

令和元年度石川県公共事業評価監視委員会

- 1 日 時：令和2年2月13日（木）13:30～16:00
- 2 場 所：石川県庁 11階 1109会議室
- 3 出席委員：丸山委員長、麻生委員、能木場委員、林委員、藤原委員、山岸委員
- 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）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 令和元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

議事録

1 開 会

2 開会挨拶

鈴木土木部技監

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

・のと里山海道4車線化（柳田IC～上棚矢駄IC）

（山岸委員）

無料化というのは大変素晴らしいことだと思います。当時の台数の増加は見られますが、今現在の一日の通過台数はどれくらいですか。

(県当局)

この 15,208 台に当たるのが、今年の秋では 15,080 台で大体横ばいです。22,000 台に当たる数字は 18,500 台です。

(山岸委員)

時速が 80 km ということですが、これは決まっている数字なのですか。100 km 等に上げるわけにはいかないのですか。

(県当局)

これは警察との相談になるわけですが、今、内灘から柳田の区間も規制速度が 80 km というので、この延長が延びれば、またいろんな協議はしたいと思います。

(山岸委員)

先ほどのページですが、事故件数が今回は 6 件ということで多いのですが、この理由はわかりますか。

(県当局)

事故はなかなか難しく、いわゆる運転なさる方のマナー、例えば運転しながら電話をして横に行ったり、居眠りをなさったとか、そういうものが複合しておりますが、基本的には平らな所から少し山間に入ったり、カーブもあり、平らな所と同じ調子や速度で、運転すると少し多めになるかと思えます。

(山岸委員)

少し思ったのは、6 件が少なくなるのではないかと考えられるということですが、因果関係が区間の特性によるものか、4 車線化したから減るのか見えないところがあるので、根拠がありましたらお聞きしたいと思います。

(県当局)

速度が上がるとまた増えることもあり、例えば 80 km のところを 80 km で走っていただける方と、少しオーバー気味に走る方がいろいろおいでますが、安心感は上がると思います。対面で来るよりは、車線に余裕がありますので、その面では事故が減るというデータはあります。それが即ち通じるかは別物であると思いますが、減る方向の効果は必ず出ると思います。

(丸山委員長)

つい先日も事故がありましたよね。あれはどこですか。

(県当局)

あれはだいぶ奥の方になります。

(丸山委員長)

今の懸案の区間ではないということでしょうか。影響はあるかもしれませんが。

(藤原委員)

企業誘致の件ですが、30年度までは右肩上がりですが、今年度はどうでしょうか。また、今後の見通しはありますか。

(県当局)

これまでにお出ましいただいてる企業は先ほどの、みずずライフといった農産物を作っているところや、あずま植物工場や、ワールドファームなどのどちらかというと農業関係の会社が多いです。あずまというリーフレタスもつくっています。今のところ手前共は、この先のデータは持ち合わせていませんが、企業立地はかなり微妙なところもございます。

(藤原委員)

もう一点、費用対効果の計算なのですが、結局計算上どれが一番効果に働いているのですか。

(県当局)

この計算は、国のマニュアルに基づいて全国公平にやっています。道路の場合は、走行時間が短くなるという切り口と、走行の経費、例えば燃料代が安くなるなど、また交通事故が減るところで、いわゆる3便益というのを見るのですが、一番大きいのは走行時間の短縮が一番効いております。

(丸山委員長)

交通事故がなかなか評価しにくいのでしょうか、期待値から計算するのでしょうか。

(県当局)

単位費用というのが決まっています

(丸山委員長)

公式で決めているということなのですね。過去の実績を踏まえたかたちになっているのでしょうか。

(県当局)

国交省さんの方で算出している式を使って求めています。その係数などは、全国の4車線道路や2車線道路などを勘案してはじき出しています。

(丸山委員長)

今までの大量の資料を整理して、国交省が決めているということですね。ここの端的な現実の資料を使って計算しているわけではないと。ここですと資料数が少ないですから、率的にも計算できないと思うのですが、かといって全然離れたところの数字を使って計算するのもいかがと普通は考えますね。

(林委員)

2点教えて下さい。先ほどの事故の件数が多いということですが、道路の幅が2車線から4車線ということでスムーズに通行できるようになって、道路が新しく環境的にもよくなり改善されるのかなと思うのですが、登りになる山手に入ってくるということもあるため、何か新しく施工されるにあたり交通

事故を抑制する工夫や対策をするのかというのが一点。

もう一つは、定住人口の促進ということも視野に入れているとのことですが、まだ今やっているわけではないので効果があるかはわかりませんが、例えば無料化以降で能登方面から金沢エリアに通勤される方はどの程度いらっしゃるのか、伸びているのか、各市町がアピールされているとか、そのような実績はありますか。

(県当局)

定住促進のお話で数字はありませんが、穴水インターの手前にある、越の原インターですが去年の秋に県と町で、穴水町に直接入る「直入道路」というアクセス道路を供用しました。そのアクセス道路に入ったら、穴水町のニュータウンがありまして、数字は出てこないのですが、結構人気で埋まっていると。どういう思いで来られたのかと聞くと、里山海道を使って金沢に行けることが魅力だということがありました。

あとは志賀町のところにもニュータウンが出来上がっておりますので、能登は鉄道やバスなどの公共交通が限られているので、皆さん車を使って動かれるということです。

穴水までなら1時間で行けますので、十分通勤圏になるということで、それぞれの町はニュータウンを造成される動きがあり、そういう視点でのご活用はいただいています。

事故については難しいのですが、ここからここまでが4車線の区間です。今、4車線か2車線かと言いますと、これぐらいの数字には落ちてくるのかと思っております。

特別なことということですがけれども、この先急カーブという看板も出させていただいておりますし、夜少し見にくいかと思ひ、夜間に赤く矢印が光り、この先を予測していただくというような安全施設は提示させていただいております。この区間についても怠りなくやりたいと思っております。

(麻生委員)

のと里山海道で4車線区間もありますが、2車線区間もあり、今そこを工事しているということで、私の家族と話をしていたのですけれども、のと里山海道は走るのがとても良くて能登の方にも行きたいのですが、2車線区間のところを運転するのが怖いと、もし対面で対向車が飛び出て来ると逃げ場がないので、事故を考えると運転するのは怖いと話をしておりました。

今回の事業は、交通事故を防ぐ意味でも4車線化はとても望ましい事業ではないかと個人的にも思っております。

私から教えていただきたいのは2点ありまして、今の4車線化工事ですが、平成28年度に着手されて、進捗が30%とお聞きしているのですが、工事は計画通り進んでいるのか、またいつごろ完成予定かお聞きできたらと思います。

もう一点ですが、企業誘致をされていて、モンベルさんなどが運送拠点としてつくられたということで能登地方の活性化という点では、大変望ましいと思っておりますが、大型の車両がたくさん通るようになって、抜け道的に大型車両がバンバン通り、一般車両の安全が脅かされるということもどうかと思います。そういう意味でも交通安全等の工夫をお願いしたいと思っております。

(県当局)

まず一点目の事業の進捗率は、今のところ150億のうち45億ということで3割ですが、既存の1.5kmを除く8.1kmをいかに早く延長を伸ばすかということで、4車線の延長が少しでも伸びれば事業の目

的を達します。これで、5年間で延長ベースの4分の1にあたる2kmの成果を出せるので、大体思い通りに進んでいると思います。

完成の目途ですが、国の補助をいただきながら事業をしていますので、補助と県の事業的なスタミナ等も勘案しながら進めてまいりますので、現時点ではいつまでというのは見通せない現状です。

車の混合の話ですが、無料化した前と後では乗る車の何が変わったかという、今まで下道を走っていた軽トラックのような遅めの車両が混じってくるようになりました。困りごとと言いますか、嬉しい悲鳴ということもあり、最初にも申し上げましたが、マナーの面もありますので、広報や警察の白バイ等で、皆さんの気を引き締めていただいたり、サービスエリアでチラシを配ったりと、ソフト対策で自分の車の速度に応じて適正な走り方をさせていただいて、ゆずりレーンでは低速の方はきっちり譲っていただき、車が流れるように、今までもお願いしておりますし、今後も続けていきたいと思っております。

(能木場委員)

私たちは石川県の婦人団体です。毎年知事さんを囲んだ女性県政会議というのがございます。いつも能登地区や中能登地区の皆さんは、こののと里山海道が便利で早く通れるようになり、2車線が4車線になって安全になるようにと要望をされます。

そんな中で早く工事が進めば、住み慣れたところから、仕事場を金沢にしても時間短縮となりますので、能登から全部引き上げて金沢に住むのではなくて、能登に住みながら通勤は金沢へ来るのが理想だとおっしゃいます。

知事さんも危ない2車線のところは、センターラインに応急処置をしてあり、早く4車線化を完成させたいと思っている、といつも前向きな返事をいただいています。能登の人たちは本当に、のと里山海道を便利に使ってらっしゃいます。それぞれの道の駅式のところも充実されており、金沢から能登へ行くことも多いのですが、すごく楽しみで能登の方へも行きますので、何とか危険な部分が解消され、安全に進めたらと思っております。能登の皆さんは待っておられる工事かと思えます。

(県当局)

しっかりと心して進めさせていただきます。

・一般国道304号清水谷バイパス

(山岸委員)

増額になったことについてお伺いします。今回新たな地盤調査について、アンカー工の大桑層を通過して、黄色い層に到達しているわけですが、黄色い地盤は大桑層とは違う層になっているのですか。ようはそこそこ固いと言いましょうか。

(県当局)

ここは互層になっており、アンカーの定着が取れると判断しており、同じ大桑層ではありますが、事業化した後に、ここに新たに地質調査のボーリングをしました。事業化する前は現地踏査をして既存のボーリングで判断しましたが、もしかしてということで一本ボーリングを掘りまして、層の定着の能力は確認しております。アンカーの定着に耐える層ということは現地の地質調査で確認をしております。

(山岸委員)

倍率の計算の見積もりが違って、違うところにすべり面が発生して、もう少し大きな滑り層部分ができてくると、何のためにやっているんだということになりかねないので、心配になって聞きました。

(丸山委員長)

はっきりした層があったわけですから、前はそこまでアンカーを入れなくても大丈夫だと思っていたが、そこに新たに一本ボーリングすることによって、黄色の硬い層まで入れないといけなくなったというお話ですね。

ピンクの層と黄色の層は、今回の調査ではっきりわかったんですよ。

(県当局)

そうです。前はあくまで踏査と地形の判読。こういう奥行きと形であつたらこれくらいだろう、という一般値をいれていたのですが、地質調査を行うとこの線が確定するということになりますので。

(丸山委員長)

前は近傍の調査結果を利用して設計されたところ。ところが実際やってみたらそうではなかったということですね。支持が十分であればいいのですが、支持力が弱いということになると問題だということになるので、きちっと支持力が十分か否かという確認です。

(県当局)

そこはしっかり現地調査をしまして、きちりと計算をしております。

(山岸委員)

これは切土ですが、盛土のところで、昨今豪雨によって盛土が崩れることがあって、今回の盛土に関しては、転圧がどのような方法で締まったものになっているのか。今回切り盛りが結構発生していると思うのですが。

(県当局)

どちらかというと全体的にカットで山側に切り込んでいます。その土はこの谷へ地元とお話をして入れさせていただいております。当然のことながら盛土の崩壊というのは、もともと水が流れていたところに無処理で盛土をしたり、かつ転圧をするときにきちりと均していく決まりがあるのですが、そこを時間がないからといってやってしまうと崩壊を招いてしまいます。

最後には盛土の表面の水の処理と転圧で崩壊が決まってきますので、ちゃんと地元と相談をして、水道はしっかりと処理をさせていただいていますし、こういう土工は天候が悪いと切れないので切土も盛土も条件の良いときに施工しています。最後にはもちろん地元にお返ししますので、盛土の崩壊が無いように努めております。

(山岸委員)

排水もでしょうか

(県当局)

はい。もちろんです。

(藤原委員)

事業費が増えたことについてなんですが、11億円が増えたということで、他の選択肢はなくて、これしかなかったのでしょうか。それとも選択した上でこれになったのでしょうか。お聞かせください。

(県当局)

地質調査いたしましたので、私どもが道路として安全安心に供用できるために必要な対策ということはどうしてもこの形になってしまいます。

そうでなければ、この山の切土をやめるとことや、別のルートということになりますが、最初に比較3案でもご説明させていただきましたが、こちらのバイパス案が現地の集落保全の視点から見ても最良案でございますので、この工法が最適と考えております。

このようなこともあり、地元の方ともお話しをさせていただいて、元は道路の下にトンネルのようなものを作り、そこで行き帰する案であったのですが、こちらに盛土を新たにしまして、下を通らずに新たなバイパスから出入りするという工夫をしまして、2億円を縮減させていただきました。私どもが考えられる最良の案を採用させていただきました。

(藤原委員)

もう一点あるのですが、何年か前の海側幹線の時も、事業費がすごく膨らんだということがあったと記憶しているんですが、どうしても概略の設計と、本当に設計をした時に違いが出て事業費が変わってしまうことはあるのかと思うのですが、何かそういうことが起きないように、やり方なり体制なりを見直すということは考えられるのでしょうか。

(県当局)

おっしゃるとおりでありまして、海側幹線の時も地面の中の杭の話であったと思います。今は山の話ですが、地面の中というのはできる限り、既存の文献や調査で事業着手当時のわかる限りの知見で設計するわけではありますが、やはり地中の話になるので、私どもの思うようにならないことが実態でございます。全部で事業着手前にボーリング調査等をできればいいのですが、事前調査は補助事業の対象ではありませんので、どうしても現状は事業着手後に地質調査の数を増やすこととなります。国の方へも事前調査の段階で補助対象としていただいて、地面の中のことでも変更になりにくいようなお願いを兼ねてからしておるところであり、今後とも引き続き要望をしていきたいと思っております。

(丸山委員長)

海側幹線とおっしゃるのは耐震基準が変わったときではなかったですかね。私の記憶では、170億がいつ頃に増えちゃって。

地盤改良の一辺が120cmの支柱が160cmに増えたと、そういう記憶があるんですが、それで170億増加ということで止むを得なかったと記憶しています。今度はそれではないですね。分かりやすいのは、地滑りは増加理由が分かりやすいですが、法面对策は事前に予想できなかったか、ということをおっしゃりたかったのかと思うのですが。

(県当局)

大桑層も難しいのですが、現状の道がありまして、法面が現在無対策工法で成り立っておりまして、それで行けるだろうということで立案をしていくわけですがけれども、どうしても詳細調査をかけていくと、思いもよらないものが出てくるということです。

(丸山委員長)

場所が変わったから前提条件が厳しくなったという理解でよろしいでしょうか。

(山岸委員)

ちなみにですが、ボーリング調査は何メートルピッチでやっていくのが一般的なのでしょうか。

(県当局)

この区間は3本です。基本的には地形の変化点、区間ごとの代表のところというのが考え方です。プレートに30メートルおきに掘りますということではございません。一概には申し上げにくいということです。

(山岸委員)

3本ということではありますが、1.5kmの区間でたった3本しかやらないということでしょうか。

(県当局)

その程度です。

(丸山委員長)

今、ボーリング調査の単価はメーターあたりいくらでしょうか。

(県当局)

大体、2・3万円です。

(丸山委員長)

いずれにしてもできるだけ調査を事前しておくことは必要ではないかと思えます。ほかの国からみると、日本は調査費が少ないということで、アメリカなんかでは工事費の何%くらいかけるなどかなり調査にあてているみたいです。

(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

(山岸委員)

最後にご説明あった公園の工事についてお訊ねします。指標2のところでは89%を達成しているというご説明でしたが、対象公園数が10公園あるうち、分子が10公園それぞれの満足度の数値を書いたも

のであり、目標は確かに平均では 87%を超えればよいということですが、個別で 83.5 とか 84 という低い数値が答えられています。その原因はなにか、分析されていますでしょうか。

(県当局)

具体的に公園名といたしましては、小松にあります栗津公園でありますとか、金沢の中央に位置する本多の森公園、この 2 公園が低い値が出ております。原因としましては、公園自体でイベントをすることが若干少なかったかなという風に思います。指定管理者の方でさらに工夫するように十分指導いたしまして、今後ともやっていきたいと思っております。

(山岸委員)

イベントが集客の対策として、だいぶ占めているのでしょうか。

(県当局)

清掃等、快適に利用していただけるような、施設の更新なども含めて、やっていく必要があると考えています。

(林委員)

道路整備についてですけれども、指標として、観光施設利用客数の増加に関する是非ですけれども、タイミング的に新幹線、もともとの石川県に人がたくさん増えるようになったという背景が恐らくあつてのことだと思っておりますが、こういう事業をやるときに、まあ目標をうたって、それをクリアしたかどうかを検証するという流れ自体はよくわかりますし、実際の問題として、交流がどれだけ活発になったかというのを計るのはとても難しいということもよくわかるのですが、それを促進するための道路整備をしたということに着目すれば、道路がどれだけ使われたのか、活かされたのかというような指標があってもいいのかなと思っております。単純に来客数が増えたことだけじゃなくて、道路がどう活かされたのかというような指標はできないものなのかなと。確か、前の評価の時にもそんな話はあったような気もしたのですが、道路事業の中で難しいところなのかなと毎度聞きながら思っているのですが、そういう工夫っていうのは出来ないのでしょうか。

(県当局)

新幹線のインパクトをどう省いて、道路整備だけを引き出させたかというところですが、指標のところでは、あえて金沢を除いてあります。加賀、能登だけにして、金沢を入れると新幹線の影響が強く出ますので、加賀、能登にも当然新幹線の波及効果はありますが、金沢を除くことによって、なるべく新幹線の効果を除いた数字を使いたいなと思っております。それは一つ工夫をしてやってみました。あと、先ほど B/C のご質問も頂きまして、道路の効果は非常に多様でして、時間とか、燃料なり事故なり、加えて周辺の開発のインパクトとかもあるので、それは中々反映をし辛くて、国を挙げて知恵を絞っているというのが実態となります。ただ、交通量だけを掴まむのは簡単ですけれども、そこからもう一つ波及させた指標を立てたいなと思っております。また勉強したいと思っております。

(林委員)

私、専門家じゃないので、素人としてこういうのを見たときに、どうしても数字を出さないといけな
いのかなというのが、まずそもそもの疑問としてあって、たとえば、観光バスの事業者さんとかに、こ
この道路を使つてのメリットだったりとか、そういうものを聞き取りした結果が出てくるとか、それぞ
れの施設の来客者にアンケート、インタビューだったり、事務所の方か、その当たりの注目点の積み上
げっていうの、ま、それだけではダメだと思うのですが、そういうものなんかもここにセットで出てく
るような、そういう評価の仕方はダメですかね。

(県当局)

当然それも有りだと思っております、最初の里山海道のところでも少しご説明させて頂きましたけ
れども、「道の通信簿」っていう、今も、年中やっているのですが、どちらかという数字で表せない
ような、「こういうのが良いね」とか、「こういうのがちょっと残念だね」というものは、なるべく
そちらで拾い上げさせて頂いて、道路整備に反映させるというような取り組みをやらせて頂いておりま
す。

(麻生委員)

2点ほどお伺いしたいと思います。15 ページですが、人と環境にやさしい社会づくりというところで、
徒歩圏内の宅地化率というところ、石川線陽羽里駅の周辺の宅地化率というところ、宅地化率が平成
29 年度末には 52.6%でほぼ目標を超えたと、ただ駅の乗降客数の変化というところを見ますと 29 年度
末で 0.7 万人で目標は 4.3 万人なので、松任駅と合わせると目標は達成しているのですが、陽羽里駅単
体で見るとちょっと目的に届かなかったのかなと。その原因としては、もし駅は綺麗にしたけれども、
車を利用される方が意外と多かったというところなのかどうかをお聞きできればと思っております。

もう一点が公園の整備で、私も家族で奥卯辰山健民公園は頻繁に利用しており、山の公園と言って、
本当に大好きな公園です。ちょっと疲れると「とんぼテラス」で一休みさせてもらっていて、木の香り
が本当にして、いつもきれいに整備していただいているので、本当に有難いというふうに思いながら、
聞いておりました。

そこで、委員としてはもちろん保護者の親としても、遊具の安全性、管理状況というのがお聞きでき
ればなと思っております。

(県当局)

ご指摘のとおり、陽羽里駅の乗降客数は目標値よりかなり低い状況でございます、そもそもどうやっ
て目標値をたてたかというところなのですが、曾谷地区の周辺には村田製作所と中村留精密機械工業と
いう県内の有名な会社があり、従業員の方が 3 千人ほどおられます。この駅を作る前にそういった方々
に少しアンケートをかけております。こういった駅ができると電車通勤をされますかというアンケート
を取っております、アンケートで駅を利用したい方々のパーセンテージを加味して設定したのですけ
ど、少し達成していないというのが実情です。まだまだ公共交通の転換というには努力が必要だなど
思っておりますし、また区画整理をしておりますので、そこにやはり若い家族の方々が移って来ら
れて家を建てて入ってきます。そういった方々を少し見込んであります。区画整理が出来たばかりで
実際ほぼ、宅地として住宅利用されているのですが、いかんせん、移られた方が結構若い方々で、子
供がいても、なかなか電車利用という需要が、まだ実質ないのかなと。ただ、将来的に見れば子供さ

んが学生や高校生になれば金沢とかに通勤・通学されるので、そういった面ではまだ増加するのかなと、これは期待も込めたものですが。そういった実態があつて、なかなか目標値に届かなかったのかなと反省材料でございます。ただせっかく駅を作ったものですから、いろいろな公共交通の促進を検討して、今は白山市の方でコミュニティバスを陽羽里駅に乗り入れするようなことをやっております、そういったところで若い方、周辺の方々を取り込んで伸ばすということを併せてやっているという状況でございます。

(県当局)

奥卯辰山健民公園のご利用ありがとうございます。遊具に関しましては、ちょっとした破損などを見落とすことで大きな事故につながったりしますので、その辺は十分注意しております、指定管理者によって日常点検、毎日遊具の点検は行っております。

それに加えて、定期的にメーカーや専門家により、目の届かないところも、破損しているところは交換する、それが間に合わない場合には一時使用停止という措置をするなど、安全には十分対応しております。

さらに、使用上の注意として、危ない遊び方をしないように看板等で利用者に周知する、パトロールの際も危ない遊び方をしている方には注意をする、というようなやり方で安全管理しております。

(藤原委員)

松任駅の利用者数がすごく増加して、北陸新幹線でというご説明があつたと思いますが、近隣の方の利用率というか、そういったものは測っているのでしょうか。客層というか、どういった方で増えたのか切り分けた形。

(県当局)

客層を分けての集計は持ち合わせていないというか、やっていないと思うのですが、目標値よりかなり伸びているのは、やはり新幹線が開業してですね、松任駅を利用して金沢駅へ行って、金沢駅から東京方面に向かう方がかなりいるのかなということは推測しております。駐車料金にしても、松任駅の方が安いという実態もあつたりもしますので、そういった観点からも新幹線利用者の方が実績値にきいているのかなと判断しております。

(能木場委員)

交通の11ページのほうですけど、私たち婦人会は交通安全委員会というのがありまして、みんなで自転車通学の子供たちが多い地域をいろいろと調べて、市長さんに言う機会も、もちろんあるんですけど。そんな中で、今の東山、あそこは北部のほうに高校がたくさんありますので、自転車通学の方がたくさん通られる。それから、東山は小路からいきなり飛び出してくるところもたくさんあるということで、あの界隈の皆さんでいろいろと調査をしました。これもきれいに電柱がなくなって、よかつたなあと思っております。

それから広岡のほうも、マンモスの諸江小学校は子供たちの人数もすごく多い地域でして、あそこも子供たちの通学にすごく危険だということで、私たちも何度かお話をしましたけど、ここもきれいになって本当によかつたなあと思っております。

引き続き、次のページに寺町方面や金石街道、金石街道も市立工業、また西高校とやはり自転車で

の通学者がたくさんおります。私たちが交通安全の啓発によく行くんですけど、ぜひ、あの管内も、一直線で道はいいんですけど、たくさんの交通量がありますので、また、引き続き、寺町、金石街道の整備に取り組んでいただけたらと思っております。よろしくお願いいたします。

(県当局)

無電柱化をやることよって歩行空間が広がったというところで、本来であれば、自転車は軽車両などで歩道は通れないんですけど、そういうながらも、かなり大きな50m道路なんか見てわかるように、自転車通行帯を設けながらやっているようななかで、結果的に無電柱化をやることよって、歩行者とか人の歩きの快適性を高めるということは、非常に大事なことだと思っておりますし、緊急輸送道路も、最近、電柱が倒れて救急活動もままならない、台風15号ですか、そういったこともありますので、県としては、積極的に無電柱化をやっていききたいというふうに思っております。

(4) 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2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。

特に、のと里山海道の4車線化及び一般国道304号清水谷バイパスについては、事業効果の早期発現を図るため、工期短縮に努めること。

また、道路事業については、事前調査を充実させ、事業着手後に大幅に事業費が増加しないよう努めること。

交付金事業については、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評価指標を設定し、目標達成に向け、着実に事業を進めること。加えて、事業効果をより大きく発現するための取り組みに努め、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