

# 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 29 年 3 月 2 日（月）午前 10 時から

## ■会 場

新潟市役所 本館 3 階 対策室 1

## ■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）柳田道路計画課長 ほか

（事 務 局）大谷行政経営課長補佐 ほか

## ■次 第

1 開会

2 議事

再評価

（1）主要地方道新潟中央環状線【中ノ口、黒埼、明田】

3 閉会

## ■会議録

### ～1 開会～

(司会)

監視委員会を開催いたします。本日、司会を務めさせていただきます、行政経営課課長補佐の大谷と申します。よろしくお願いいたします。

委員の皆さま、お忙しいところをお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。本日ですが、議会の対応の関係で、総務部長、それから、行政経営課長とも欠席させていただいておりますので、ご了承いただきたいと思います。

そして、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、今現在、報道の方、傍聴の方はいらっしゃっておりませんが、公開の扱いですので、記録のための写真撮影、それから録音を、ご異議なければ、許可していただくということでよろしいでしょうか。

はい。ありがとうございます。では、録音をお願いします。

それでは、議事に入る前に、お配りしました配付資料を確認させていただきます。まず、クリップ留めのほうですが、次第の一枚物がございます。それから、委員会における留意事項の一枚物、そして、3枚目が、制度の概要の資料でございます。それから、所管課の説明資料としまして、ホチキス留めになっている印刷物とカラーのリーフレット、以上の資料がございますでしょうか。ありがとうございます。

次に、事業所管課をご紹介します。土木部道路計画課長、柳田でございます。

(道路計画課長)

本日は、よろしくお願いいたします。

(司会)

よろしくお願いいたします。

### ～2 議事～

(司会)

それでは、早速、議事に入りたいと思います。ここからは、大川会長から議事の進行をお願いいたします。

(大川会長)

はい。お忙しいところ、ありがとうございます。それでは、議事に入ります。はじめに、今回は再評価ということでございますので、再評価実施の視点などを事務局から説明をお願いいたします。

(司会)

はい。それでは、お配りしました資料に沿ってご説明いたします。まず、一番上にあります次第をご覧いただきたいのですが、本日、ご意見をいただきたい案件ですけれども、次第に記載しております再評価対象事業1件になります。主要地方道新潟中央環状線【中ノ口、黒埼、明田】でございます。

こちらの事業ですが、社会資本総合整備計画として策定しました「交通拠点アクセス道路整備」というものに基づいて実施した事業でございます。社会資本整備総合交付金の対象となっている事業です。再評価を実施することになった経緯は、後ほど所管課から説明がありますが、私からは、再評価実施に当たっての視点について簡単にご説明いたします。

2枚目の紙で、委員会における留意事項です。こちらをご覧ください。再評価に当たりましては、資料にあります通り、委員の皆さまから、事業の必要性や効果等の視点から、事業継続の是非についてご意見をいただくということになります。その際の視点としましては、事前評価の実施当時から年月が経過したということで、社会情勢の変化などを加味しまして、今後の事業継続について、改善や見直しなどの検討をいただくということになります。

なお、今回の再評価につきましては、個別補助事業への移行を契機とした再評価となりますので、委員の皆さまからは、市が実施した再評価を踏まえて、ご意見をいただきたいと思っております。それでは、よろしく願いいたします。

(大川会長)

はい。議事の進め方でございます。まず、事業所管課長からご説明をいただいた後に、委員の皆さま方より、質問、ご意見などを頂戴して、意見調整をした上で、評価および付帯意見などをまとめたいと考えています。評価の項目としては、今ほどご説明があった資料に記載されている視点に基づいてご意見をいただきたいと思っております。

それでは、主要地方道新潟中央環状線の再評価につきまして、土木部道路計画課より説明をお願いいたします。

(道路計画課長)

あらためまして、道路計画課長の柳田でございます。本日は、よろしく願いいたします。着座にてご説明させていただきます。

それでは、はじめに、新潟市の総合計画「にいがた未来ビジョン」に沿って、本市の道路づくりについてご説明させていただきます。

にいがた未来ビジョンでは、画面にありますように、本市の将来像をまちづくりの主役である市民と共有し、未来に向けた都市づくりを協働で進めるために、まちづくりの理念

に基づいて、本市が目指す8年後の都市像を描いています。画面にあります通り、一つ目として、「市民と地域が学び高め合う、安心協働都市」、二つ目が、「田園と都市が織りなす、環境健康都市」、さらに三つ目として、「日本海拠点の活力を世界とつなぐ、創造交流都市」という三つの柱で進めています。

また、本市では、少子高齢化、また、人口減少の進行を背景に、まちなかを中心としたコンパクトなまちを形成して、各区の自立性を高めつつ、道路や公共交通などのネットワークで互いの連携を高め、個性と魅力を持つ多核連携型の都市構造を維持していくことを目指しているところです。

各地域にある拠点を、連携軸となる放射・環状型の道路ネットワークで結ぶことにより、各区に点在する文化会館やライブ施設といった公共施設、また、高速道路のインターチェンジ、さらには、港、空港、あるいは、その隣接区同士、あるいはその市全体で活用することで、市民生活の利便性を向上し、質の高い暮らしを可能とする地域連携型のまちを目指しています。

そのため、各地域の拠点間を道路や公共交通で連携し、放射方向と環状方向の連携を強化するように、画面にありますように、都心部を中心に南北方向、いわゆる放射方向に国道が整備され、また、環状の方向では、都心部の外環や国道460号などの整備がおおむね整ってきておまして、現在は、今日、話題にさせていただいています、新潟中央環状線の整備を鋭意推進しているといった状況になっています。

少しお手数をお掛けしますが、ここでお配りしましたパンフレットをご覧くださいと思います。はじめに、表紙のほうからご説明いたします。真ん中にあります、弓型のピンク色の帯が、この新潟中央環状線となります。北区の新潟東港から、江南区、南区、西区を經由して、西蒲区に至るルートを示しています。

ご覧いただきますように、市域のほぼ中央の部分を、丸く帯状に包み込むように整備されることから、新潟中央環状線という名称と呼んでおります。その昔、合併前には、旧新潟市域の外側を取り巻く路線であったために、新潟大外環状線と呼ばれていた時期もあったということがございます。

続きまして、パンフレットを一つお開きください。左側のページの上部には、にいがた未来ビジョンで目指しております本市の都市像を、また、右側のページには、新潟中央環状道路の役割とその中長期的な整備効果であるストック効果を示しております。下段の部分には、市域の全体の写真を配置した上で、多核連携型といわれる本市の都市構造を矢印を用いて模式的に示しています。

さらに大きくお開きいただければと思います。真ん中には、より詳細な図面を、その外側、左右には、整備の効果を具体的に示しています。真ん中の図面から説明させていただきますと、新潟中央環状道路は、市域のほぼ中央部を、帯を締めるようなかたちで横方向に結ぶ、全長約45キロメートルの道路です。政令市の移行に先立ちます新潟県の時代から、区間を区切りながら継続的に整備が進められてきている道路です。

図面の左下に、整備状況に関する凡例を載せておりますが、黒いところが既に整備されて供用済みとなっている区間です。右から、北区、東区、そして、飛んで西区と、三つの区間で、延べ15キロの整備が終わり、供用済みとなっています。

次に、赤い色で示してあります、延べ18.8キロメートルの区間が、現在事業中の区間となります。図面の左下に示してありますが、12の工区に分割して、鋭意事業を推進しています。事業効果の早期発現に向け、暫定2車線のかたちで整備を進めており、完成後、順次開けていく予定にしています。

また、コスト縮減の観点から、現在ある道路をそのまま活用する区間についてはグレーの実線で、さらに、まだ法線が決まっていない構想区間、図面の左端のほう、新潟寺泊線、通称弥彦街道から、佐潟の脇をかすめて、国道402号までつながるグレーの点線の部分、ここは構想区間となっていて、ここまでを合わせて45キロです。

最後に、この道路が整備されることで発揮する機能について、いわゆるストック効果についてご紹介させていただきます。左上のほうになりますけれども、「新潟を強く韌やかに」と題しまして、地域拠点間の連携と強靱化を図るといった部分、また、地域間を移動しようとするときに、従来のように都心部や、新潟のバイパスへ入り込むことなく、横方向、東西方向に移動することが可能になります。

また、大規模災害等によりバイパスが寸断された場合、その代替の機能を発揮して、市民生活を支えていく道路となります。路線の大切さが認められまして、実はこの3月1日に、緊急輸送道路として県から指定をいただいたといった状況になっています。

次に、その下、「生命を守る」とありますが、新潟市民病院への30分圏域が大幅に広がり、地域の面積で約8割、人口で9割強の市民の皆さんが、30分以内に市民病院へ到達できることとなります。大量出血した患者さんの死亡率50%のボーダーラインは、被災から30分と言われていています。

次に、右端のページをお願いします。「活力を生む」と題しまして、「NIIGATA SKY PROJECT」をはじめ、各種企業が集う工業団地、「食と花の政令市にいがた」が誇る農水産物の産地やその集積拠点が、新潟東港と直結しているといった様子が見ええます。さらに、パンフレットを閉じていただいて、最後、裏表紙にも、快適な暮らしづくりですとか、歴史、文化、観光資源をつなぐネットワークとして、その機能が発揮されるといった様子を描かせていただいています。

以上でパンフレットの説明を終わらせていただきまして、資料にお戻りいただければと思います。

今ほど説明いたしました通り、全長約45キロのうち、現時点で開通済みが、黒線の15キロ、事業中の区間は、赤点線の約19キロとなっています。19キロの事業につきましては、国の交付金制度を活用して、緑色の箱の区間は、防災・安全交付金というお金を、また、赤い箱の区間は、社会資本整備総合交付金をということで、2種類の交付金を活用して、今、整備を進めているといった状況でございます。

続いて、本日のご審議いただく事項についてご説明します。新潟中央環状線では、先ほどご説明した通り、二つの交付金を活用しています。緑色の箱の防災・安全交付金で八つの工区、また、赤い箱の社会資本整備総合交付金で四つの工区ということで、分けて進めています。

交付金の整備計画については、先ほどございましたように、平成 25 年度に、本委員会で事前の評価をいただいたところであり、平成 30 年度の計画終了時には、再度、この委員会で事後評価をしていただく予定となっています。

一方、今回、新たに国の個別補助制度であるインターチェンジアクセス道路補助制度が拡充されまして、その活用が可能となった一部の区間につきまして、赤い箱の社会資本整備総合交付金の箱の中から外へ出し、個別補助制度へ移行したいと考えています。これに伴いまして、従来の二つの交付金とは別に、新たに 3 種類目の国の補助金を確保できるといった流れになっています。

そして、移行する事業については、図の中の青い箱で示している国道 8 号から国道 116 号までの間、新潟中央環状線の中ノ口、黒埼、明田の工区となっています。平成 25 年度に事前評価をいただいておりますこの事業について、新たな個別補助制度化に向け、本日、再度の評価をお願いするといったこととさせていただきます。

続いて、個別補助制度の概要についてご説明いたします。適用を目指しますのは、国土交通省の補助事業として平成 28 年度に創設されたインターアクセス道路補助制度です。この補助制度は、対象事業が平成 29 年度から拡大されて、スマートインターチェンジの整備と合わせて行われるアクセス道路の整備に対しても対象とするといった見通しになってきています。

左下の図の通り、スマートインターチェンジへの 1 次アクセス道路であること、かつ、スマートインターチェンジの整備が事業中であることが二つの採択要件となっています。今回評価していただく新潟中央環状線の中ノ口、黒埼、明田につきましては、右側の写真の通り、大型車対応化を継続的に進めている北陸自動車道の黒埼スマートインターチェンジの 1 次アクセス道路として整備を実施しているため、その対象となってまいります。

なお、黒埼スマートインターチェンジにつきましては、市内第 1 号のスマートインターチェンジで、平成 18 年度から本格的に運用を開始しています。そして、現在、おおむね 1 日当たり 1,600 台ほどの方々にご利用いただいているといった状況になっています。

続いて、補助事業への移行に伴うメリットを、図を使ってご説明します。これまでは、今回個別補助制度化を目指します、中ノ口、黒埼、明田の工区、その分、x 億円は、いわゆる交付金事業という一つのくくりの中に入っております。これが、個別補助化されると、国の予算が x 億円、別枠で担保されます。従いまして、その下の箱になりますけれども、抜けた分、従来の補助金の枠の中には、x 億円分の余裕が生まれるということとさせていただきます。

大体ですけれども、全体で私どもが頂いているのが、年間 70 億円ほど、x + y が 70 億

円ほどでございまして、その中から、切り分けて、xが、10から20億円ほどといったような状況で推移しているところです。結果として、中央環状線全体の事業進捗にかなり効果があるのではないかと期待しているところです。

続いて、事業概要についてご説明します。はじめに、事業評価を実施する箇所についてです。新潟中央環状線、中ノ口、黒埼、明田は、北陸自動車道の黒埼スマートインターチェンジに直結する1次アクセス道路であり、南区上塩俵、いわゆる国道8号から西区の明田、国道116号まで間、延長5.8キロで整備を行っているものです。

現在の状況を写真でご説明します。画面をご覧くださいと思います。はじめに、中ノ口工区です。これは、中ノ口川に新しく架かる橋の整備状況となっております。現在は、橋の下部工が完成しまして、今後は、上部工工事、橋の桁を架けて表面を仕上げていくという作業を進める予定ですが、もう3年から4年程度かかるものと見込んでいるところです。

続いて、現在の黒埼スマートインターチェンジの運用状況です。右下の看板の写真にもあります通り、大型車の利用を制限してございまして、また、利用時間も、6時から22時までの16時間といったかたちの運用になっています。

さらに、この写真は、黒埼スマートインターチェンジに現在つながっている市道の写真です。北陸自動車道の下をくぐる構造になってございまして、通行可能な車両の高さに制限がございまして、平成23年7月の新潟福島豪雨のときには、写真にあります赤い帯のところまで水がたまって、50センチほどですけれども、道路冠水が発生しまして、通行不能となるなど、安定的な利用という部分では、少し課題がある状況となっております。

これらの状況を改善するため、黒埼工区では、画面にありますように、北陸自動車道の上をまたいで橋を架けていく予定でございまして、管理者であります東日本高速道路株式会社さんとスケジュール調整を行っている段階です。この橋につきましても、おおむね5年から6年後には完成していきたいということで考えてございまして、これが整備されまして、黒埼スマートインターチェンジが24時間化、また、大型車の対応化が図られるといった予定になっています。

続いて、明田工区の状況です。国道116号の明田の交差点です。これまではT字型の交差点でしたが、十字路の交差点に形を変えていくということで整備を進めているところです。今年度に用地買収が全て完了し、また、今後、引き続き道路改良を進めていく予定で、おおむね3年程度で完了するものと見込んでいます。

続いて、それをまとめた事業の概要の部分になります。本事業は、ここまで説明した三つの工区の整備を行うものでございまして、国道8号から国道116号までの9キロの区間のうち、5.8キロ区間で整備を行うものとなっております。

平成23年度に都市計画決定を行ってございまして、その都市計画決定を行う準備のため、平成22年度より事業化してございまして、また、平成23年度から用地買収を始めてございまして、平成24年度からは、さらに工事に着手しているといった状況になってございます。

全体事業費としましては、約 124 億円です。今年度末時点の残のほうの事業費になりますけれども、57 億円ということで、これまでの投資額は、約 67 億円、全体の進捗率は 54% となっております。このうち、用地買収だけを切り分けて考えますと、約 8 割の用地買収は終わっているといった状況になっています。

標準断面図は下にあります通り、暫定 2 車線での整備を予定しています。本線の車道の部分は盛土構造を採用して、左右に、歩行者や農耕車等の安全を確保するために側道を設けていくといった計画にしています。

そして、この事業に対する B/C についてです。B は、ベネフィット、便益であり、C は、コスト、費用でございます。はじめに、便益について説明します。道路整備の便益につきましても多岐にわたりますが、今回の便益算定は、国のマニュアルに沿って行っています。一つ目として、走行時間の短縮、二つ目に、走行経費の減少、三つ目に、交通事故の減少と、この三つの便益を算出に用いています。

また、費用、コストには、整備費のほか、維持管理費、これは、除雪費も含めて計算されています。

続いて、その 3 便益につきましてもの算定結果になります。はじめに、走行時間の短縮効果です。例えば、本事業の整備により、図のように、これまでは、市内の中央部まで行って、幹線道路を経由して行き来するといった流れで、迂回する必要がありました。それが、この路線が整備されますと、新たなネットワークが確保されるため、自動車の走行時間が相当短縮されるといった効果が見込まれています。その結果、便益として、国のマニュアルに沿って算定しますと、約 218 億円の効果があると見込んでいます。

続いて便益の二つ目、走行経費の減少効果です。仮にですが、40 キロで走っていた車が、45 キロで走行できるようになると、燃費がよくなりますし、その分、走行の経費が抑えられるということです。その便益を、約 27 億円と見込んでいます。

また、最後に、交通事故の減少の効果です。今回の道路整備に伴う交通安全性の確保に伴いまして、年間当たり 5 件程度の事故削減が図られるのではないかと見込んでいるところで、その便益が約 3.7 億円となっております。

続いて、B/C の算定結果です。便益が、トータルで 248 億円、費用は 119 億円ということで、費用の便益比は、B/C で 2.1 となります。

先ほど、総事業費は 124 億円というお話をさせていただきましたが、これは、国の算定マニュアルにおいて、事業費には消費税分は含まないというルールになっていまして、ちょっと差異が生じているということをご理解いただきたいと思います。

そして、対応方針になります。まず 1 点目として、事業の必要性について振り返っています。地域を環状に結ぶ全長 45 キロの区間の一部をなす大切な工区であるのはもちろんのこと、中ノ口、黒崎、明田の工区につきましても、北陸自動車道の黒崎スマートインターチェンジの改良と連携して、双方の利便性を大きく向上する大切な事業であると考えています。また、その費用便益比は、B/C で 2.1 になると見込まれているといった部分があ

ります。

次に、2点目として、進捗状況を勘案して振り返ってみますと、用地買収の進捗率は78%ということで、おおむね8割に達していること、また、事業全体の事業費ベースで54%と、既に半分を過ぎているといった状況にあるという部分、さらに、先ほどお示しした事業区間5.8キロの一部区間、700メートルになるのですけれども、工区内の西区、板井地内で開通を迎える状況となっています。

図面をご覧いただきたいと思います。今年度末の開通予定の箇所です。中ノ口工区の板井という地域で、画面中の赤い箱の部分、中ノ口川の堤防の部分から左側へ700メートルほどの区間が、この3月末に供用を開始する予定になっています。

また、これが、現在の板井地内の工事の状況です。年度末の開通に向けて、道路の仕上げを行っています。現場は盛土構造になっていまして、側道は、農耕車や一般の方が使われるといった状況になっています。

さらに、事業中区間の全体は約20キロと申し上げましたが、20キロ全体では、平成34年度の概成、暫定2車線での開通を目指しているといった大きな目標も掲げているところです。

さらに、3点目として、おまけ的な部分ではあるのですけれども、コスト縮減に向け、来年度から、現場の近傍で行われます、国の信濃川の河川改修事業の浚渫土を、盛土の材料として有効活用すべく取り組みに着手するという予定にしていまして、その部分を挙げさせていただきます。

以上を踏まえまして、対応方針という部分になりますが、新潟中央環状線、中ノ口、黒埼、明田の工区につきましては、引き続き事業を行っていくということで、事業継続とさせていただきます上で、さらに、その個別補助化を目指していきたいということで考えています。以上で説明を終わらせていただきます。よろしくご審議いただきまして、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。

(大川会長)

はい、ありがとうございました。それでは、評価に移ります。事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減や代替案等の可能性、こういった視点に基づきまして、ご質問、ご意見をいただきたいと思います。また、その他全般に関しても、ご意見をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

早い話が、新たな予算が国から出てくるので、そっちを取りに行きましょうと、補助金をいっぱい取って、早く事業を進捗させましょうと、こういうことのようにございます。いかがでしょうか。はい、どうぞ。

(中東委員)

再評価の視点の①の(1)について、時代が変わってきていることもあるかと思うので

すけれども、再評価において、当初の評価と比べてどういう差を設けているかということ、さらに、この道路の事業便益は国交省のマニュアル通りに計算されているでしょうが、主に想定している利用者数を、トラックなどを含めて、教えていただけますでしょうか。

(道路計画課長)

まず、利用者のほうですけれども、わかりやすいところでいきますと、今ほど申し上げましたように、黒埼のスマートインターチェンジが、大型車対応化していないという部分もございまして、大型車対応化が図られますと、先ほど、1,600台ほどと申し上げましたけれども、それが、200台から300台ほど伸びていくという見込みになってございます。地域の方は、くろさき茶豆の産地でございまして、JAさん等からは、早く開けてほしいといった言葉もいただいているところです。

従来の計画と今回の再評価という部分で、どういった違いがあるのかという部分ですけれども、具体的には、その45キロの中の一部区間を切り分けて出すということでもございまして、今回の計画変更といいますか、切り分けることによって、確実に事業の速度が早まる、市民の方に早く使っていただける状況をつくり出したいといった部分が主でございまして、その路線の性格自体が変わっているというものではありません。

(中東)

需要の想定を変えたということもないわけですね。

(道路計画課長)

それも変えてございません。

(大川会長)

要は、申請条件が、事業評価にかけなければならないと。

(小田委員)

結局、この新しい補助制度がなければ、再評価をする必要はなかったということで、継続していた事案だという認識でよろしいのでしょうか。

また、B/Cが、2という評価というのは、どの程度のレベル感なのか、物の本を読みますと、1以上あればそこそこだというふうな言い方をしていますけれども、2ということになると、やはりスピードを上げてやっていくべきものなのかというような、その辺のレベル感というものを教えていただきたいと思います。

(道路計画課長)

まず、B/Cのほうからご説明させていただきます。今ほどご発言いただきましたよう

に、1.0を超えていけば、やるべきだというような判断になっています。従いまして、2.1というのは、私ども、各種道路事業を進めていますけれども、相当高いところにある、要するに、整備効果が高い事業、100億掛ければ、200億の効果を得られるという事業区画の統計となっていますので、積極的に進めていく必要があるということでございます。

継続というところでは、私どもとしましても、集中的に、選択と集中を図りながら事業を進めていく中で、少しでも早く使っていただくということがあり、例年50億円ほどのお金を入れて、今、事業を進めているわけですが、それは、貯金してしまっただけで、今、市民の方に使っていただけないという状態を、少しでも早く、少しずつでも、切り分けてでも開けて、早く使っていただきたいという部分が非常に強うございまして、そういった中での、単純に続けていけばという部分もあるのですが、いや、34年を待たずして、開けるところは、少しでも開けていきたいというのが、私どもの思いでございます。

(小田委員)

という意味を含めて、この補助事業を新たに取り組んで、お金の余裕を持たせるということとあれですけれども、資金手当を早めにしていきたいということだという考え方ですね。

(道路計画課長)

はい。

(中東委員)

2.1は、かなり高いですね。

(大川会長)

私は、実は、国交省の北陸地方整備局も同じようなことをやっているのですが、大体出てくるのは、1.2とかです。でも、ご発言があった、1を超えたらやるべきであるということですが、実は、来週、本省に呼ばれて、全国の各整備局の委員長が呼ばれてやる場面があるんだけど、B/Cの1は、やっぱり毎回すごい議論になるんですよ。

実際、1を割り込む工事もあります。この工事は、ないと困るよという、そういう理屈をちゃんと、防災上、これはやっぱり必要なんですというようなことをやれば、1を割り込んだからどうのこうのということにはならない。

だから、その委員長が集まった本省での会議では、特に、中国地方とか、四国地方の人たちがものすごく強く言っているのは、とにかく1を割り込む事例が結構あると。でも、そんなことを言っていられない。やっぱりないと困るんだと、もう、その一言です。

ですから、1をきちっと、それも、かなりいいところで超えるのは、まず首都圏、これは、何をやったっていい数字が出るんですよ。でも、そんなこと言っていられないでしょうというのが大きな議論の対象ですね。

ですから、2を超えるなんて、これは、もう二重丸なんです。

(小田委員)

そういう意味では、積極的に進めていく事業だという認識であるということですね。

(大川会長)

そうです。はい、どうぞ。

(小林委員)

この補助事業を取ることによって予算が増えるというご説明でしたが、工事期間がそれによって、どのくらい短縮されるのでしょうか。

(道路計画課長)

単純に、先ほど申し上げましたけれども、残事業が約50億円ありますので、単純に数字だけで追い掛けると、約1年、早められるのかなと。ただ、現場条件を勘案しないで言っていますけれども。

(大川会長)

いかがでしょうか。はい。

(山賀委員)

本事業は、みらいビジョンの中の多核連携型の都市構造という考え方に基づいて進められているということですが、最近、地方創生の関係で、新潟市周辺の市町村とも連携していく取り組みを、新潟市さんで進められているかと思えます。今回のこの評価とはちょっと違うかもしれませんが、そうした周辺市町村との連携の中でこの道路整備の位置付けですとか、市としての評価の部分のお考えをお聞かせいただければと思います。

(道路計画課長)

今ほどお話がありましたけれども、連携中枢都市圏構想ということで、各市長さんと協定を結ばせていただくということで、今議会にも、実は案件が上がっているところがございます。その中では、いわゆる国県道、国道とか県道、市が担う国道とか県道の整備を積極的に進めましょうということで、入り込んでいるといった部分になります。

今、中央環状線につきましては、いわゆる県道なのですけれども、新潟市内で完結してしまうという県道になってしまっていて、いわゆる連携という部分の価値は、ちょっとはかりづらい部分はあるのですが、ただ、新潟市の拠点性とか中心力を高めるといった部分では非常に効果がある部分だと思いますので、その辺を含めて、周辺にいい影響を与えるとい

うようなかたちの整理をさせていただきたいなと思います。

(山賀委員)

特に、周辺市町村との連携の考え方の中に医療の問題があり、周辺の方々が高度医療施設である市民病院に行くことが多いと聞いています。そういった面でこの道路整備によってアクセスが早くなって便利になるというのはいいことではないかと思いました。

(大川会長)

ほかにいかがでしょうか。

(中東委員)

昨今、インフラの長寿命化が注目されていることに関連して、評価対象の道路ではほとんど盛り土ということもあり橋梁のみに関連する話になるかと思いますが、長寿命化に向けた工夫などがあれば、お聞かせ願えますでしょうか。

(道路計画課長)

今ほどお話がありました通り、先ほど絵で見ていただきましたように、大きい構造物が、高速を跨ぐところの橋が一つございまして、今建てている中ノ口川を渡る橋、さらには、その先へ行きますと、信濃川をもう一つ渡る橋が架かってくると。さらに、今後は、江南区側に行きますと、JRを超える橋ということで、大きな構造物が四つほど入る計画でございます。

その橋につきましては、ちょっと話がそれるかもしれないですけども、いわゆる内陸型の直下型の地震でも対応できるようなレベルの設計をする中で、当然、延命化に配慮した塗装ですとか、部材を採用するといったかたちの中でこれを進めるようにしています。

(中東委員)

それに関して、B/Cの算定対象期間50年のなかで、さして大きくはないのでしょうかけれども、維持管理費に関して、長寿命化に対応した維持管理で、前の計画より少し増やすなどということは、されていますか。

(道路計画課長)

そこは、触っていません。

(小田委員)

道路をせっかく造るに当たって、それ以外のインフラ、例えば工業団地など、早くできることによって、当然、利便性が向上する。なおかつ、周りの工業団地も含め、周辺の整

備、その連携体制、それぞれの道路だけを考えるのではなくて、ほかの部署になってくるでしょうけれども、農地の転用の可能性等を含めて、そういう連携のようなものについては、どんなふうを考えてらっしゃるのか、教えていただければ。

(道路計画課長)

私どもの所管の外になりますが、こういうかたちがいいのかどうかはあれですけれども、産業の集積・立地に当たっては、中央環状道路の進捗に合わせて、いわゆる国道とかの結節点を中心に、そういった用地を確保していきたいという方向で、来年度から調査を始めるといって動きが出ています。

委員からご指摘がありました通り、だんだん中央環状線というのが現地に見えてきた中で、そういった需要が高まりつつあるということは認識して、調査にかかると。まだ詳細な内容まではわからないのですけれども、そういった動きは、市としても取り組み始めています。

来年度から調査にかかるといったことで、道路に合わせてまちづくりを進めなきゃいけない、いわゆる企業立地ですとか、いろいろな創出を進めなきゃいけないということで動きが出てきているというところでお考えいただければと思います。

(小田委員)

わかりました。

(大川会長)

ほかによろしゅうございましょうか。

田んぼの中を通っていくような部分ですよね。特に橋梁に付くところの盛り土が高くなるようなところは、多分、どこも地盤が非常によくありませんので、沈下とかいろいろと懸念されます。高速道路でも随分トラブルのあった経緯がありますので、十分にご配慮いただきながら工事計画を立てていただきたいと思います。

田んぼの中を行く道で、きちっと整備されれば、何かいろいろといいことが出てくるのかなという気もします。それと、国道8号のところの取り付きのところに、今、工業団地があるわけですね。ですから、そういったところの工業団地が、さらに活性化するとか、そしたら、新たな業者さんが入ってくるとか、何かあるのかなという気もしますけどね。

いかがでしょうか。よろしゅうございますか。要は、新たな補助金を取りに行くということで、それが、めでたく対象になれば、その分、早めに進捗して、結果、いろいろな意味の効果が早く発揮されて、よろしいのではないかということです。

それから、一つご意見があった中で、従前の計画通りであるというふうなご回答でしたけれども、若干なりとも資金繰りに余裕みたいなものがあるなら、それによって、またほかが進捗するということもあるでしょうけれども、先ほど、中東委員からご指摘があった

ような長寿命化というのは、今後の大きな問題でしょうから、そういった配慮とか、それから、小田委員からご指摘があったような、結局、ストック効果のところになるのだろうと思いますけれども、そういう全体の発展に寄与させるということも、当然のことながら視点に入れていくことでしょうか。

ほか、やはり医療施設へのアクセスとか、いろいろなご指摘をいただきましたので、とにかく重要な道路であろうということは間違いのないことですが、まさに、スマートインターチェンジのところの接続というところが、一つ、申請の条件ですので、実際、そのスマートインターチェンジが大いに活用できれば、24時間出入りができる、大型車も出入りできるということになれば、メリットは絶対に大きいわけですので、ぜひ、早く進捗させていただきたいなと思います。

今、私が述べたようなことでまとめさせていただきましたけれども、よろしゅうございますか。はい、ありがとうございます。それでは、これにて議事案件を終了いたしました。

皆さま方のご協力で議事が順調に進みました。お礼を申し上げます。ありがとうございます。それでは事務局に進行をお返しします。

### ～ 3 閉会 ～

(司会)

ありがとうございます。委員の皆さま、長時間にわたり、大変ありがとうございました。所管課は、特によろしいですか。

(道路計画課長)

はい。

(司会)

はい。では、最後に、事務局のほうから、今後のスケジュールにつきまして、簡単にご説明させていただきます。

本日、皆さまからいただいたご意見ですけれども、この後、所管課におきまして評価結果ですとか、今後の対応方針案の見直しに反映させていただくこととなります。また、本日の議事録ですとか、いただきましたご意見のほうは、後日、またメールでそれぞれの委員宛てに送らせていただきますので内容をご確認いただきまして修正などありましたら、ご連絡いただければと思います。では、以上で本日の会議を終了させていただきます。

皆さま、本当にありがとうございました。