

## 令和3年度石川県公共事業評価監視委員会

- 1 日 時：令和4年3月10日（木）15:00～16:40
- 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、林委員、眞鍋委員、水上委員、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）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 公共事業再評価の審議について（金沢市からの審議依頼）  
資料－5 令和3年度再評価対象事業 説明資料  
資料－6 交付金事業の交付期間終了時に行う評価 説明資料  
資料－7 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

城ヶ崎土木部長

#### 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）
- ・金沢市事業について県事業と一括で審議を行うことを決定

##### （2）個別事業について

土木部担当者が資料5に基づき、事業概要などを説明  
質疑応答

- ・金沢外環状道路 海側幹線IV期

(山岸委員)

資料5の完成年度が2020年代後半となっておりますが、完成時期というのは工期を定めずに進めていくものなのでしょうか。

(県当局)

完成年度についてですが、これだけ大きい事業になりますと、残事業費もまだありますので予算の付き方によって、少し工程が明確に読めないところがありますので、目標としては20年代後半という表現をさせていただいています。やはり現場の作業や予算の状況もあって、今の段階ではまだ言い切れる段階になっていないということです。

(山岸委員)

総工事費が440億円のうち360億円を消化したということで、残り80億円が残った部分ということですね。その予算というのが確定なのか、それとも今後揺れ動くものなのかお聞きしたいと思います。

(県当局)

先ほども説明させていただきましたが、直轄の本線部の工事と少し重複している部分がございます。その施工について、現在、国と協議しています。なぜかと言いますと、今の形で供用してしまうと、本線の工事をするとき、壊すとは言いませんけれども、供用している道路に挟まれた区間を施工することになりますので、コストとか工程的に大変厳しいということで、県としては早めに全線完成をお願いしている立場もありますので、県で協力できる場所、もし県の事業で先にやっておけば有利というのがあれば、そこは県としてもやっていきたいと思っております、国と調整をいたしまして、事業費が増える場合には再度ご審議頂いて了解を得たいと考えております。

(山岸委員)

440億円というのは、直轄工事が無いものとしての費用ということでよろしいですね。

(県当局)

そうです。今の形で完成させることを念頭においたものです。工事が終わったわけではないので不確定要素がありますので、出てきたら増額というの也被考えられます。

(山岸委員)

先ほど、山側2車線の早期完成とのところで暫定的に道路を作るというお話がありましたが、その費用は最初から織り込み済みだったのでしょうか。

(県当局)

そこについて、当初は全線完成ということで計画してまして、暫定取付の費用は加味していない状況になっています。ただ国の整理が終わった段階で一括して審議をお願いしたいと考えておりまして、まとも次第ご審議をお願いしたいと思っております。

(山岸委員)

予算化ですけれども暫定供用は来年度実施ですよ。予算はもう付いているのではないのですか。

(県当局)

そこはですね早期効果発現ということで、少し先にやらしていただいている部分もあります。

(山岸委員)

わかりました。

(高山委員)

2つほどお尋ねしたいと思います。1つ目について、費用対効果B/Cですけど、これは暫定供用時の値か、4車完成時の値か、というのが1点目の質問です。もう1つは、4車線完成時は2020年代後半ということで、そのときの効果が資料のピンク色で示されていますけれども、山側環状も森本インターまでどんどん工事が進んでいますし、おそらく8年間くらいの間には今町まで完成するのではないかと期待しているのですが、4車線完成時の予測というのは、山側幹線はどんな前提で予測をしているのでしょうか。

(県当局)

1点目のB/Cの考え方はですけども、4車完成を見越したものでございます。2点目の完成のネットワークがどうなっているかという質問ですけども、4車完成時はフルネットで山側環状も4車線完成しているということで推計をさせていただいております。先ほど資料で暫定供用のときについて段階的に出しておりますけれども、そこは現時点で、令和4年度ですと神谷内まで4車線でできていますので、そこまで4車線で推計をさせていただいております。

(高山委員)

私の意見ですけど、フルネットで完成した段階でも、8号の田中で1.04といった混雑度になっていますが、私はもっとましな状況になっているのではないかと感覚で思っています。そういうことを前提に金沢の3環状の整備を進めてきたのではないかなと思っていますが、フルネットが完成した段階でこれでは難しいと。これからの交通の状況で少しは減るかもしれないのでどうかなと。これは私の感想ですが、どのようにお考えでしょうか。

(県当局)

現状では1.5ということで大変な混雑をしています。これが1.04となり、これをもっと下げるべきだという意見だと思いますけれども、環状道路の機能ができると交通が分散されて、いまよりも良くなるという感じで整備を進めてさせていただいております。ちょっと答えになっていませんけれども、ODも少し交通量や免許保有率も下がっているので、そういうのを加味すると1.04という推計ももう少しさがってくる、1.0を切ってくるのではないかなと思っています。

(高山委員)

そういう状況を目指してほしいなと思います。

(眞鍋委員)

事業効果の測定について、今回は交通量の変化、混雑度が緩和されるとかネットワーク化されるとか県民の利便性を評価されていますけれども、道路のことですので、県民の安全性が向上するとか、混雑が減ると事故が減るとか、別の視点の評価はできないかなと思ったのでお尋ねします。

(県当局)

便益の話をしていただきますと、便益を計算する上で、時間短縮便益と走行便益と交通事故の減少の便益の3つの便益で計算しております、時間短縮が一番大きいですが、走行便益は車が走りやすくなると車の経費が安くなるのでそういった経費をお金換算しています。そして最後に交通事故の減少というものをお金で換算してそのトータルを便益として計算しています。これを費用に対してどれくらい効果があるか、交通が分散すると事故が減るのでお金換算して加味しているのが今の算出の方法でございます。

(眞鍋委員)

わかりました。

(林委員)

今の便益のことに関係してくるんですけども、今日の資料にある効果は、定量的に示されているものが並んでいるんですが、県民に実感をしてもらえる説明するときには定量的なものだけでなく定性的な説明があってもいいと思いながら伺っていました。例えば津幡、森本方面から県立病院に救急搬送するというのを考えたときに、8号を通過して鞍月を曲がって入るというよりは、これができればストレートに搬送できるはずなので、そういった使い勝手みたいなところで少しプッシュするというのがあるのもよいのかなと思いました。難しいのかなと思うのですが、県民にとってこういう部分でつながってくるといった例があればいいのかなと思います。

(県当局)

貴重なご意見だと思います。人命や医療、救急搬送の時間の短縮とか大事だと思いますので、表現の仕方を勉強したいと思っております。できればそういったものも効果の中に入れていきたいと思っております。

(楳田委員)

これまで海幹を整備してきて、もう少しで全線開通というのが見通してこれたという段階だと思います。大事な道路で効果も高いですので引き続き進めていただけたらと思っております。1点確認したいのですが、金沢市の骨格となる道路で、今後も50年とかそれ以上使われる重要な道路で、先のことでも考えて作られていると思うのですが、メンテナンスの問題とかですね、より長寿命化を図る方法とか、新しい技術を導入して、道路ネットワークをできるだけコストを下げても継続できるような方法を取り入れていただけたらいいかなと思います。

(県当局)

先生の言われるとおり、メンテナンスを含めた検討が重要になっております。橋梁について、どういったタイプの橋種を選定するかといった中で、ライフサイクルコスト、全体的な補修や点検の費用を含めた中でどれがベストかというところを橋種の選定の中で検討しておりまして、県としてもよく考えて進めていきたいと考えております。

(麻生委員)

1点教えていただきたいのですが、事業効果のところ、海幹が繋がることで交通がスムーズになって、結果的には8号や街中の交通量が減って事業効果がでるというご説明でしたが、森本のほうから白山のほうに移動しようとする、真ん中の街中を通るほうが距離的には近くて外側にわざわざぐるっと回るということがあまりないのかなと思ひまして、海幹が繋がることで外側に回りますというのが、ちょっとわかりにくいと思ったのですがいかがでしょうか。

(県当局)

山側環状ができる前は、白山から森本方面に行くときは街中を通らないといけなかったということもございまして。それに県外からの交通も金沢の狭い街中を抜けていかないといけないといったことがございました。今回、海側幹線を整備することでそういう通過交通を街中に入っていないようにしたい、外側に回っていただくことで街中の交通量が減ってスムーズになるということを考えております。環状道路は、分散導入というか、外で受けて一番近い道路から中に入っていくというのを理想としておりまして、真ん中の街中の混雑を解消したいというのが1つの大きな目標になっておりますので、そういった効果がでているということで説明させていただいたものでございます。

(麻生委員)

わかりました。

(能木場委員)

私の仕事場は金沢港の港2丁目にあります、のと里山海道から市内に入ってくる車をよく見かけます。清湖大橋からの道路が結構渋滞する時間帯もあります。50m道路まで行かずに途中で大河端のほうに抜けていく車も見ますので、この道路ができれば、街の中を通らずに目的地に早くいけると思ひますので、早く道路が整備できるといいと思ひます。

(県当局)

ありがとうございます。早期整備を進めてまいりたいと思ひます。

(高山委員)

先ほどから便益評価の方法について質問があったり、定性的な評価もコメントとしていれるのが重要ではないかと指摘があったり、私もそのように思ひます。こういった大きな事業は国の指導のもと、やりますのでどうしても全国一律的になってしまいがちなんですけど、特に北陸地域は冬に雪が降りますので、降雪による影響は他の地域とは違うんですね、逆にいうと新しく幹線的な道路ができれば、雪の影響がかなり軽減できると考えておりまして、高規格道路が4車線で完成すれば事故の軽減であった

り、降雪時に走りやすくなったりするというのは当然かなと思います。ただ、この資料はそういうことはほとんどいれていないので、暫定2車線供用後でもいいので、事後評価というかモニタリングというか、費用便益の評価の中で大きなウェイトを占める所要時間の短縮効果は、最近ETC2.0を使ったリして短縮効果の計測ができる状況ですので、降雪時と通常時で比較してみるとかそういうことをぜひお願いできたらと考えています。こういうことが出来るのは降雪積雪地域でないといけませんし、東京では議論にならないので、やはり北陸とか声を上げて、積雪地域は道路整備が非常に効果ありますよということをアピールできたらと、こんな風に思います。ぜひお願いします。

### (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6に基づき、目標の実現状況等について説明  
質疑応答

(林委員)

道路を整備したことで産業が活性したという流れで、効果が発現したと説明されているのですが、例えば金属とか機械工業の製造が活発になるというのは、経済的な状況だったりとか、新製品の開発とかあって、出荷額が伸びる部分の方が大きいと思いますし、道路がどれだけ産業活動に貢献したのかというのを製造出荷額で見るという目標の定め方の部分が、ちょっと違和感を抱くというかすっきりしないところが感じられたので、このあたりはどのように適切さを判断されたのか少し気になりました。

例えば産業の効率化みたいなものを目指るのであれば、工業団地から主要な幹線道路に出るまでの時間短縮が何分できて、それが各工場から年間の物流でどれくらい利用度があって、そういうものを全部積算すると、時間コストや燃料費がどれくらい圧縮できたというのなら、まだ道路の効果としてわかるような気がするんですけども、このあたりどのように判断しているのか教えていただけたら助かります。

(県当局)

機械金属に特化した出荷額ということで、先生言われるように景気の状態とかもありますけど、これは平成25年なんですけど、前回もご指摘がございまして、その時には、東日本大震災があって、工場の進出を考えたときには、やはり日本海側は地盤が良いとか時間短縮という点において、工場自体の出荷というよりは、新しい工場が出てくることを想定して、そういう指標を作らせていただいたというところがあります。要は工場の増築などを全国的に行っている企業が、どこに工場を増強したり進出しようかと考えたときには、道路整備というのも一つのファクターであろうということで、工業とかそういう産業を選んだということです。

また、石川県はものづくり産業が全体の工業の中で7割近くを占めているということで、一つの代表事例として、機械金属というものを当時、選ばせていただいて、それを目標としたというのが事実でございまして。

言われるように、もう少し中身をくわいて、先ほどコストという話もございましたけれど、個々のデータを処理するのは、莫大な時間を要することから、当時、出荷額という形で目標とさせていただいたものでございます。

(林委員)

苦肉の策というのがよくわかるのですが、例えば、道路周辺で、震災以降に新規参入された業者が何社あったとか、工場を拡大された業者が何社おられるかというもので道路を活用したところを説明した方がシンプルかなという気がしました。

(高山委員)

今の林先生のご指摘はものすごい重要なご指摘で、本来アウトカムの指標に何をとるかというのがものすごく重要な視点です。もちろん工業出荷額でとるやり方も当然あるんですけども、道路整備がどいう風に地域の経済活動に関わるかという事を考えると、林先生が言われたように、企業誘致がどのようにうまくいったのかとか、あるいは工業団地が足りなくなって、この間に工業団地としての市街化区域への編入、面積がどれくらい増加したかとか、そういう指標でとるのもありうる話です。ですからトータルとして、検討しなおす必要もあるのではないかという風に思います。

おそらく、出荷額というのは景気にもものすごく影響しますので、景気のいい時には増えるし、世界の景気が今みたいに戦争になったり、コロナになったりすると、当然減ってきますので、そうすると、この指標が必ずしもいいのかというのが私はクエスチョンかもしれません。

耐震化率です。目標を95%におくのは、本当にはたしていいのかというのは私はちょっと疑問で、事業が今後も継続して、100%を目指して事業化ができるのであれば、100%を目指すべきではないかなと思うんです。ただ、交付金の事業は今回一区切りで終わりということですから、こういう評価になるのですが、県としてこういう大事な防災拠点みたいところを95%の耐震化率でいいというふうには決して思っていないはずなので、目標としては、私は100%にすべきではないかと私は思うんです。事業費の予算としてこれだけ100%までを目標とするだけの予算は来ないのは分かっているかもしれませんが、要は達成したことを目指すからいいという事ではないように私は思うんですけど、いかがでしょうか。

(県当局)

ありがとうございます。この95%とさせていただきましたのは、今、委員がおっしゃったように予算の関係もございましたし、平成29年度から令和2年度の4年間での達成目標としてさせていただいたのでありますが、たしかに最終的には100%を目指すものというふうなご指摘はたしかかと思っておりますので、今回の交付金の事業につきましては終わってしまっているのですが、今後の目標の在り方としては参考にさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。

(高山委員)

すいません。しつこいようですが、逆に言うと、目標を100%にしておいて、できなかったことを国に示すと。要は、これで事業は終わりということではなくて、大事なんだから、国はもっとなんとかしろという材料にぜひ私は使ってほしかったなと思います。コメントです。

(眞鍋委員)

私も100%を目指すべきだと思っておりますので、高山先生におっしゃっていただきましたが、実績値と現況値、施設数が229施設、実績値で減っておりますよね。ベースとなる施設数が、数が変わっているんじゃないかと思うのですが、これはどういう理由でしょうか。

(県当局)

数につきましては、消防庁の方が集計しております数に基づいて表しているものですが、県有施設それから市町の施設、防災拠点となる施設でございまして、対象となるものが変更となったり、施設の統廃合とかで、数が変わったというふうに認識しております。以上でございます。

(眞鍋委員)

そうするとあまり単純な比較ができないのではないかなというふうにちょっと思われますよね。

(県当局)

基本的に防災拠点となる公共施設につきましては、先程、委員のご指摘がございましたように、100%とするという事が目標でございますので、その防災拠点というのは、その時々によりまして、必要なものと対象となるものは変わっているかと思っておりますので、それらのうち、耐震化されたものがどれだけあるかという指標、という考えで示しているものでございます。以上でございます。

(眞鍋委員)

おそらく耐震化しにくい建物が、統廃合でなくなっていったりして、母数から外れていくと思うので、やはり、是非100%を目指していただきたいというのが意見です。

(山岸委員)

耐震のところですが、大規模盛土についてなのですが、今回このような形で公表したという事なのですが、公表された後の効果といいたいでしょうか、公表してそれっきりといいたいでしょうか、周りの反応がどういうものがあつたのかというところは、いかがでしょうか。

(県当局)

県内の7つの市町で公表されてございますけれども、特段、市民の方から反響があつたといったようなご意見等は伺っておりません。以上でございます。

(山岸委員)

逆にその元々の公表率を100%にするというような指標をどうしておつくりになつたのか。そのあとの反響を少しもくろんで、そういった指標をつくられたのかなと思つたのですが、出したはいいんですけど、出しっぱなしという事になってしまいますよね。

(県当局)

まず、公表するというのは国のほうが、全国の市町において、公表することを目標と設定されたので、実施してきたということがございます。公表することによりまして、内側の方の意識を向上させるという事もございましたけれども、結果的には特段の反響は現在のところはないというところがございます。以上でございます。



(山岸委員)

という事は別に、石川県が考えた指標というよりも、国の指標に乗ったというだけの話という事ですか。

(県当局)

国が言っているという事はあるのですが、県としましてはこの事業を推進するには公表を積極的にしていくべきだということで、この指標を採用させて頂きました。以上でございます。

(山岸委員)

最終的には、盛土に関しての調査等をされて、危険な盛土については、今度対策をされる予定はございますか。

(県当局)

次の指標のところ、ご説明させていただきたいと思います。

#### **(4) 新たな整備計画の評価指標について**

資料7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)

ただいまご説明あったところ、優先度調査と安全性把握調査ですが、先ほど口頭で4億円というふうな言葉が出てまいりましたけれども、優先度調査にいくらか、安全性把握調査にいくらかという4億円の内訳というのは。

(県当局)

内訳としましては、優先度調査に約5千万円、安全性把握調査として3億5千万円を予定しているところでございます。

(山岸委員)

優先度が調査で終わったんですけれども、例えば安全性に係るものが少ない市町と多い市町に分かれてくると思うんですけど、3億5千万円の使途というか、安全性調査に基づき分配されていくものなのでしょうか。

(県当局)

市及び町から要望があるものを合計しておりまして、結果によっては変わってくるということはある得ると思っております。

(山岸委員)

ある程度4億の予算で押さえておいて増減するというのでしょうか。

(県当局)

はい、そのとおりでございます。

(榎田委員)

道路の目標に関して、先ほどの説明と場所は違うかもしれませんが、道路の長さとかによって目標の短縮時間は変わってくると思うんですけども、例えば、効率性などもある程度把握できるというのかと思ひまして、提案なんですけど、10分短縮というのは、例えば、何キロ整備するから10分くらいなのかといった距離であるとか、費用とか、従来整備されていた目標と今回設置された目標が同等かどうかなど、他の事例と比べられるような指標にさせていただけるといいかなと思ひますが、その辺が可能であれば検討いただきたいと思ひます。

(県当局)

今回の計画につきましては、6箇所くらいのところで、改良延長とかを想定しまして、そこでの完成を目指すということで、それが、トータルセット11分くらいと今の予想ではなっております、丸めて10分という形で目標では定めさせていただいております。改良延長は決まっていますので、先生が言われたようにその辺をうまく表現できるように今後考えたいと思ひます。

(高山委員)

安全性把握調査なんですけど、優先度調査は完了ってなっています、それから安全性把握調査の方は着手ってなっていますけれども、今の3億5千万円では完了まではできないということなんですかね。要は、170箇所が7市町で分散している数ですね、ここの調査は完了できるんだけど、結局安全性把握調査には結構お金がかかるから、とてもこの170箇所全部を完了するのはできないということを前提に着手だけですよ、ということなんでしょうか。

(県当局)

安全性把握を行うにあたりましては、現地に入りまして、ボーリング調査ですとか土質の調査、また安定計算による安全性把握をするなど、地元との調整等が必要になってくると考えてございます。そういったことから全てを完了させるというのは現実的に難しいと考えておりまして、全ての市町において着手するという目標とさせていただいているところでございます。

(高山委員)

あの、そうするとね、170箇所の内、どこまで調査するのかっていうのがこれでは見えないんですね。市町では7箇所、というか7市町で着手するっていうのはわかるんだけど、じゃあ170の内、どれだけ調査するのかってのがわからないので、本当にこの指標でいいのかってことにクエスチョンマークがつくんですけど。

(県当局)

委員がおっしゃる意見はごもっともかと思ひますけれども、実際、現地に入ってみますと地元調整などで、受け入れてくれる場合もあるでしょうし、結果を公表されると町からは影響があるということやなかなか抵抗されるケースもあることから、少なくとも全ての市町で着手するという目標とさせていただいているところでございます。

(高山委員)

あまり納得できないんですけど。私が求めている回答と全然平行線の回答しかないのももう少しなんとかありませんか。要は、170 あるんなら5割を頑張るとかね、3割しか頑張れんとか、相手があるはずなんだから100%しろなんて私はいいませんよ、当然のことながら。先ほどの耐震化の100%とは意味合いは違うと思うんです。でも、県として、あるいは市町としてどれくらい努力するかという目標くらいは示した方がいいんじゃないかってのが私の意見です。

(県当局)

まず、率の出し方になりますけれども7つの市町で170箇所の大規模盛土があるということは把握されているということでございますけれども、優先度調査についてこれから着手してまいりますので、その結果によりましては、その次の安全性把握調査が必要かどうかということも変わってくるかと思えます。そのことから母数がはっきりしないということがありますので優先度調査の結果によりましてその次の安全性把握調査に入ることになりますけれども、こちらについても当面100%の着手を目指すという指標とさせていただいているところでございます。

(高山委員)

これ以上言っても無理ですので、もう結構です。

(麻生委員)

最初に令和2年度に、先ほどのお話ですと、調査されたときに公表したけれども、特段県民の皆さんからは特に反響というか、そういったものはなかったということをお聞きしましたけれども、それを踏まえて、今回更に優先度調査であったりとか、安全性把握調査に着手されると。ただ、令和2年度の時意見がなかったとお聞きしましたが、例えば去年、熱海の方で大きな盛土造成地とは違いますが山の方の盛土が崩れて沢山の方が亡くなったりであったり、最近ですと金沢市の御所町の方で造成地の法面のところが崩れたというニュースがあったり、令和2年度と比べると県民の皆さんの安全性に関する意識が変わっているのではないかなというふうに個人的には思っております。ですので、こういった形で県としてもせつかくきちんと目標を立てられて調査されてですね、こういった形で大規模盛土造成地の安全性の確保ということで動かれるということですので、県民へのアナウンスの方法ももう一度検証されてですね、県民の皆様にも、県としてはこうしていきたいと思っております、ということをお伝えしていくことを検証していただければと思います。公表したけれども反応がないというのは今の状況ではないのかなと個人的には思いますので、またご検討の程よろしく申し上げます。

(県当局)

貴重な意見ありがとうございます。また、公表方法等については検討していきたいと思っておりますのでありがとうございます。

## **(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。

金沢外環状道路海側幹線Ⅳ期区間については、速やかに関係機関と調整を行い、事業費の精査に努めるとともに、事業効果の早期発現を図るため、工期短縮に努めること。

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、県民のニーズを反映させ、事業の効果を適切に検証できる指標の設定に努めること。

また、評価結果を詳細にわかりやすく県民に説明すること。

## **4 閉 会**