

平成28年度 新潟市大規模建設事業評価監視委員会 会議録

■日 時

平成28年10月31日（月）午後1時30分から

■会 場

新潟市役所 本館6階 第2委員会室

■出席者

○委 員：大川委員（会長）、小田委員、小林委員、中東委員、山賀委員

○新潟市：（事業所管課）高橋土木総務課長 ほか

（事 務 局）井崎総務部長、本間行政経営課長 ほか

■次 第

1 開会

2 総務部長あいさつ

3 会長あいさつ

4 議事

事後評価

（1）防災・震災対策による災害に強い道づくり

5 閉会

■会議録

～1 開会～

(司会)

これより、平成28年度新潟市大規模建設事業評価監視委員会を開催いたします。委員の皆様におかれましては、ご多忙のところご出席いただきましてありがとうございます。

本日司会を務めさせていただきます、行政経営課の大谷と申します。よろしくお願いいたします。

なお、本日の委員会ですが、公開という扱いで行わせていただきますので、ご了承下さい。傍聴の方は今のところ0名ですが、報道機関の方が3社お越しいただいております。写真撮影ですとか、録音につきましてご異議がなければ許可ということでよろしいでしょうか。では、許可ということでお願いいたします。

それでは、開会にあたりまして総務部長の井崎規之より、ごあいさつ申し上げます。

(総務部長)

皆様こんにちは。新潟市の井崎と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。本日は、大規模建設事業評価監視委員会に、お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。また、委員の皆様には、日頃から、市政に対し、格段のご理解とご支援をいただいていることを、重ねてお礼申し上げます。

さて、この委員会でございますけれども、大規模建設事業の効率化や透明性の一層の向上を図るため、委員の皆様から、市の事後評価についてご意見をいただくということになります。近年国の制度におきましては、地方公共団体の自由裁量が増えていく傾向にあり、委員の皆様からの事業評価の重要性は、ますます高まっていると認識しております。

本日は、事後評価の対象となっている1つの計画につきまして、この後、所管課長からご説明申し上げますので、先日の現地調査の状況も踏まえつつ、新潟市の今後の公共事業のあり方などを、多様な角度からご助言いただければと存じます。

少し長時間となりますが、どうぞよろしくお願いいたします。

(司会)

総務部長でございますが、他の用務の都合で、大変申し訳ありませんが、途中退席とさせていただきます。よろしくお願い致します。

(総務部長)

皆様よろしくお願いいたします。

～ 2 議事～

(司会)

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。本日お配りしました資料ですが、A4の委員会の次第が表紙になっております、4枚ものの資料がございます。そちらと、もうひと束ですが、目次という文字から始まっております、9枚束ねてある資料でございます。お手元の資料はございますでしょうか。

それでは、本日の委員の皆様をご紹介します。

放送大学新潟学習センター所長でいらっしゃいまして、新潟大学名誉教授、大川秀雄様でございます。

(大川委員)

よろしく申し上げます。

(司会)

一般財団法人新潟経済社会リサーチセンター事務局長でいらっしゃいます、小田敏博様でございます。

(小田委員)

よろしく願いいたします。

(司会)

特定非営利活動法人新潟NPO協会、小林さやか様でございます。

(小林委員)

よろしく申し上げます。

(司会)

国立大学法人新潟大学経済学部准教授でいらっしゃいます、中東雅樹様でございます。

(中東委員)

よろしく申し上げます。

(司会)

特定非営利活動法人まちづくり学校理事・事務局長、山賀昌子様でございます。

(山賀委員)

よろしく申し上げます。

(司会)

続きまして事業所管課を紹介いたします。土木部土木総務課長、高橋でございます。

(土木総務課長)

土木総務課、高橋です。よろしくお願いいたします。

(司会)

次に事務局を紹介いたします。総務部行政経営課長、本間でございます。

(行政経営課長)

行政経営課長、本間です。よろしくお願いいたします。

(司会)

それでは、本委員会の会長でいらっしゃいます大川会長よりご挨拶をお願いいたします。

(大川会長)

改めてよろしくお願いいたします。今、マスコミで騒がれている、東京の問題ですね。豊洲市場の問題とそれから、オリンピック関連施設で、何かバタバタしているようですが、本当に外から見ると情けないなあと思う次第でございます。そういうことのないように、我々、新潟市民でございますので、自分のまちがきちっと運営されていく。そして市民の皆様にも愛されるまちであることが一市民としても全く同じ思いだと思いますので、少しでもよりよいまちづくりに資するような建設的なご意見をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(司会)

ありがとうございました。それでは、議事に入ります。大川会長より議事の進行をお願いいたします。

(大川会長)

それでは、議事に入ります。はじめに、今年度の評価の概要につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

(行政経営課長)

行政経営課長の本間でございます、よろしくお願いいたします。大変失礼ですが、座って説明をさせていただきます。事業の中身に入ります前に、評価制度の概要ということで、ご説明を申しあげたいと思います。次第に記載しております議事の方をご覧いただきたいと思いますが、今年度につきましては、事後評価の(1)「防災・震災対策による災害に強

い道づくり」に基づいて実施した事業で、社会資本整備総合交付金の対象となっている事業でございます。この社会資本総合整備計画につきましては、昨年度までで計画期間が終了しておりまして、今年度事後評価ということでご意見をいただくものでございます。

続いて、評価制度の概要でございますが、次第の方からめくっていただきまして座席表の次のところで、制度の概要という資料がございます。こちらをご覧ください。この制度は、本市が実施しております大規模建設事業の効率化・透明性の一層の向上を図ることを目的といたしまして、対象となる大規模建設事業について事前評価、再評価及び事後評価を行うのが制度の柱になっているというものでございますが、今回行う部分については、事後評価ということでございまして、事後評価の(3)というところをご覧くださいと、既に終了した事業につきまして、事業の効果及び事業による影響などを確認、評価し、その結果を同種事業の計画や事業評価手法の見直し等に反映させるというのが目的でございます。委員の皆様より、市が実施した事後評価の結果や今後の対応方針の妥当性などにつきまして、ご意見をいただきたいと思っております。

また、評価の視点につきましては、もう1枚をめくった、最後のペーパーになります参考資料でございますが、こちらの2のところをご覧くださいと、①～④までの視点を書いてございますが、こういったものを踏まえた上で、是非とも多様なご意見をお願いしたいと思っております。簡単ではございますが制度の概要については以上でございます。それでは、大川会長よろしく願いいたします。

(大川会長)

議事の進め方でございますが、まず、事業の所管課長から説明を頂いたのちに、委員の皆様よりご質問、ご意見などを頂いて、意見調整をしたうえで、評価及び付帯意見を取りまとめたいと思います。

評価の項目としましては、事後評価シートに記載されている視点に基づいてご意見をいただくとともに、今後の同種事業についての改善点などご意見があれば伺いたいと思いますのでよろしくお願いします。

それでは、「防災・震災対策による災害に強い道づくり」の事後評価について、土木部土木総務課より説明をお願いします。

(土木総務課長)

それでは改めまして、事業を所管しております、土木総務課課長の高橋と申します。よろしく願いいたします。また、委員の皆様方におかれましては、先日現地視察ということで防災対策の国道402号の法(のり)面、橋梁修繕ということで有明大橋、舗装修繕ということで西堀通り、ということでご確認をお願いしました。お疲れ様でした。改めてお礼申し上げます。

ではこれから説明に移らせていただきます。失礼ですが座ったまま説明させていただきます

たいと思います。先ほど事後評価につきましては事務局の方より説明がございました。これから説明いたします評価対象事業は、国土交通省が所管する社会資本整備総合計画事業といたしまして、市が実施しております17件の計画が動いておりますけれども、その計画のうち昨年度に計画期間が終了したもので、事後評価として評価したものでございます。資料といたしましては、パワーポイントで主として説明したいと思っておりますが字が小さいような時は、お手元に配付のパワーポイントの概要版をご覧いただきたいと思います。それからまたこれも非常に字が小さいのですが、左肩に参考様式2と書かれたもの、社会資本総合整備計画というものがございます。これに書いてあることはほぼパワーポイントの中に書いてあるんですけれども、個別事業等につきましては、すべてこちらの方に記載してあるということでございます。この2種類を使って説明させていただきます。では進めさせていただきます。

まず目次をご覧ください。はじめに、社会資本整備総合交付金の制度の概要について説明した後、当該整備計画の概要についてお話をさせていただきます。次に、各指標、4つですけれども、その目標値、実績値及び対策事例といたしまして、それぞれの概要、成果目標、指標の目標値及び実績値、対策事例の説明といったことをさせていただきたいと思っております。その後、各指標の達成率の分析、最後に事業効果の発現状況と今後の方針についてという形で進めてまいりたいと思っております。

まず最初に、社会資本総合整備交付金制度についてですが、こちらの図をご覧ください。国土交通省の補助金ですが、一番左側にあるように、従前は補助金という形で、いわゆる縦割り、個別に配分されておりました。国交省では、この補助金制度を原則廃止いたしまして、平成22年度からは「社会資本整備総合交付金」としてひとつの交付金に一括しました。なお、平成24年度補正予算時に、防災・安全交付金といったものが創設されまして現在は、この2本立てで交付金制度が動いています。

社会資本総合交付金を、長いので、「社交金」と我々呼んでいまして、また、防災・安全交付金を、「防安金」という形で略称させていただいております。上の方が社交金、下が防安金ということです。今後も流れによってはそういう言い方をするかもしれませんがご了承願います。画面の下のほうに特長が記載されておりますが、道路・河川・砂防といった社会基盤整備を基幹事業といたしまして、基幹事業と一体となって整備することでより一層効果を高めることのできる事業についても、効果促進事業として交付金化されているところです。その詳しい中身がこちらです。社交金も基幹事業、防安金も基幹事業、これに関連社会資本整備事業を合わせまして、住宅・社会資本の整備として一括化。それにこちらの効果促進事業というものを足して、1本の交付金となっているものです。効果促進事業につきましては全体事業費の2割程度は盛り込んでも良いというような制度となっているところです。

続いて、この制度に基づいて実施し、この度事後評価した整備計画の概要について説明させていただきます。参考様式2の1ページ目も同様の記載がございました。

まず、計画の名称ですが、「防災・震災対策による災害に強い道づくり」となっています。計画の期間は、「平成23年度から平成27年度」の5か年です。昨年度で計画が完了したことから、今年度に事後評価するものです。計画の目標は、「社会基盤整備と市民生活環境の災害対策を総合的に取り組むことにより、災害に強いまちづくりを実現」することとしています。全体事業費は、72億円。先ほど、「17計画のうちの一つです」と申しあげました。下の枠に参考として記載しておりますが、現在新潟市では、2本立ての交付金のうち、社交金のほうで12計画、防安全のほうで5計画、合計17の社会資本総合整備計画を策定し、道路・下水道・都市公園などの事業に取り組んでいます。今回の計画は、防安全の中の、道路3計画のうちの一つという位置づけです。

続きまして、社交金は政策目標の達成を目的として交付されているものです。この計画で設定している成果目標について説明いたします。当該計画では、主要事業である防災対策、橋梁の耐震補強、橋梁修繕、舗装修繕の4項目について成果目標として、定量的に評価しております。

①防災対策ですが、「防災対策における要対策箇所の整備率100%を目指し、災害に強い道路ネットワークを確保する」こととしています。

②橋梁の耐震補強ですが、「緊急輸送道路及び跨線橋・跨道橋について、大規模地震時の落橋を防止することで道路ネットワーク機能確保を行う」こととしています。

③橋梁修繕ですが、「橋梁長寿命化修繕計画に基づき、策定時に、策定時というのは平成23年当初ですが、対策が必要と判断された48橋につきまして、対策を実施する。」こととしています。

④舗装修繕ですが、「自動車が安全に通行できる路面の健全度を向上させる。」こととしています。

これらの成果目標を達成するための対象事業について説明いたします。対象事業は、全部で152事業あります。個別の事業名については、参考様式2の1から4ページに記載してあります。内訳は、基幹事業として150事業、関連社会資本整備事業・効果促進事業として2事業、合わせて152事業となっております。

基幹事業の道路整備では、法面对策などの防災対策、橋梁の耐震補強と修繕、舗装、トンネル、道路照明といった各種道路施設の修繕及びそれら道路施設の点検、路面下の空洞調査などに取り組む計画としています。そして関連社会資本整備事業として公園整備事業を1事業、効果促進事業として橋梁の長寿命化修繕計画の策定を計上しております。

これは細かいですが、先週10月24日の現地説明で配付した資料と同じ内容になります。「防災・震災対策による災害に強い道づくり」の計画の全体像を示しております。スライドの上側には計画の概要、下側には位置図を記載しております。成果指標4項目のうち、①防災対策をご覧くださいと、西蒲区の角田から弥彦がありますけども、その麓といったイメージで実施しております。②の橋梁の耐震補強ですとか③の橋梁修繕は、こちら見にくいかと思いますが青線で示した位置、④舗装修繕は緑線で示したものについて

て事業を実施しており、新潟市内全域で事業している、ということをご理解いただければと思います。なお、橋梁点検などの市内全域を対象として行っている業務委託や点検は右下の四角い囲みで記載しております。

それではこの成果目標ごとの目標値、実績値及び対策事例について具体的に説明していきたいと思います。

まず一番最初に防災対策です。防災対策の概要ですが、西蒲区の国道402号、通称シーサイドラインと主要地方道新潟五泉間瀬線、一般県道弥彦岩室線、これが弥彦スカイラインとなるんですけれどもこの3路線を対象路線としております。国道402号、主要地方道新潟五泉間瀬線は緊急輸送道路に指定をされていますし、国道402号と一般県道弥彦岩室線は、重要な観光道路としても位置付けられているものです。

ほとんどが平坦な地形となっている新潟市にあって、この3路線は、急峻な地形状況から、過去にも落石や土砂崩壊等が発生しています。また、大雨が降ると落石や土砂崩壊等の危険性が増すことから、雨量規制路線ということで、雨が降ったら通行止めにしてしまうというようなことにもなっているところです。

落石や土砂崩壊等の危険箇所を把握するため、専門家による道路防災点検を平成19、20年度に実施しまして、「対策が必要と判断される」、「防災カルテを作成し対応する」、「新たな対策を必要としない」の3区分に評価したところです。この結果は「対策が必要と診断される」要対策箇所は59か所認められたということで、平成20年度より防災対策に取り組んでいるところです。

下のほうにある図2つございますけれども、平成27年度末時点の対策箇所の位置、及び対策状況を示したものでありまして、左下の図面に凡例がありますが、平成27年度時点で、青い○（マル）が完了箇所、赤い○（マル）が未完了箇所となっています。

防災対策の成果目標は、「防災対策における要対策箇所の整備率100%を目指し、災害に強い道路ネットワークを確保する」としております。

指標の目標値及び実績値ですが、要対策箇所59か所のうち、計画時に26か所、44%が整備済みでした。今計画で52か所、88%の整備を目標としています。

これに対し、最終的には53か所、90%の整備が完了し、おおむね計画通りの進捗となっています。

防災対策の対策事例の紹介ですが、国道402号、西蒲区五ヶ浜地区の事例です。こちらは現地視察していただいた箇所です。右下の写真をご覧ください。赤字で落石防止網と書かれている箇所に、ポケット式の落石防止網を施工し、上方からの落石をキャッチすると、それで下を通っている通行車両の安全を確保するものであります。

続きまして、橋梁の耐震補強についてです。橋梁の耐震補強の概要ですが、まずは緊急輸送道路について簡単に説明させていただきます。

大規模な地震が起きた場合に、救助、救急、消火活動、応急復旧や物資の輸送や供給などが必要になり、道路の確保が極めて重要になります。このため、災害などの異常事態発

生時に交通の確保を図ることを目的といたしまして、主要な幹線道路、県庁や市町村の庁舎、港湾・空港などを連絡する道路、公共機関、主要駅、災害医療拠点を連絡する道路、救援物資等の備蓄地点など防災拠点を連絡する道路を緊急輸送道路として指定しています。現在、新潟市が管理する道路では、395kmが指定されています。この緊急輸送道路上の道路橋のうち、耐震性能が低いと認められる38橋について、大規模地震時に落橋を防止し、橋が落ちることを落橋といいますけれども、道路機能を維持するために耐震補強を実施することとしております。なお、38橋のうち、計画策定後の点検・調査によりまして対策不要とした3橋については対象外とし、実際の算定に当たっては35か所を対象としています。

下の図は、対象橋梁の位置を示したのですが、青字が整備済みで11か所、赤字が未整備で24橋、緑字が対策不要であることが判明した3橋となっております。この橋梁耐震補強の成果目標ですが、「緊急輸送道路及び跨線橋・跨道橋について、大規模地震時の落橋を防止することで道路ネットワーク機能確保を行う。」こととしております。指標の目標値及び実績値ですが、計画時に対象としていた38橋のうち11橋、30%の整備を目標としておりました。これに対し、先ほど説明したように、3橋は対策不要とさせていただいたので、対象は35橋とし、このうち最終的に11橋、31%の整備が完了し、概ね計画通りの進捗となっております。

橋梁の耐震補強の対策事例をご紹介します。これは秋葉区の国道403号、小阿賀野橋の事例です。小阿賀野橋は、江南区と秋葉区を結ぶ第2次緊急輸送道路に指定されている一般国道403号上の道路橋で、日交通量3万台が確認されています。

耐震補強では、橋桁を支える橋脚の補強と橋桁が落ちないようにする落橋防止が主なものですが、この橋では橋脚の補強をしております。

右側の写真をご覧ください。この写真です。これが対策前の橋です。これが対策後の橋です。一部色が変わっている所がございますけれどもこの橋梁の場合にはこの色が変わっている部分に炭素繊維シートを巻くことで橋脚を補強しております。

続きまして、橋梁修繕についてです。橋梁修繕の概要ですが、現在、新潟市が管理する道路橋は約4,040橋ございます。北陸地方整備局が管理する橋梁が3,490、新潟県が管理する橋梁が3,760ありますので、それよりも多くの道路橋を管理しているというのが新潟市の現状です。これらの道路橋の修繕は、新潟市橋梁長寿命化修繕計画に基づき計画的に行っています。平成23年当初時点で、緊急的な対策が必要と判断された48橋すべての対策完了を指標の目標値としました。但し、計画策定後に、修繕から架替えに方針変更したものの、また再点検により優先度が低下したものが、合計10橋ございます。この10橋については対象外とさせていただき、38か所を対象としたものです。下の図は、対象箇所の位置を示したものでありまして、青字が整備済みの34橋、赤字が未整備の4橋、緑字が対象外とした10橋となっております。この橋梁修繕の成果目標ですが「橋梁長寿命化修繕計画に基づき、策定時に対策が必要と判断された38橋について、対策を実

施する。」こととしております。指標の目標値及び実績値ですが、要対策橋梁48橋は計画時には全て未整備でした。目標では全ての橋梁を整備することとしておりました。これに対し、先ほど説明いたしましたように、対象橋梁を38橋としまして、整備済みが34橋、整備率89%となり目標を若干下回ったところです。目標を下回った原因ですが、計画当初は橋梁を遠くから眺めまして概算で発注をすることで修繕を行うわけですが、実際工事に入ってみると、足場を組んで近くから目視できるようになります。そうすると詳細に状況確認ができますのでこれにより、修繕箇所が増えたこと、人件費が最近高騰していることなどにより、事業費が上がっております。この事業費の確保につきまして、必要な予算額が確保できなかった、といったことで進捗が遅れたことが挙げられます。

続きまして橋梁修繕の対策事例の紹介です。秋葉区の主要地方道新潟中央環状線大島橋の事例です。大島橋は、北区から西蒲区までを結ぶ新潟中央環状線上の道路橋です。昭和44年に架設されてから45年が経過しております、老朽化による床版の損傷が著しいため修繕を実施し、道路利用者の安全な交通を確保しました。

先日のご視察でご覧になっていただいた有明大橋は、橋梁の下側から見ていただいたと思いますが、橋梁の下から鉄筋を当ててコンクリートを吹き付けることで補強していましたが、この大島橋は5径間のうち、5径間というのは桁ですけれども、両脇に橋台があり、その間に橋脚があり、その間を1径間2径間と数えて行くんですけれども、それが5つあります。桁が5つあるということなんですけれども、その5径間のうちの2径間の損傷が著しく、ここにあるように、橋梁の床板、この桁の上に乗せる床板そのものを取り換えたという事例であります。有明大橋の場合には片側交互通行で施工したんですけれども、大島橋の場合には、床板を取り換えるという作業があったものですから全面通行止めで作業しております。

続いて、舗装修繕です。舗装修繕の概要ですが、新潟市が管理する道路は6,400kmあり、非常に多くなっていますが、このうち、国道や県道、重要市道などの幹線道路は1,500kmで、路面のひびわれなどを測定する調査、路面性状調査を実施し、舗装のひび割れ率が大きい415kmの修繕を行うこととしたものです。

下の図は、対象箇所の位置を示したものでありまして、緑色の線が、ひび割れ率が大きく修繕対象とした415km、うち赤線が修繕した箇所を示しています。これにつきまして新潟市全域にわたっているというところです。この舗装修繕の成果目標についてです、「自動車が安全に通行できる路面の健全度を向上させる。」こととしております。

指標の目標値及び実績値ですが、舗装修繕は、この計画には当初から載せておりませんでした。冒頭に説明したように、平成25年度から防安全が制度化されたことから、計画を見直し、当計画に掲載することで、より政策目標にあった計画としたものです。そして、平成25年度当初では1,085km、72%が整備済みであり、今計画で1,102kmまで整備し、73%の整備を目標としていました。これに対して、最終的に1,109km、74%の整備が完了し、概ね計画通りの進捗となっております。

この舗装修繕の対策事例の紹介です。国道460号の事例です。この路線は、西蒲区を東西方向に横断する路線であり、巻市街地と国道116号巻バイパス、北陸自動車道巻潟東インターまでを結ぶ重要路線です。また、緊急輸送道路指定路線でもあります。当該路線はバス通りであるとともに、大型車両の交通量が多く、ひび割れ率30%、わだち掘れ30mmと非常に損傷が大きいことから、舗装修繕を行ったものです。

先日までご覧いただきました西堀通り、あそこはわだち掘れ程度でありましたので、切削オーバーレイということで上からアスファルトを削ってアスファルトを敷いたということですが、この箇所はひび割れ率も非常に大きかったということで、舗装を完全に打替えております。達成率の分析についてです。参考様式2では最終ページ、5枚目に記載しております。

今まで説明してきたものの“まとめ”となりますが、①防災対策、②橋梁の耐震補強、③橋梁修繕、④舗装修繕の当初現況値、最終目標値、最終実績値を記載しております。

防災対策、橋梁の耐震補強、舗装修繕につきましては、概ね計画通りに実施できております。

③橋梁修繕についてですが、先ほども申し上げているので、繰り返しになってしまうのですが、先ほど当初計画時には橋を遠くから見て悪い箇所を判断し、概算で修繕費を計上しておりましたが、施工時に受注者が足場をかけるなどして近づいて調査したところ要修繕箇所が増えたこと、また東日本大震災の影響などで人件費が高騰したこと、また、これらにより事業費が増大したが所要額が結果として確保できなかったことで事業進捗が図れなかった、結果として最終目標値100%に対し、9割、89%にとどまったとなっております。

これらを受けました、事業効果の発現状況と今後の方針についてですが、①防災対策の事業効果の発現ですが、「防災対策の要対策箇所の整備率が向上したことにより、災害に対する道路ネットワークが強化された」と評価しております。そして今後の方針につきましては、「引き続き、点検に基づく法面整備計画により、要対策箇所の対策実施率の向上を図ることで、災害に強い道路ネットワークを確保する」こととしております。

次に、②橋梁の耐震補強の事業効果の発現ですが、「耐震性能の低い緊急輸送道路上の橋梁及び跨線橋・跨道橋について、耐震性能が向上したことにより、災害に対する道路ネットワークが強化された」と評価しております。そして今後の方針といたしましては、「緊急輸送道路において、橋梁の耐震対策実施率の向上を図り、災害に強い道路ネットワークを確保する」こととしております。

③橋梁修繕についてですが事業効果の発現としましては、「計画策定時に緊急的な対策が必要とされた橋梁の修繕を実施し、健全な橋梁が増加したことにより、道路の安全性が向上した」と評価しております。

今後の方針といたしましては、「引き続き、点検に基づく橋梁修繕計画により、優先して対策が必要な橋梁の修繕を行い、安心・安全な道路ネットワークを確保する」ことと

しております。

最後になりますが、④舗装修繕の事業効果の発現ですが、「幹線道路の舗装修繕を実施し、健全な路面が増加したことにより、道路の安全性が向上した」と評価しております。今後の方針といたしましては、「選択と集中により計画延長を見直し、点検に基づく舗装修繕計画により、優先して対策が必要な箇所の修繕を行い、安心・安全な道路ネットワークを確保する」としてしております。以上をもちまして、社会資本総合整備計画「防災・震災対策による災害に強い道づくり」の事後評価の説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願い致します。

(大川会長)

ありがとうございました。それでは、評価に移ります。「事業の進捗状況」、「事業効果の発現状況」、「評価指標の最終目標値の実現状況」、「今後の方針等」について、最後の所でまとめていただいたところですがご質問やご意見、またその他全般に関してご意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

(中東委員)

全体的な質問になるかもしれませんが、現在新潟市が管理している4,040橋についてです。確か笹子トンネルの事故以降、総点検の実施について国交省から指示が出ていたと思うのですが、おおよそで結構ですので、点検結果の分布状況について教えてください。

(土木総務課長)

まず、今ほどご指摘のありました、笹子トンネル以降の国交省の方針ということについて、ご説明申し上げますと、平成25年に、道路法が改正になりまして、猶予期間が1年間あったということで、施行が26年度になりますけれども、管理している2メートル以上の橋梁全部を点検しなさい、という方針になった。ご存知ない方もいらっしゃると思うので、ご紹介申し上げたのですけれども、そのカテゴリーということに関しますと、まず大きい橋梁と小さい橋梁といった意味でのカテゴリーとさせていただくと、もともと15メートル以上の大規模橋梁と言われるものが、600橋ほどありました。法定で義務化される前までは、この600橋について自主点検と言いますか、自分達で集中的に点検していたものです。法定で15メートル未満の小さい橋梁3,400橋につきましても、点検しなさいということが言われました。それは橋梁の大小といったカテゴリーで分けるとそうなります。続きまして、健全度といったものですが、現在ですとすごい細かく分類しているのですけれども、計画を作成したときの状況ですが、まずは早期に対応が必要な橋梁。それは先ほど48橋とご紹介しましたが、48と数えました。次に、それが赤だとしますと、次に黄色、対策が必要な損傷があるというのが350橋ほど。健全もしくは軽微な損傷でとどまっていますというものは青になりますけれども、3,700橋ということにして、

今現在は4,040橋と申しあげましたがその時はだいたい4,090橋ぐらいでございます。

(小田委員)

評価の中で、未完となったところが、橋梁の修繕ということで、もともとのベースになっている数字が、緊急の対策が必要とされているという形で、かなり緊急度が高いというようなイメージがある中で、この4件でしょうか見直した段階で、未達になったということに対する考え方、今後この4件に対してどのような形で、キャッチアップしていくといますか、練っていくのかという考え方について教えていただきたいと思います。

(土木総務課長)

今ほどたまたま関連するというので、48橋最初計画で考えましたと、それが結果といたしましては10橋が見直しまして38橋ということになって、結果として4橋はまだ未達であると、これについてどんなものかというご質問かと思えます。

(小田委員)

100%目標ということに対しては未達となったということは非常に大きな問題といったらあれですけれども、早目のキャッチアップ方法も含めて、どのようなお考えかをおしえていただければと思います。

(土木総務課長)

原因といたしましてはやはり予算がなかなか、事業費が高騰したことということもありますが、これは本来であれば昨年の末までに終わらせたかったものですので、現在計画的に進めておまして、4橋のうち、今年度完了予定が1、来年度完了予定が1、再来年度平成30年度完了予定が2、といったことで、現在も事業を進めておるものでございます。

(小田委員)

じゃあそれにつきましては予算措置も含めて、順次行われているという状況ですね。緊急という聞き方からしますと、最優先でやらなければいけないのかなという感じがしたんですけれども、そのくらいのスピード感でも十分対応可能だということなのでしょうか。

(土木総務課長)

年次割も含めて計画的に施工するといったことでございます。

(小田委員)

はい、わかりました。

(大川会長)

他にいかがでしょうか。

(山賀委員)

今のお話の続きなんですけれども、今回の整備は27年度までの整備計画の中のもので、28年度までかかってしまったものというのは次の交付金の計画のほうに予算を計上されるのでしょうか。

(土木総務課長)

その通りです。次の交付金計画の中で、やり残しと言ったら申し訳ないんですけれども、そういったことで位置づけてさせていただくものです。

(山賀委員)

わかりました。

(大川会長)

他にいかがでしょうか。

(小林委員)

五ヶ浜の方で、防災対策などの落石防止網の方を見せていただいたのですが、その周辺にも網が張られていて、かなり経年変化で錆びてきたりしているものがあったように見受けられました。そのメンテナンスや費用に関してどのようになっているか教えていただいでよろしいでしょうか。

(土木総務課長)

まず最初に先ほどカルテというお話をさせていただきました。基本的に法面保全みんなカルテというものを作って、損傷度といたらいいか、老朽化というか劣化度というか危険度をまずは計上しています。それと私どもの方で道路につきましては、道路パトロールも随時やっておりますので、これで日々の細かい状況は確認しております。その他にカルテに載ったものにつきましては、3年に一回の見直しとか、そういったこともさせていただいております。

(大川会長)

他にいかがでしょうか。

(中東委員)

直接、事業評価と関係ないかもしれませんが、橋梁向け予算において、維持管理向けの予算と、改良や改修向け予算でかなり違ってはいますが、予算措置が交付金としてできるところと、自前でやらなきゃいけない所の境目というのがかなり微妙なところがあると思

ます。今回は交付金事業として実施しているようですが、もちろん別途単独事業でやっていると思います。そこで、土木部で持つ予算はどれくらいの規模なのかを教えてください。

なぜそれを聞いているかという、交付金事業以外の予算のほとんどは一般財源化しているので、予算が道路に優先的に配分されない問題があるのかを私が常に意識しているためです。

(土木総務課長)

予算規模といったものではですね、なかなか特に次年度以降の予算とかでは、まだまだ言えないところもあるので、実を言いますと昨年度、平成27年の4月にやりました、新潟市で財産経営推進計画といったことで、インフラ資産マネジメントといったものを作っております。これは公表しているものですが、まず橋梁からいきますと、今後、年平均53億円の維持管理費が見込まれるものといった中で、実際に21年から25年の平均で確保できている年予算は27億円、といったような感じで公表されておりますし、道路でも同様に今後年間67億円かかりますよといった中で、今付けられている平均額は44億円です。足りておりませんというところです。

(中東委員)

たぶんどの地方自治体でも同様の話があると思いますので、全体的なコメントになってしまうと思いますが、予算配分において、福祉は、比較的利害がはっきりしており、文句を言う人は徹底して文句言うところがあるので、予算が配分されやすいと考えられます。他方で、道路は寸断されてはじめてありがたみがわかるという面がありますので、今公表していただいているところもあるのですが、箇所別の状況などについてよりはっきりとした情報を伝えることは、予算配分を道路に向かせるためには非常に重要なことだと思います。是非そうしたことに関する広報は重視してやっていただきたいというのが私の希望です。

(土木総務課長)

ありがとうございます。特に我々土木屋さんはPRが下手だと言われておりますので、こういったことにもつとめてまいりたいと思います。

(大川会長)

他にいかがでしょうか。

(中東委員)

スライド16枚目になりますが、舗装修繕のところの道路の緑色部分（ひび割れ率が大きく修繕対象としたもの）がかなり多いように思います。これは、6,000kmのうちこれぐらいということなんですね。

(土木総務課長)

正確に言いますとあくまでも6,400kmもの道路あるわけですがけれどもそのうち重要な道路、幹線道路1,500kmのみ調査しているものでございます。

(中東委員)

1,500kmでこれだけあるのですね。

(土木総務課長)

はい、そのうちこの緑と赤あわせて、このムニャムニャムニャと出てきています。

(中東委員)

かなり緑色が塗られている感じがするように思います。これは、例えば、新潟市のホームページなどですでに公表された資料なのでしょうか。

(土木総務課長)

しておりません。

(中東委員)

是非情報を公開していただいて、市民の方に道路の惨状を目の当たりにしていただいたほうがよいと思っています。

(大川会長)

もっと言いますと、冒頭にあったように、割と平地でしょ。で、ひび割れがあって、もちろんひび割れはほっとくとどんどん悪くなるから、手をいれなきゃいけないことは、それは間違いない話なんですよね。じゃあ例えばお金がないからちょっとほっときましたと、じゃあ何が起こるかかってことを言いますと、平地であればまあなんか崩れて落ちちゃいましたみたいなことは基本的にはまず考えられないですね。割と後回しにされやすいと。これは急峻な土地、山の道だとかそういうことがあるとほっとくと本当に重大事故につながることになりますよね。だからほっといていいと言っているんじゃないですよ。大事だけれども、ちょっと後回しになっちゃったから何が起こるかという観点でみると、わりと平地であるがゆえに少し救われることになるのかな、という感じがします。

(小田委員)

間接的というとあれなんですけれども、舗装修繕の目標値を1%改善するというには、20km位ですね。その程度と言ったら申し訳ないですけど20kmの改善でいいのかな、というとなさすぎないのかなという感じがしないでもないですね、これを見たときに。ただ、それはおっしゃるようにやはり重要度といったらあれですけど、優先順位を付けた場合の予算繰りの中で、どうしてもこれは後回しといったらあれでしょうけれども、若干後順位に

なっているのかなという感じがしないでもないかなと。

(山賀委員)

予算は5年で72億ですが、調査によってやるべき所も数字も出ていて、厳しい状況と思います。その中で優先度でこの数だけという目標設定されているんじゃないかなと思うので、おそらく当初の計画も妥当に立てられ、進捗といいますか実行もうまく進んだと判断して良いのでしょうかね。

(大川会長)

だから本来ならやらなきゃいけない所はこれだけありますよと、いうことを、ガツンと出して、でもお金がないからこれっぽっちしかできませんでしたという言い方をすべきか、どう考えたってそれはお金ないから無理です、だからそこその何とかかなりそうな範疇の目標を立てておいて、とりあえず目標としたものは、ほぼやりましたというべきなのか。

たぶんそういうところが一番頭抱えるところなんでしょう。けれどもやっぱり、少し予算取りが潤沢にできたらということをし念頭に置いて、本当はこれだけやりたいんだけど、やれませんでした、という出し方のほうが僕はいいのかなという気もしないではないんですけどね。

(山賀委員)

先ほど中東委員がおっしゃってお答えくださったように、これから維持管理でかなりお金がかかるというのに予算を見込めていないという状況がわかります。それは将来先送りというか残してしまうものなので、本当に今こういう状況なんだよということをし、さっきお答えくださいましたが、伝えていくのが大事と思います。

(小林委員)

それは予算はどんどん足りなくなっていくってことなんですよ。

(中東委員)

平成28年度に必要な予算というのは、計算すれば出てきますが、足りない部分はどんどん先送りにしているように感じています。

(大川会長)

だから将来的に解決できる見込みは現時点では立たない。端的に言ってしまえば。だけれども、福祉のお金みたいなものは、みんなの生活に直結するから、どうしてもそっちに目がいきますよね。こういうときに防災という言い方をした瞬間、大きな何かがあれば、無駄金にしか見えない。そのための工事をやれば、なんかいらぬ工事しているね、と言われかねない。ところが、本当にそれでいいのか、本当に何か大きな災害が起きた時に全くお手上げの状況になっていいんですか、と。だから防災関連の事業というのは言ってみ

たら、僕は警察や消防と一緒になんだという視点ですが、彼らが朝から晩まで必死で駆けずりまわるような世の中になるより、暇な方がいいということです。防災の視点では役立たなかった時は、それはラッキーでしたね、という言い方で認めるしかない。だからそういうことがなければ、本当に無駄金にしか見えないわけです。多くの方には。だからそういうなんていうか、基本的にそういうものを背負い込んでいるのが防災であり道路等の維持管理みたいなところの、よく見えないんだけども実はとても大事なんですよね。そこがなかなか直接的に見えない、ありがたみがわからないところです。そういう恨みつらみのある分野でもある。

(小田委員)

私も五ヶ浜へ行った時に、点の部分だけ修理をしているのはわかるんですけども、実際には線としてちゃんとつながっているのかという部分のほうが大事で、先ほどカルテという形でデータを見てらっしゃるという話でしたけれども、まあそこが仮に補強されたとしても他の所で何か起きれば、それは道としての機能がなくなるという意味で、非常にお金もかかるし、何もなくて当たり前という所が普通の防災上の予算措置というのは大事なのかなという感じがしました。

(大川会長)

まさにその目標値をできそうなところに設けておいて、出来ました、という言い方がいいのか、もうちょっとこれは少し厳しいというところにラインを設けておいて、これは出来ない、それはお金がないからだと明確にいつも言い続ける。大事なのに出来ないんだ、それは何故、お金がないからだ、これを明確に常に言い続けると言う姿勢も必要かもしれない。そして少しでもそういうデータを多くの方に見ていただくことで、その重要性を訴え続けると言う姿勢が大事かもしれませんね。なかなかどこに線を引けばいいか難しいところでしょうけどね。

大事なんだから、きっちり予算をやっぱりそれなりに回してもらって、ちゃんとやらなきゃいかんのじゃないかなというご意見のように、私には聞こえますけれども。

(小田委員)

あと悪いと分かっている所はとにかく早く手を打っていただきたいと。こういう形で何か所か対策するべきだという所が出ているものについては当然優先順位をつけてやってらっしゃるんでしょうけど、わかっているのに、もしもそこで何か事故が起きたりすれば、やはり市の責任にもなりかねないと思いますので、早め早めの対応が必要なんだなと感じております。

(大川会長)

国もそうなんだけど、みんな苦しんでいますよね。先ほどカルテという言い方しましたけれども、特段問題をかかえているところにカルテがあって、定期的に必ずそれを見るこ

とのできるプロが診て、それに異常がないかということ点を点検している。国道のランクが高い所は毎年ですよ。春先必ず入れるとかね。前年と違いがないかとかそういう観点でカルテできちっと管理して行って、ひとつでも異常が認められると、この異常はどういうレベルで行こうかということ点をすぐ検討して必要な措置を取る。市では今3年と先ほどお話を聞きしましたけれども、僕は3年でいいのかな、もっと頻繁にやるべきなんじゃないかなという気はするんですけども、それはたぶん手が回らない、お金もない、そういうことが背景にあるから、3年に一回しかできませんというのが本音なんでしょう。やりたくてもできませんというのが本音なんでしょう。

(中東委員)

今後の舗装修繕のところの今後の方針の中にあるのですが、選択と集中により計画延長を見直すということが記載されています。お答えできる範囲で結構ですので、現状である程度見直す、もしくはある程度はやめようとしている方向性はお持ちですか。

(土木総務課長)

「幸いなことに」という表現にさせていただきますけれども、6,400kmの舗装がある中で1,500kmにつきましてはあくまでも幹線道路ということで、実を言うと新潟市の道路年々増えております。これはやっぱり地元の要望ですとか、あとは例えば皆様方街中見ていただくとどんどん区画整理とかで良い道、住宅街が増えていけば当然道は増えて行くわけですけれども、あの道路は市道ということでこの1,500kmには入っていないといったことでは、この1,500kmはおそらく今後とも維持していく幹線道路ですから、増えもしなければ減りもしないだろうと思っております。ただ実際なかなか出来ていないのも現実ですので、模範解答の様な答えですが、やはり選択と集中でやる、ということしか。頑張りますということでございます。

(山賀委員)

今後ともこうした維持補修は続くと思っておりますが、方針を出しておられる中で、皆様のほうで実施にあたって課題だと思われているところはありませんか。

(土木総務課長)

皆様方、委員の先生方お話いただいたように、課題といたらもう端的にお金だと思っております。それから実を言うとマンパワーといったものも非常に辛いのかなと思っております。実は先ほど、橋梁点検の話をご紹介させていただきましたけれども、橋梁点検で明らかになったものが、まずは最近、業者が少ないというのが言われております。建設業界の業者が少ないというのも言われておりますけれども、今まで600橋の点検だけだったものが、4,040全部点検しなければいけないとなると、その点検者をどこから連れてくるのかといったことも課題になっております。先ほど委員長のほうが、法面も出来れば1年に1回とかしょっちゅうやりたい、そういうお話もございました。そうすると法面屋

さんが見つからなくなるとか、そういったことも懸念されます。やはりお金と人財、これが一番課題なのかなど。先走ってご紹介申し上げますと、そのために新潟市では今、橋梁につきましても、アセットマネジメント検討委員会というものを作っております、先ほど申し上げました3,400橋増えた橋梁の点検をどのように今後していくのか、それを全部専門家に任せるんじゃないくて、地元の建設業者でもできるやり方はないのかといったことも考えておりますし、それは既存の建設業者に簡単なシステムで点検してもらおうというやり方ですし、また長岡技大（長岡技術科学大学）の丸山先生なんかは逆に、簡単に点検できる町医者を増やそうといった取り組みでの人材育成にも取り組んでおられる、という取り組みもしていると、ちょっと先走ってご紹介しました。

（大川会長）

他にいかがでしょうか。今までの最初の説明をいただいたところでは、橋の所では少し近づいて見たら悪い箇所がそれなりにあってということで、目標値に到達できませんでした、ということでしたが、他のものについては、キチッと目標値をクリアしているということできちんとされているということでございまして、そういう意味では特段なにか、市のやりように問題があったとかそういうことにはならないんだろうと思いますけれども。

我々としては、本当にやるべきところは多々あるんだから、頑張ってみようかしらと言いはりませんが、まあ付帯意見をつけるとすれば、本当に予算等で苦勞している、高橋課長から話があったように人のところでも、言ってみれば技術者達が減っているといひますか業界で、それから業者さんも減っているわけです。だからそういう中で、人が少なくなつて、お金も少なくなつて、どう見ても上手くいくわけないよね、という非常に苦しい状況があるんですが、その苦しい状況をやはり多くの人達に知ってもらおうという努力もおおいにしてもらわなければいけないのかなという気がします。だから、そういうことをよく市として発信して下さい。というのは僕が言った通り口で言うのは簡単なんだけれど、そこですよ。

（中東委員）

さっきもおっしゃってましたけど、一つの方法が、分母の大きさをどうするかということですよ。

（大川会長）

そうですね。

（小田委員）

他にも出来ているものをやめると言うのはどうでしょうか。橋を通さなくするとかいう。

（大川会長）

破棄する橋があつていいのかもしれない。こういうことですよ。

(小田委員)

それから道路等で本当に使っていない道路ってないのかって言われたらどうなのか。まあ政治的には無理ですよ。やっぱりやめるというわけにはいかない。

(大川会長)

長い目で見ると破棄する、放棄するというようなことも、選択肢としてはありえると思います。ただ一人でも嫌だ、これがないと困るんだと言う人が本当にいけばじゃあ本当になくしてもいいんだろうか、という問題もあります。

(行政経営課長)

施設の面ですと、市の色々な施設、道路とか橋とかも施設は施設なんですけど、建物みたいな施設ですと、その機能を複合化して集約をして、総量としては減らしていきましょうというような、ファシリテイマネージメントというものに基づいて色々な現状を市民の皆さんにお伝えしたりとか、財産活用計画を作ったりというところでは進めていて、さらに建物を長持ちさせましょうということで、長寿命化という取り組みもして、それは道路とか橋とかも同じような話だと思うんですけど今議論に出ている総量として使わなくするというのはなかなか難しいことで、さっき土木総務課長の方からもアセットマネジメントの計画のお話の方ありましたけれども、そういったところを踏まえて、どう保全していくかが、これから優先順位も含めてどう保全していくのかという所が、今後建設から維持管理への時代に移っていきますので、どうしても高度成長期のころは人口も増えているし、必要だということで色々建物建てたり、橋架けたりというのがありますけれども、中東先生からお話あった笹子トンネルの事故なんかをきっかけに、老朽化という問題が一気にクローズアップされたというところで、結局人口減少だとか、福祉の少子高齢化だとかに密接に繋がっていて、なかなか税金も増えない中でどう優先順位をつけて調和をとって調整というか、最後は住民の福祉というところで道路であっても、いろんな分野であってもその辺はむずかしいところで、色々事態を共有化して、市民の皆様にご理解いただくという形の取り組みなのかなと。

(中東委員)

アセットマネジメントは、減らすという話は別で、現状存在するものはそのまま残すことが前提になっていると思います。これがかなり苦しいところと考えています。ところで、点検対象となる橋の長さが2m以上という基準は、私自身衝撃を受けました。国がほぼ全ての橋梁を点検しろというのはおかしいことですよ。そのことに関してご意見があればお聞かせください。

(土木総務課長)

今中東委員の方からお話出ましたけれども、まさにその通りでございまして、先ほど大

規模橋梁の小規模の話をさせていただきました。新潟市は、国よりも県よりも管理する橋梁が多いのに、その割合が県ですと50数%が大規模橋梁なんです。国になるともっと率は高い。ところが新潟市の場合は600橋だけが大規模橋梁で残り3,400は小さいと。これを国と同じレベルで点検しろといわれても、それはお金もないし、人もいないという話になるわけです。これは実を言うと全国の自治体も全く同じ条件でございまして、だからこそ今後簡単な点検方法を、市がモデルとなって生み出すことができたなら、それはやはり良いモデルとして国交省とかにも点検の簡素化をお願いするとか、実際要望はしているんですけども具体例としてそういったところで、いろんな各方面に働きかけをしていきたいと思っております。

(大川会長)

他に何かご意見ございませんか。それでは今日ご説明していただいた案件は、事業進捗も含めて、しっかりやっていたという事は確認させていただいたということで、ただまだ終わったわけじゃなくて鋭意頑張っていたかなきゃいかんということも含めて、予算の関係が相当不足していてなかなか大変なんだということをもっと発信していただく、あるいはそういうことも含めて指標の立て方のところに若干の工夫があってもいいのかなという意見もあったということで、一応とりまとめさせていただこうと思うんですが、よろしゅうございますか。ありがとうございました。こういう結論が出ましたけれどもよろしいですか。

それでは、議事案件は終了したということです。皆様方のご協力により、議事が順調に進みましたことにお礼申し上げます。ありがとうございました。事務局に進行をお返しいたします。

(司会)

ありがとうございました。長時間にわたりまして本当にありがとうございました。最後に事務局から、今後のスケジュールといたしますか、この後どうなるかということをお話させていただきます。本日頂きましたご意見ですけれども、この後、事業所管課におきまして、評価結果や今後の対応方針案の見直しに反映させまして、市長に諮りまして決定する予定です。また本日の議事録及び頂いた意見につきましては、後日、それぞれ委員の皆様様にメールで送らせて頂きますので、内容ご確認いただきまして、修正等がありましたら、事務局のほうにご連絡をいただければと思います。

それでは以上をもちまして、本日の会議を終了とさせていただきます。皆様、お忙しいところありがとうございました。