田委員)

はい、わかりました。周辺の地盤状況から、下流部は地盤は悪いけれども、上流部はもう少し良くな

るだろうと、当初の見込みはそういうことだったんですね。

(県当局)

はい。

(丸山委員長)

はい、他にご意見ございませんか。高山委員お願いします。

(高山委員)

大野川の河川改修についてですけれど、大野川自身の流下能力を上げる、大きくするという事で川幅を1.2倍に広げる、この工事、この計画そのものには特に異論はないんですが、本来、内灘の(河北潟)放水路側はどうなっているのかなど。そちらの方を改修する計画の方が効率は高いんじゃないかなと思うんですけれど、その検討はなされたのかどうか。どうなんでしょうか。図ではちょっと見えないと思うんですけれど、新たな図、ありますか。

(県当局)

一番最初の図にあります。

(高山委員)

はい。

(県当局)

今おっしゃいましたのはこちらの(河北潟)放水路です。こちらの赤い部分が大野川ですけれども、ここに(金沢港)防潮水門がありまして、ここでもう、完結していると言いますか。

(高山委員)

ああ、そうですか、分かれているんですか。

(県当局)

そうなんです。

河北潟に流れ込む県の管理河川がたくさんありますけれど、それらについては、洪水時は、ほとんどこちら(河北潟放水路)から流れるということになっておりますね。

(高山委員)

元々縁切りしてありましたか。

(県当局)

(金沢港防潮)水門はそうです。

(高山委員)

当初からですか。

(県当局)

はい。

(高山委員)

昔はなかった？

(県当局)

昔はもう少し下流の方にありました。

(高山委員)

浅野川は、結局、その今の太野川の方に入っているんだと思うんです。

(県当局)

そうです。

(高山委員)

浅野川も（河北潟）放水路から出ていると思っていたんですが、（太野川からだということが）わかりました。ここで（金沢港防潮水門で）縁を切っているので、実際、浅野川の流下能力、浅野川だけではないと思うんですけど、いくつか入る河川の方ですね。

(県当局)

はい。

(高山委員)

はい、了解です。ありがとうございます。

(麻生委員)

そうしましたら、ちょっと教えていただきたいんですが、コストがどうしても資材の高騰であるとか、そういった事情で上がっていくといったところは、承知いたしましたけれども、例えば、コストの縮減策で建設発生土の有効活用といったところございますが、どうしても増えるコストに比較してコストの縮減策1億円であったりとか、ちょっと少ないのかなといったところがございまして、やはり、こういった公共事業というのは、なかなかそういったコスト縮減っていうものは難しいのかどうか、そういった残土の有効活用以外に、そういったコストを縮減できるような方策っていうのが、他にあるのかどうかといったところの意見を教えていただきたいのと、あとは詳細設計してみると軟弱土であったとかで、どうしても、コストが上がっていくところは、性質上仕方がない部分もあるのかなと思うんですが、例えば、同じ効果を目指してAとBという、他の方法があったときに、Aを取るのがいいのか、Bを取るのがいいのか、どちらがコストがかからずに同じ効果が得られるのかというふうな検討をなされた結果、こういった計画の見直しをされたのかとか、その辺りを教えていただければと思いますけれども、

いかがでしょうか。

(丸山委員長)

よろしく申し上げます。

(県当局)

まず、コスト削減なんですけれども、今回、この二つの事業におきましては、まず、土砂掘削しまして、掘削する費用はそんなに高くないんですけれども、運搬したりという費用の方が数倍、やっぱり高くコストがかかるということで、今回ちゃんと処理といいますか、その辺でコスト削減をあげさせていただきました。

今、委員おっしゃいましたように、やっぱり、他の施工効率とかを上げて単年度で仕上げるとか、いろいろな方策はあるかと思しますので、今後、また検討させていただければと思います。

それと二つ目のこちらの比較検討してっていうお話になります。当初の計画自体が、やっぱり少し事業を始める時点で、ちょっと計画が甘かったというのは、とてもおっしゃる通りかなということで考えております。

当初、検討する上で、どこまで設計とか調査の費用をかけるかっていうことの話もございまして、当初は、概略的に検討して、実際、詳細に入ったら、今回、事業費が増えてしまいましたってことになるんですけれども、今おっしゃいましたように、今回、変更するにあたりまして、費用対効果は選定して、それで一番コストがかからないような方策で、かつ、一番効果があるような方策を検討して選択させていただいているということになります。

(県当局)

ちょっといいですか。

コスト削減のところちょっと補足しますと、今道路の2件と河川の2件、全て土砂に関するコスト削減になっています。委員のおっしゃいましたコスト削減に関しては、設計段階でもう我々の知見をフルに生かしてできるところ、ギリギリまでコストを下げております。土砂に関しては処分ということで、もし再利用する場所が設計時点になれば処分ということで運搬費と処分費をあげているんですけれども、工事のタイミングで再利用できる工事とかありましたら、そこで使うということを採用してコストを下げると、現場では常にそういう情報を各工事現場、各事業等を情報共有しながらやっておりますので、今後はですね、コスト削減については積極的に取り組みたいと思っております。

(高山委員)

今の件で、道路事業だとある程度わかるんですけれど、この河川改修の場合には、運搬は、当初、トラック輸送ですか、それとも船の台船の輸送、どちらで想定されているのですか。

(県当局)

トラックによる輸送になります。

(高山委員)

これ、浚渫土砂と同じような処理の方法は検討されなかったんですか、当初から。要は金沢港の方へ

船で持って行って、金沢はどっちみち航路の浚渫をしていますので、その処理等と同じような処理も可能かなと思うんですけど。

(県当局)

金沢港の浚渫も土の性質によりまして大きく2通りあります。

大野川を流れていくと、最後、金沢港に至るんですけども、この辺の土は、いわゆる河川の堆積土砂のヘドロ等々に近いようなもので、これは質が悪いので、別途、他のところに、川北町の埋められるところに持って行っていきます。

一方、金沢港の一番外側の大浜の航路、コマツさんの前の岸壁の方も浚渫をしておりますけれども、あそこは質の良い砂ですので、今まで千里浜の粒とあえば、千里浜に持っていきまして、今はそれと合わないの、金石沖のところの将来の埋め立て地に使うために持って行っています。

ということで、今のこれは持っていくとすると、その性質上からするとヘドロ系ですので川北町の方へ運搬しているというようなものであります。

(高山委員)

わかりましたけれど、それを今ヘドロ系だけでも、盛り土堤防の盛り土にも使おうということですか。それ大丈夫なんですか。

(県当局)

河川の中でも、その場所によっても、ちょっと土質が変わってきまして、例えば、陸側の辺りですね、この辺りを掘削して堤防の築堤材として使えるものは使いますが、使えないものは処分するという状況です。

(丸山委員長)

よろしいですか。

(高山委員)

はい。あんまりよろしくないけれど。

(丸山委員長)

ヘドロを載せるわけにはいかないでしょう。

(高山委員)

はい、そう思います。

(藤原委員)

資材費と労務費の点にちょっと同じ質問になると思うんですが、このままいくと来年度も結局同じ議題になってくるのかなっていうか、同じような。結局、労務費増えましたっていうことが出てくるのが予想されるんですが、その点は大丈夫でしょうか。来年度は、議題として挙がってくるにしても、額としては抑えられたような感じで挙がってくると期待してよろしいでしょうか。



(県当局)

こちらの建設資材等につきましては、まず（平成）30年度から現在までの上昇分と、今後ですね、事業が完了する目標としております時期までの上昇分を踏まえて、今回、金額を算定させていただいております。

(藤原委員)

来年も議題として挙がってくるとは思うんですが、今年度ほどの何十億とかっていうのはないと期待できるっていうことでしょうか。

(県当局)

この左上のこのグラフのどこの時点で事業をスタートしたかによると思います。その増分が、ですから、このグラフの一番左の（平成）30年にスタートした事業の再評価を今いただいたところでありますので、これが右に行けばいくほどR5プラス、その増分に近いところでスタートしたものと、影響は少ないですし、来年、（平成）31年、令和2年あたりですと、その時点で積算をしておりますので、今年と同じようなお話をさせていただく可能性はあると思います。

(丸山委員長)

はい、ありがとうございます。非常に難しい問題だと思いますのでなかなか答えにくいところですが、さて、もしよろしければ次に進ませていただきたいと思います。よろしいでしょうか。港湾の方お願いいたします。

## ○港湾事業

### ・七尾港大水深岸壁整備促進事業

(榎田委員)

地盤改良、軟弱地盤の改良工法の変更について伺いたいですけれども、当初の計画では受け入れ前の予想として、埋立土の強度がある程度あるということで、実際はそうじゃなかったということでした。七尾港の海底の土砂がヘドロだというのは、ある程度想定されるんじゃないかなと思ったのですが、当初の計画の段階では、もう海底の土砂は大体どこでもヘドロというのは何となく想像が付きそうなものですが、当初の計画はどういった情報を使って、計画されているのか教えてください。

(県当局)

当初は、軟弱地盤ということを知っていたというのはその通りでございます、ただですね、ブルドーザーとか建設機械が最低限入れる程度だろうというふうな想定しておまして、それでこういう建設機械が入れる一番最低限のコーン指数というのは200(kN/m<sup>2</sup>)ぐらいを想定して、こういう工法を考えたいんですけども、実際に浚渫土を入れたところ、建設機械も入れないぐらいの軟弱なものだったということで、ちょっと最初の読みが甘かったといえば甘かったんですけども、最低、建設機械が入れる程度というのを想定して当初は計画しておりました。

(榎田委員)

埋立地はここだけじゃなくて、もう先行して埋め立てされている所もたくさんあるので、そういった所では建設機械が入ることができていたということでしょうか。

(県当局)

近くにもいろいろな断面がございますが、こういう浚渫土の真ん中を通る水路というのが今回初めてございまして、例えばこういう他の水路（東側水路を示す）とかはですね、既設護岸に影響がないように、元々こういう工法で既設護岸に影響がないように置換工法とか行っておりまして、あと、他の大田西地区なんかもですね、砂を入れているような状態で、元々埋め立ての工法が違いますので、ポンプ浚渫土を入れるために、ここに地盤改良をしまして、その上に築堤を盛っている断面とかがございまして、何もないところに水路を作るというのは今回が初めての試みでした。

(榎田委員)

なるほど。そういう所だとちょっと想定していない事態が起きてしまったということですね。

今後もまた埋め立ても拡充される可能性もあると思いますので、そういうときの情報として活用いただけるとうれしいなと思いました。

### (3) 交付金事業の交付期間終了時に行う評価について

資料5に基づき、目標の実現状況等について説明  
質疑応答

(麻生委員)

事前説明のときにも、少し申し上げた部分なんですけれども、通学路や生活道路の交通安全確保を図るといったところの計画がまず1点でして、昨年から小学生の交通事故、通学の際にであったり、塾の帰りであったりとかに交通事故にあつて意識不明になるとか、重傷事故が非常に多発していて、非常に心配していたところではあります。こういった通学路の整備というのは非常に重要な取り組みではないかなというふうに思っているんですけども、この事業が令和4年の期間までということで令和5年以降はどのような、こういった通学の整備などをどのように計画されているのかっていったところを1点お聞きしたいというところと、あとは今後、小学校・中学校統廃合などでですね、今までは通学路であったところが通学路でなくなったりとか、通学路でなかったところが通学路になったりとかっていうところで変化も出てくるのかなと思うんですが、そういったところの整備をどのように考えていらっしゃるのかといったところもお聞きできればと思っています。

あと、物理的にこの資料にございますような歩道をきちんと整備するといったことになると、地権者の協力であるとか、なかなか難しいところもあるのかなと思うんですが、今、結構消えかけていたりとか、線が。どうしても雪が降るところなので、線が消えかけてはっきり見えてなかったりとか、通学路なのかどうかっていうのはあんまりはっきりしてなかったりとか、そういうところがあつて、例えば線を引き直すとか、横断歩道ですよ。グリーン化にするとか。そういうところですぐにできる方策もあるのかなと思うんですが、そういったところの部分ですね。どのように考えていらっしゃるのかっていったところを1点お聞きできればと思います。

あとは、公園事業の部分なんですけれども、私も非常に公園を利用させていただいて、緑豊かで本当に楽しく過ごさせていただいて、魅力溢れているなど思っておりますが、昨今クマ被害が非常に報道されていて、やはり秋とか、クマ大丈夫かなと思ったりもするので、なかなか動物相手で対策といっても難しい部分もあると思うんですが、今後どのようにそういった対策を立てられて、県民の皆さんにアナウンスをしていかれるご予定なのかどうか、その2点お聞かせいただければと思います。お願いします。

(県当局)

まず道路でいただきました3つの点について、ご説明させていただきます。

1つ目はこういった交通安全事業は大変重要だと、ありがとうございます。いただきました言葉を。その通りなんです。確かにこの5ヵ年で全てが全て終わるものではございません。それであとで後ほどまた説明させていただきますけれども、次の5ヵ年という中で、こういった交通安全をまた新たに指標を立てまして、しっかり進めていきたいと、我々そのように思っております。

あと統廃合もございました。田上の方でまさに小学校の方ができたり、各市町においてそういったことがあると思います。そういった場合は必ずその市町の方ですとか、警察の方とお話させていただきまして、新しいそういった通学路につきましても、例えば今ほどお話いただきました歩道を設置したりとか、ラインを引いたりとか、そういったことをきちっと対応はさせていただいているところでございます。

最後にもう1点、白線がよく消えてますよと。歩道の整備はなかなかちょっと時間がかかるので、白線みたいなもの大事ですよ。先生のまさにおっしゃる通りでございます。我々、毎年、雪国なもので、除雪なんかもやりますんで、そういった絡みで白線というのは他の地域に比べ消えやすいところではございます。それで毎年の除雪が終わった時期から学校が始まる、入学式が始まるような時期にかけまして、重点的にそういった学校まわりを特に調査しまして、白線の引き直しを行っております。ただ、それで全てができていっていると思っておりますので、県民の方々だとかPTAの方々から、またそういった消えているようなお話を常にいただきながら、消えたところに関しましては、きちっと対応させていただいております。

(県当局)

公園のクマ対策のお話もございました。昨今、クマのことでいろいろと紙面を賑わせているというか、非常に皆さんご心配されているかなと思っております。

10月11日付で、県の方からツキノワグマの出没警戒情報が発令されております。それに基づいてといたしますか、そういうこともあるものですから、各県営公園の指定管理者を通じて、利用者への看板とかポスターとかでの案内や注意喚起をしてございます。

また、各公園の指定管理者に対して、園内のパトロールを強化するだとか、あともしそういったクマの痕跡があった場合は速やかに関係機関、例えば地元の市町さんとか警察とかそういったところになるんですけれども、そこに連絡するようお願いしているわけでございます。

他にも、指定管理者はこういう危機管理の対応のマニュアルというのをそれぞれ持ってございます。それを見直しというか、点検していただくというようなこともさせていただいております。そういったことを複合的に組み合わせ、対策というか、対応とさせていただいているわけでございます。

今、東園地のことも出ましたけれども、ここでも人身事故がございましたけれども、それについても、

今専門家の方と協議しながら、対策というか、そういったものをさせていただいておまして、そういったことも十分に確認できれば、またそういったこともお知らせするかなというふうに思っております。

(高山委員)

交付金事業そのものはおそらく袋予算的に全体として予算が国から来て、それを事業者ごとに各事業に割り振ってということだと思うんですけど、事後評価としての評価結果をお示しいただいたんですけど、どれぐらいの予算をかけているのかという予算額が全くわからなかったんで、この辺はどうなっているのか、あえて伏せているのか、アンバランスが大きいのでそういうふうになっているのか、ちょっと心配なところですよ。それと目標の設定も、例えば一番最初の安全対策については、この通学路の安全確保策の目標は非常に90%として高いんですけど、自転車走行空間整備は50%として低い。この違いはどういうふうになっているのかということ、他にいくつかあるんですけど時間の関係もあるので、この2点についてお尋ねします。

(県当局)

まず1点目の予算のお話をいただいております。まずこの歩行者の安全の確保に向けての予算についていますのは、先生おっしゃる通り、こういったパッケージをやりまして、いろんな、例えば我々の道路の整備をする歩道だけの予算もそうですし、新しい道路をつくる都市計画事業ですとか、そういったいろんな予算が混ざっているものでございます。毎年いくらかぐらいかというのは我々の自分の課のところで把握しているんですけど、他の課も合わせまして、全体どうなっているのかというのはすみません、ちょっと今、数字を持ち合わせてないんですけど、例えば、次の維持修繕につきましては、毎年30億ずつぐらいを積み込んで5ヵ年で整備しているような状況でございます。

あともう1点いただいております、自転車の方の整備率が低いっていうのは、先生のおっしゃる通りでございます。これは内訳を言いますと県の方と金沢市の方で13.3キロの方を分けて、通行帯の方の整備をさせていただいております、地元の了解とか、いろんな交通管理者の方との合意を得たところから順番にやってきておまして、県の方につきましては3.8キロを予定しておまして、その3.8キロ全てが完了しているわけでございますけども、13.3キロのうち、金沢市の方が9.5キロ。そのうちの5.3キロしか、今のところはまだ整備されておらず、元々10年程度かけて整備をしようということで始めた計画でございましたので、そのうち半分の5年で約50%というふうにさせていただいております。

#### (4) 新たな整備計画の評価指標について

資料6に基づき、評価指標等について説明

質疑応答

(能木場委員)

新しく、新年度もまた5年間、令和9年の間に通学路の安全確保によろしくお願ひしたいと思っております。9月一月間グッドマナーキャンペーンということで、私たちが県下能登から加賀まで皆さんで高等学校へ行きまして、交通安全の啓発、それから交通安全母の会という立場で取り組んでまいりました。

自転車通学の生徒さんたちも多くて、先生方、保護者の方、そして私たち交通安全母の会の団体で、皆さんに啓発活動してまいりましたが、やはりヘルメットも被ってなかったり、少し服装の乱れがあったり、いろんなことを啓発したんですけど、やはり自転車で交通をする、道幅の狭いところも結構あるようございまして、是非とも子供たちの交通安全のために、通学路の整備が1日も早く、1つでも県下のところが安心して子供たちが通学できるようによろしく願いをいたします。

(県当局)

ありがとうございます。高校生をはじめ中学生の方も自転車で多く通学されてます。小学生の方は歩行者ということで歩道を歩いております。県の方では条例も作りまして、自転車に乗るときはヘルメットを被りましょうとあって、こういったことになっておりますので、そういった指導をきちっと徹底はさせていただきます。あわせて、今委員からお話がありましたように、まだまだ危険な道路というのは多数ございます。我々も限られた予算がございますけれども、そういった中でしっかりと有効的に使わせて、安全対策の方を引き続きやっていきたいと思っておりますので、またよろしく願いいたします。

(高山委員)

この新たな整備計画の評価指標一覧について、これについては特に異論はないんですけど、確認ですけど、この白山ろくテーマパークにおける入園者数、現況値7万8千人。先ほど実績値8万4千人って伺ったんですけど、その違い、現況値と実績値の違いは何でしょうか。

(県当局)

はい、まずこれは、計画を設定したタイミングによって少し数字が違うということがございます。先ほどの数字と申しますか、8万4千人という数字はですね、令和4年度の生の数字でございます。こちらの令和5年度の数字でございますけれども、実際、この計画を立てて国の方に提出した際は、令和4年度の段階でございました。この数字というのは、実際には令和3年度の実績値を採用してございまして、じゃあ2年間、つまり、その前令和3年度の数字なんですけれども、その前のトレンドを追ってきまして、令和3年、4年、5年、それから9年までの7年間でトレンドを出させてもらって、目標値を設定してます。

ですから、ここに注釈でも打っておけばよかったんですけども、令和5年度って書いてあるんですけども、実際には令和3年度の実績値を採用して国に提出したということでございます。

(高山委員)

令和4年末ってなってますよね。当初現況値括弧書きで令和4年末って書いてありますよね。

(県当局)

令和4年度末っていう数字は動かさないんです。なので、国に提出している令和4年度末という数字は7万8千人ということなんですけれども、実際には令和3年度の実績値を書いているんです。ちょっとそこら辺を少し見直させてもらいます。

(高山委員)

結構です。数字すごく気になるたちなものですから。パパッと目が行っちゃうんで、なぜ違うのかな

とあって、その説明をきちっとしていただけるのであれば、私は特に問題はないと思っていますが。はい、分かりました。ちょっと確認いただければなと思います。

(藤原委員)

通学路のところなんですけど、件数の減少を評価指標にされるってことでいいと思うんですけど、子供の数も何%かは減るかなと思うんですが、この25%の減少を目指しているのはどのあたりから、その計算をうか、求められた数字なんですか。

(県当局)

なかなかこの事故の件数をどのくらいまでっていうのはなかなか言うのは難しいと思っているんですが、過去を見ても平成24年、10年ほど前だと事故件数が年間240件ぐらいございました。いろんな取り組みをしているおかげで、徐々に徐々に減ってきているような状況ですけども、未だにまだもちろんゼロにはなっていません。最初の設定の数字につきましては、その事業化する前の数字ということで、R元年とか平成30年とかその辺の平均値をとっておりまして、H29、30、R1の平均値をとって、115件というのを設定させていただきました。目標値をどうしようかといういろいろ悩んでたんですけども、コロナ化で最近では少し交通事故の方が子供らも出歩かない関係で減っておりまして、一番直近のその少ない数字っていうのが82件ほどになっているんです。そこを大体目指していきたいということで、大体85件ぐらいの状況を目指したいということで表している数字でございます。

## (5) 意見具申

(丸山委員長)

委員会意見を読み上げる

石川県公共事業評価監視委員会意見

### 1 意見

県事業5件の再評価の結果及びこれに基づく対応方針(案)は、適当と認める。

また、計画期間が終了した交付金事業については、事後評価の結果、当初の目標値を達成しており、計画の目的は実現されているものと認める。

### 2 付帯意見

今後の執行等の際し、以下の点について、適切に対応されるよう申し添える。

事業の実施にあたっては、事前調査・設計を充実させ、計画変更による大幅な事業費の増加がないよう努めること。

道路事業については、事業効果の早期発現を図るため、より効率的・効果的な事業の実施に努

めること。

河川事業については、県民の安全・安心の確保に治水対策は大変重要であり、工期短縮に努めること。

七尾港の整備については、引き続き、関係機関と調整を行い、工期を遵守するよう努めること。

交付金事業の評価については、社会資本整備を取り巻く社会経済の情勢や地域の特性、県民のニーズを適切に反映させた分かりやすい指標の設定に努めること。

#### **4 閉 会**