

## 平成26年度石川県公共事業評価監視委員会

- 1 日 時：平成27年1月30日（金）15:00～17:00
- 2 場 所：石川県庁 14階 1407会議室
- 3 出席委員：丸山委員長、高山副委員長、畠山委員、林委員、藤多委員、藤原委員、水上委員
- 4 議 題：
  - (1) 委員長の選出について
  - (2) 委員会運営に関する諸事項について
  - (3) 個別事業の評価について
  - (4) 交付金事業の交付期間終了時に行う評価について
  - (5) 新たな整備計画の評価指標について
  - (6) 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 石川県農林水産部所管公共事業再評価実施要領
  - 資料-5 石川県環境部所管公共事業再評価実施要領
  - 資料-6 平成26年度再評価対象事業 説明資料
  - 資料-7 交付金事業の交付期間終了時に行う評価 説明資料
  - 資料-8 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

常田土木部長

#### 3 議 事

##### (1) 委員長の選出について

- ・委員の互選により丸山委員を委員長として選出
- ・丸山委員長より、高山委員及び中島委員を副委員長に指名

##### (2) 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）

### (3) 個別事業について

土木部担当者が資料6に基づき、事業概要などを説明  
質疑応答は、特になし

### (4) 交付金事業の交付期間終了時に行う評価について

資料7に基づき、事務局より目標の実現状況等について説明  
質疑応答

## 整備計画「加賀地域の四季折々の風情を活かし、交流人口の拡大と産業の機能強化を進める地域づくり」 について

(高山委員)

資料7のところを見て頂きますと、整備計画のパッケージ名が、それぞれの道路事業4つ掲げてあります。ある意味、パッケージ名というのは目的が入ったようなイメージで書かれていると思うんですね。ですから、能登地域の観光周遊性の向上により、という観光周遊性をどれくらい向上させるかということがある意味、評価の指標とうまくリンクしているということが大事なのだらうと思います。そういう意味からすると、交流ふれあい時間をいかに増加するか、というのが恐らくピタッとうまく合っているような指標になっていると思います。ですから、今回それを評価指標として使われて、実際にちゃんと交流ふれあい時間が増加していますよ、ということを示していますので、これは非常に的確な指標だと思います。

ただ、2番目のパッケージ名の加賀地域の四季折々の風情を活かし、というところが少しひっかかってしまったんです。四季折々の風情を活かしというのを、どう入れ込んだのか。その後の交流人口の拡大とか、それによって産業をいかに機能強化するかということは、もちろん時間短縮が直接的にも間接的にも効果があるというのは分かるので、これは入れても良いのですが、あえてこの四季折々の風情を活かし、を入れたというところが、ちょっとひっかかってしまったんですけれども、何か弁明なり追加のご説明があればお聞きしたいと思います。

(県当局)

これも観光をイメージして、四季折々の観光地を回るというイメージで入れたものですが、少し間接的というか、言葉が足りなかったのかなと反省がございます。

(高山委員)

四季折々というのをうまく表現するのであれば、四季折々で交流人口の、今回は一年通してという評価をされているのですが、従前は四季折々でみると、これだけ季節によって交流人口の違いがあったと。それが時間短縮することで、ちゃんと四季折々交流人口が増えていますよ、というものが、本来の指標の出し方ではないかと思います。

県の統計が、ある意味不備なところがありまして、入り込み客数も地域別の入り込み客数とかは、わりときちんと拾っているのですが、季節毎に、月毎に見ると、あまりしっかりしてないんですね。これからはそういうところも、ちゃんと評価できるような指標の取り方に工夫というか、そういうことを是非やって頂けたらな、と思います。観光立国を目指す日本、あるいは交流人口の拡大を目指す石川県

としては、ほんと石川としては、ぜひその辺を今後は、きちっと指標をとって頂けたらなと。これもお願いします。

(県当局)

観光の方に月別のデータとかも確認して、本当は冬に落ちるところを道路整備でその地域の方に回って頂くとかいうところを、もう少し明確にパッケージ名とか計画の目標に設定すれば良かったと思いますので、また今後はその辺を踏まえた上で、対応したいと思います。

(藤原委員)

「交流ふれあい時間の増加」と「渋滞による損失時間」の指標ですが、「交流ふれあい時間の増加」の方は、整備延長を整備後の速度で割っているのに対して、「渋滞による損失時間」の方は基準の速度となっていますが、これが違うのは何故なのかなと思ったのですが、整備後の速度というのは、整備後の実際の速度という意味なのでしょうか。用語と式の違いを教えていただけると有り難いのですが。

(県当局)

「交流ふれあい時間の増加」の整備後の速度は、道路を設計する時の設計上の速度を入れております。現況の速度は、5年に1回ぐらいの道路の調査がありまして、そこで路線毎に現況の速度というデータがあるので、それを使わせて頂いています。整備後はそのデータが取りきれないもので、設計した時点の設計速度で代えさせて頂いています。

(藤原委員)

分かりました。もう1点、細かくて申し訳ないのですが、資料の4ページに滞在時間の増加、訪問観光地の増加と書いてあるのですが、実際こういうデータがあるということなのでしょうか。

(県当局)

計算すると滞在時間というか、移動時間が短縮しているということがあるので、その時間は滞在時間のほうに振り分けられているだろう、という想定でございます。時間が許せば、少し大回りで別の新たな観光地も回って頂けるのではないかとということで、そういうことが効果として出てくるのではないかと考えております。

(藤原委員)

実際にはデータは無いけれども、算定式から想像するにそうなっているであろうと。

(県当局)

そうですね、主要な観光施設毎に毎年入り込みのデータはあるんですけど、その辺は増減しますので、どこがここで増えたということまでは押さえてないです。

## **整備計画「安全・安心で暮らしやすさが実感できるふるさとづくり」について**

(高山委員)

私、この安全安心、あるいは歩行者の安全空間確保率というところに、非常に期待をしているんで

す。やはり小学校、中学校の通学路を安心して歩けるというのは、やはり非常に大事なことだろうと思うんです。そういう意味からすると、この目標をきちっと掲げて、整備していくということは、非常に大事なことだと思います。ただ、ちょっと残念だったのは、目標がプラス2%だということです。そうすると5年間で2%。単純に考えると、100%を目指そうとしたら、あと50年かかる。本当にそんなので良いのかと。もっと目標値を高く、志を高く掲げて、もしできないのであれば、国に対してもっと要求するべきではないか。いかがでしょうか。もちろん事情があつて、これくらいの目標値にせざるを得なかったというのは、重々分かっているんです。重々分かっているながら、あえてこういうことを言わせて頂きたい。

(県当局)

通学路全体の延長を分母にしてしまったところが、ちょっと率が上がらない原因の一つかなというふうに反省しております。整備延長というのは毎年少しずつは延びてきているんですけど、なかなか分母が大きすぎるところを指標にして捉えてしまったのが、率が上がっていかない要因かなというふうに思います。

(高山委員)

ただ、結局は通学路で歩道が確保されていないのが2割あるという実態は変わらないと思うんです。現実問題として。だから、そこは少し考えて頂きたい。難しいのも十分、分かっているんですよ。分かっているんですけど、どう考えるか、だと思っただけですよ。完全に分離した歩道が必要かどうか、ということもあるんです。ですからそこは、もうちょっと工夫した整備の仕方、自転車レーンなんか、まさに走行指導帯なんて石川県金沢でやり始めていましたけど、あれはすごいアイデアだと思うんです。実際造らずに線を引いただけですからね。だったら、そういうことも含めて、もうちょっと何か工夫があつても良いかなと思います。かなり厳しいことを言っています。

(県当局)

まさに委員がおっしゃって頂いた通り、もう少し目標設定するときに細かく調べるというのが大事だと思います。通学路に指定されていて、歩道をきちっと整備しないとやはり危ないというような所と、通学路に指定されているのだけれども、歩行者専用整備を本当にしないといけない所なのかどうか、というのを少し細かく調査して、目標設定もそのようにすべきというふうに。私等もただ率を上げれば良いとか、整備を全部しなければいけないとか、そういうことではなくて、例えば、細かい調査をちゃんとやって、必要なところは委員がおっしゃって頂いたように、ちゃんとしっかり予算を確保して、目標設定して、そんなふうに思います。

(丸山委員長)

どうもありがとうございました。確かに、必要性の判断を課題毎、レベル毎に少し整理してみる必要があるように思います。必要のない所も分母に入っているというのであれば、削除する必要があると思います。本当に必要なところを場合分けして、指標そのものを少し工夫して頂いたら良いと思います。確かにその方が、県民の方は分かりやすいかなと思いました。どうぞよろしく願いいたします。

(林委員)

防災拠点ネットワークについてなんですけれども、これはネットワークということで書かれているのですが、繋がっている土木事務所だったり市庁舎だったりというようなものは、それぞれ役割が違おうと思われま。果たすべき役割であったり、備えている備蓄品であったり、出入りする人であったりというものの質が異なるわけで、それを単に、かつ繋がれば良いということなのか、どういう重みで繋げていくことが必要なのか、ということが評価の観点としてあまり見えてこなかったような気がしたのですが、そのあたりどのようにお考えなのかな、と思ったのですがどうですか

(県当局)

これは隣接する庁舎なり土木事務所とお互い連携しながら災害時に対応する必要があるのではないかと、連携する際に例えばひとつの道路だけで繋がっていると、もし万が一、その道路が使えなくなった場合に連携がとれない、というような状態が発生しますので、それを複数化することによってお互いの連携を図っていくというような意味合いでこういった指標を設定させて頂いたというところでございます。

(林委員)

ダブルラダー化していくこと自体は必要なことだと思いますし、できるだけ複線化して頂きたいと思うんです。網をかけるような形で。ただ、ポンチ絵で出てくるネットワークイメージの絵の説明を見ていると、A市とC市が繋がらなくて、Bの土木事務所と繋がるということがあれば、ネットワークを確保している、というような判断になってしまうのは、それは本当に質として良いのかどうかというようなことも、本当は考慮したほうがいいのか、とちょっと思ったもので、そういう質問をさせて頂いた次第です。

それから、参考までに教えて頂きたいのですが、災害復旧に必要な道路というのは、道路確保率ということで書かれているのですが、確保するというは、なにかこの道路は災害時に必要になるという何か仕分けのようなものがされているからこそ、分母が分かると思うのですが、どうゆう形でそれが制定されているのかということと、それから耐震補強が必要な場所とか橋梁というのは、どの程度残って県内にあるものなのか、というのをちょっと教えて頂けますか。

(県当局)

災害時にこういった物資の輸送とかを担うべき道路ということで、緊急輸送道路というものを県下で計画しているところでございます。ここに取り出してあるのはごく一部の路線が、とりあえず2つ以上あれば良いというような指標になってしまったのですが、全体としたら県下全域で1600件ほどのそういったネットワークを持っておりまして、災害時にはそういった道路を使って救援活動を行っていくことにしております。

その中で耐震補強ということで、地震時に崩壊しないような橋梁を増やしていくということでございまして、あくまでも緊急輸送道路の中の橋梁でございまして。今まで私ども、橋梁の落橋防止といたしまして、桁と橋梁の土台の下部工をつなぐように、揺れても橋桁が落ちない工事、これも全て終わっております。今は先ほど言いましたように、橋脚の補強工事をやっております。ここでは耐震補強の必要な橋脚としまして127箇所あがってございまして、この中で108箇所終わりましたということで、残りが19箇所ということで25年度末現在、こういった数字になっている状況でございまして。

(林委員)

ありがとうございました。あと残り2割ちょっとありますけれども、なんとか早い段階で、この後のパッケージにうまく組み込んで頂けたらと思います。

(丸山委員長)

あと残りというのは300引くと200でよろしいのでしょうか。

(県当局)

そうですね。これと数字のちょっと左と右に分けて書いてあるのですが、左のところは今ほど言いました橋梁の耐震補強工事の数字。右側の方が斜面の崩壊対策ですので、それぞれこの数字を上げていく必要があるかと思しますので、順次、整備をしていきたいと思えます。

#### (5) 新たな整備計画の評価指標について

資料8に基づき、事務局より評価指標について説明

質疑応答

#### 評価指標「主要観光施設の利用者の増加率」について

(高山委員)

この指標で良いのですかね。もともと金沢へ新幹線で来られるので、それは増えると予想されますから、更にそれから能登、加賀へということなのですが、本来、非常に微妙で、道路整備をすれば所要時間が短くなるから、普通で言えば一人当たりの観光施設への利用者がどれくらい増えるか。絶対数として、どれくらい利用が増えるか見ようということなのですが、もともと新幹線が来るから絶対数は増えるんです。

(県当局)

絶対数は増えます。これも県の総合計画で新幹線後の県内に来る観光客の予測はしています。それだと当たり前の数字になって、新幹線が来たら達成となってしまうのですが、これは30年までの計画をしておきまして、新幹線でドンと上がって、その後も従来少しずつトレンドを見ると、道路の整備に伴って少しずつ増えていくので、トレンドも加えた数字を目標値にしております。金沢は増えますけど、能登とか加賀にどの程度行くかということは、まだ分からないので、今回の場合は能登と加賀の利用者の増加率を使って、来て頂いた人をできるだけ加賀と能登のほうに回ってもらおうと、そういう目標にしてあります。

(丸山委員長)

どの施設へどれだけの人が行くかとなると、原因が道路ばかりじゃないということにはなりますけど、道路を使うことは間違いではないですね。

(高山委員)

施設の利用者数は統計をとっていますので、おそらく延べですけど分かるんですよ。本当は生の入り込み客が分かれば、割り戻すと一人当たりいくつ施設を回っているかというのが出てくるんです。ただ、入り込み客数のきちとした数字がなかなか無いのが実態なので、非常に難しいです。もっと良い指標が無いですかね。直接的に見ているから、これで評価しようというのは分からないではないのだけれども。

金沢でも同じ指標を取れるわけですよ。本来ならば、金沢の増加率も分かるし、能登の増加率も分かるし、加賀の増加率も分かる。そう見て何か比較できないものでしょうか。

(県当局)

最初、内部で県全体の増加率にしていました。もともとの新幹線が来たときの予測のデータがありまして、それが県全体しか出ていなかった。県全体から道路整備の効果ということを考えると、金沢からどれだけ動いてくれるか、というのがあってはないかということで、わざと金沢を落としました。

(高山委員)

落とすのは良いと思います。入れると尚更ばやけてしまうので、逆に言うと金沢の増加率が基準にならないかなと。本来であれば同じ利便性からしたら同じ率で増えるのが本来だろうと思います。当然、距離的なハンディがあるから、金沢の増加率よりは能登の増加率、加賀の増加率は落ちると思うけれども、それを道路整備でいかに落とさないようにするか。それがうまく出る指標をとれないのかなと。

(県当局)

確かに言われたように、新幹線効果を能登、加賀へ波及させるのに全体を評価すると当たり前だろう。私らが努力したところの効果がどこにあるかとなると、確かにおっしゃる通りだと思います。例えば、金沢地区の増加率と能登と加賀の増加率の違いが、今までとは違うというような、そういう指標の取り方ができないかということです。たしかにそちらの方が私たちのやろうとしたことの評価に近いと思っております。今回の評価委員会は指標のとりかたの意見を頂き、最終的な指標というのは私たちにおまかせ頂けるといことでありますので、委員の意見を頂いた上で、私たちの思う適切な指標について、もう少し趣旨を変えないで、指標の取り方を金沢、能登、加賀と分けたりしながら、適切な指標を工夫させて頂きたいと思っております。

(丸山委員長)

急に申し上げても、なかなか良いアイデアが出てきません。検討して頂いて。これまでの話を聞きますと、分母を金沢の増加率にして、更に能登加賀はどのくらい増えたかを年次別にして調べて、というようなことをすると、分かるかもしれないですね。

(県当局)

今までは金沢はこれだけ来ている、能登、加賀はこれだけとしていたのを、これからは金沢よりも能登、加賀の上がり率のほうが高いとか、そういうような指標にすると、要因は色々あるにしても、少なくとも自動車の利用率が80%もあるということですから、道路を整備したことによる間接的な

効果ということになる。はっきりそういうことも出てくると思いますので、そこは少し工夫させていただきます。

(丸山委員長)

日数にしたら見えることや、率にしたら見えることがありますので、そこは事務の方でご検討頂いて、分かりやすい指標を考えて頂きたいと思います。

## 評価指標「インターチェンジアクセス10分圏内人口確保率」について

(藤原委員)

「インターチェンジアクセス10分圏内人口確保率」なのですが、インターチェンジができれば人口で式計算するので、必ず80%になると思うのですが、これを評価する意味というのがよく分からないというか、どう理解すれば良いのでしょうか。

(県当局)

確かに、アクセス道路を整備すれば整備後の10分圏がこれとは少し変わるかもしれませんが、現在張り付いている人口を当てはめると80%ぐらいになります。それを目安に目標値を決めたのですが、ここの指標は80%は必ずクリアするだろうと。それからどれだけかプラスの新たな工場の誘致とか住宅団地の整備とかも当然入ってくると思うので、その辺を見込んで、これから80%以上で目標を考えるというようなことを思っております。

(林委員)

私は土木の者ではないので、数値でその成果を図るだけだと、何か気持ち悪いというか、一般の県民としてピンとこないところがあって、例えば、これ多分事後の評価が入るはずで、今日みたいな説明があれば、間接的にこういう効果がありましたよとか、具体例として良いことがありましたよということを、数値で割りきれない部分として説明されると思うんです。なので、さっきの観光客が増えた、増えないということ、道路のせいで増えた、増えないというのは図りにくいとは思いますが、他の観光の部局も観光客に対するアンケート調査をされたり、行動調査をされると思います。その時に金沢だけではなくて、プラスアルファ能登とか加賀に観光に行こうと思った人はどの程度いるのかとか、実際に行ってみてアクセスがどうだったか、というのを一緒に聞くような段取りを予め仕込まれていて、これだけではモヤモヤしたところはあるけれども、5年後に説明するときにはそういうことも予測しながら効果を検証する、ということもあって良いのではないかと思います。

(県当局)

まさにその通りです。私達も事業をする時には観光客のニーズをとらえるというのは非常に大事だと思っておりますので、今は道の駅とか寄り道パーキングとかありますので、そういうところにアンケートを置いて、例えば石川県の道路はどこがどうですかという細かくニーズを吸い上げることをやろうと計画しています。プラスして観光部局のほうと連携しながら、観光地の良いところ悪いところだけでなく、レンタカーを借りたがどうかなど、最終的には5年後に評価するときに補足も説明したいと思っています。



(丸山委員長)

横の連携もよく取っていただいて、この道路整備の成果が浮き上がるような形でお考え頂ければ、一番ありがたいです。

## (6) 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1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社会資本総合整備計画については、事後評価の結果、当初の目標値を概ね達成しており、計画の目的は実現されているものと認める。

### 2 付帯意見

今後の執行等に際し、以下の点について、適切に対応されるよう申し添える。

交付金事業の評価指標については、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ながら設定し、その評価については詳細にわかりやすく県民に説明すること。

## 4 閉会