

■日時：令和8年1月30日（金）午後2時から

■場所：新潟市役所 本館3階 対策室1

■出席者

委員：唐橋委員、佐伯委員、高橋委員、根岸委員、横尾委員

新潟市：道路計画課、行政経営課

■議事

①道路計画課

- ・令和7年11月28日開催評価監視委員会からの変更点について P1～
- ・主要地方道新潟中央環状線（江南区割野～南区上塩俵）【事前評価】 P6～

■議事録

①道路計画課

～令和7年11月28日開催評価監視委員会からの変更点について～

（佐伯会長）

早速ではございますけれども、議事に移らせていただきます。進め方ですが、前回の会議同様、事業の担当課から各事業の概要や評価の内容について説明いただいた後、委員の皆様からご質問やご意見をいただきたいと思います。

それでは、道路計画課よりご説明をお願いします。

（道路計画課）

新潟市土木部道路計画課長の加治といいます。どうぞよろしくお願いします。

説明に入る前に、当課の出席者を紹介したいと思います。

課長補佐の齋藤です。

（道路計画課）

よろしくお願いします。

（道路計画課）

係長の遠藤です。

（道路計画課）

よろしくお願いします。

(道路計画課)

主査の稲泉です。

(道路計画課)

よろしく申し上げます。

(道路計画課)

副主査の竹内です。

(道路計画課)

よろしく申し上げます。

(道路計画課)

技師の高橋です。

(道路計画課)

よろしく申し上げます。

(道路計画課)

以上になります。よろしく申し上げます。

それでは、令和7年度新潟市大規模建設事業評価監視委員会の道路計画課担当事業について、お配りした資料によりご説明します。なお、正面のスクリーンにも同じ資料を映していますので、見やすいほうでご覧ください。

資料右下のページ番号、1ページをご覧ください。本日の説明内容です。はじめに、昨年11月28日に開催した前回の評価監視委員会からの変更点が2つありましたので、説明をさせていただきます。その後、個別補助事業について、事前評価の対象案件は1件となります。

それでは、前回の評価監視委員会での説明から変更させていただきたい2点について、変更理由とあわせて説明します。変更点の説明が終わったタイミングで、質疑応答などの時間を設けさせていただきます。変更点の説明後、引き続き主要地方道新潟中央環状線の事前評価について説明します。

2ページをご覧ください。「令和7年11月28日開催 評価監視委員会からの変更点について」です。

3ページをご覧ください。変更点の1つ目は、昨年11月の評価監視委員会で説明させていただいた整備計画の事前評価についてです。整備計画の事前評価における事業数と定量的指標の現況値・目標値を変更します。

4ページをご覧ください。前回説明では、整備計画がバイパス整備事業、現道拡幅事業、交通安全事業など34事業を対象としたものであると説明いたしました。今回、3事業を追加し、37事業に変更します。3事業を追加する理由などについては次のスライドで説明します。

5 ページをご覧ください。左上の平面図をご覧ください。国道 8 号から 49 号までの区間を補助化できるように国と調整を行っておりましたが、前回委員会の後に、個別補助メニューの変更に伴い、区間を国道 8 号から 403 号までの区間に規模を縮小することとなりました。メニューの変更については、後ほど、ご説明します。

このため、右側の平面図の赤色の丸で囲っているように、国道 403 号から 49 号までの区間が「交付金事業区間」として、引き続き国の社会資本整備総合交付金を活用して事業の進捗を図ることになります。

国道 403 号から 49 号の 3 つの事業、二本木、城所、横越 B P については、前回の事前評価の整備計画に追加する必要があり、事前評価の整備計画の事業数 34 から 3 増加し、37 となります。

また、下段の定量的指標について、3 事業の追加により、右側の表のように、変更となります。

成果指標（1）主要拠点・主要路線間のアクセス性では、令和 8 年度当初の現況値が 390 分、令和 12 年度末の最終目標値は 385 分で、5 分の短縮が見込まれます。

また成果指標（2）歩行者や車いす利用者が円滑に移動できる道路の延長割合では、現況値が 12% から最終目標値は 20% と、8% の増加が見込まれます。

6 ページをご覧ください。変更点の 2 つ目は、昨年 11 月の評価監視委員会で説明させていただいた一般国道 403 号の事前評価についてです。国の個別補助メニューと、個別補助化区間を変更します。

7 ページをご覧ください。後ほどご説明するとお話しした個別補助メニューの変更についてです。前回委員会では、左上の絵のような国際海上コンテナ車といわれる車両が通行するなど、物流上重要な道路網として国土交通大臣が指定する「重要物流道路」の補助メニューを活用する予定と説明をさせていただきましたが、今回、「空港・港湾等アクセス道路補助」メニューに変更します。

これは、事業化予定区間が重要物流道路として国土交通大臣に指定される見込みがなくなり、右上の図のような、港湾などの交通拠点と工業団地をはじめとする物流拠点などを連絡し、物流の効率化など生産性向上に資する空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対し、計画的かつ集中的に支援する「空港・港湾等アクセス道路補助」メニューに変更するものです。

また、補助メニューの変更に伴い、個別補助化区間も変更となります。下段、左側の図をご覧ください。前は、重要物流道路を指定することで、紫色の丸で示した「新津 IC」から左に進み、国道 403 号大鹿交差点を經由し、新潟東港までの輸送経路を設定していたため、灰色太線で示した国道 403 号の茅野山 IC から大鹿交差点の間を個別補助事業区間としてい

ました。

右側の図をご覧ください。今回の変更では、港湾アクセス道路として、紫色の丸で示した「新津工業団地」から国道 403 号北潟交差点を經由し、新潟東港までの輸送経路を設定しているため、灰色太線で示した茅野山 I C から北潟交差点の間が個別補助区間となります。

そのため、赤着色しています交付金事業区間についても、図の通り変更となります。

8 ページをご覧ください。個別補助化区間の変更に伴い、費用便益分析の結果も変更となります。

前は上段の総費用 144 億円、総便益 165 億円で、費用便益比 1.1 でした。変更に伴い、改めて算定した結果、下段の総費用 120 億円、総便益 150 億円で、費用便益比 1.3 に変更します。

以上で、前回の評価監視委員会からの変更点についての説明を終わります。質疑や意見がありましたら、お願いします。

(根岸委員)

基本的な確認になりますが、1 つ目の「安心・安全を守り快適な暮らしを支えるみちづくり」の整備計画で、この変更というのは、もともとは個別補助事業区間として今回の一連の評価監視委員会で審議してきたものですが、交付金事業区間ができたことによって、個別補助事業の対象範囲が狭くなった、短くなったということでしょうか。

(道路計画課)

おっしゃるとおりです。前回の審査会の際と比べて、この交付金事業が 3 事業追加となっています。追加した 3 事業は、前回監視委員会時点では個別補助事業化の予定範囲だったので、この 3 事業は、令和 8 年度から令和 12 年度を対象期間とする整備計画の事前評価の対象事業には入っていませんでした。個別補助事業区間が短くなり、現在と同様に交付金事業で継続する事業として 3 事業が残ることで、37 事業に増えます。この後、個別補助事業化の区間について説明させていただきます。

(根岸委員)

区間が短くなり、成果指標 (1) では当初現況値 337 分が 390 分になり、しかし短縮時間は 3 分から 5 分に長くなるという変化について、私としてはイメージできなかったもので、数字が変わることの背景など、補足説明をお願いします。

(道路計画課)

資料が小さくて申し訳ないですけども、3 事業増えたうちの 1 事業として、新潟中央環状線の横越バイパス工区があり、これがちょうど現時点で令和 12 年度中に供用開始する予定です。令和 8 年度から 9、10、11、12 の 5 か年で令和 12 年度までの整備計画で、ちょうど

令和 12 年度に供用開始するため、プラス 2 分の短縮効果が生まれています。

現況値が増えているのは、追加した 3 事業に伴って、避難所や物資拠点との距離が増えますので、合計で 390 分となります。

(根岸委員)

変更前の左側の図で、前回評価監視委員会で、図のグレーの部分は我々は審議していないということ、赤色の部分の交付金事業が整備計画の事前評価として増えたことで、個別補助事業区間は短くなったということで、確認できました。

～主要地方道新潟中央環状線（江南区割野～南区上塩俵）【事前評価】～

（道路計画課）

よろしければ次の説明に入らせていただきたいと思います。9ページをご覧ください。

続いて、個別補助事業の事前評価についてご説明します。事業名は、「主要地方道新潟中央環状線（江南区割野～南区上塩俵）」、事業期間は令和8年度からです。

この度、評価をいただく表記の事業は、平成26年度より、国の社会資本整備総合交付金事業として、現在も整備を進めており、来年度から安定した事業費を確保するため、個別補助事業へ移行を予定しています。

10ページをご覧ください。説明の流れですが、まずは全体計画について、次にこれまでの経緯と周辺の動きについて説明します。その後、個別補助メニューや本事業の概要について説明します。現状での課題や整備効果について説明し、最後に本事業の費用便益分析について説明します。最後の費用便益分析は、前回の委員会でもご指摘いただいた部分でもあり、詳細な説明に努めますが、委員の皆さまから特に着目していただき、意見をいただきたい箇所です。

説明が終わったタイミングで、質疑応答などの時間を設けさせていただきます。よろしくお願いいたします。

11ページをご覧ください。「新潟市の道路ネットワークの目指す方向性」についてです。人口減少・高齢化が進む中、地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクト・プラス・ネットワークの観点でまちづくりを進めることが重要です。

本市では、多核連携型の都市構造を構築するための幹線道路として、ピンク色矢印3本の「地域拠点連携軸」と黄色色矢印5本の「都心アクセス軸」を形成することで、コンパクトなまちづくりを進めることとしています。

このうち新潟中央環状道路は、左側から国道116号、8号、403号、49号、7号の5本の都心アクセス軸と、地域拠点である区役所との連携を促進する「地域拠点連携軸」を形成する重要な幹線道路として、市民の日常的な移動はもとより、物流などの社会経済活動を支えるとともに、災害時の緊急輸送道路としても重要な役割を担っています。

さらに本市としては、新潟中央環状道路が市民の日常生活や社会経済活動を支え、防災・減災に寄与する重要な幹線道路であることから、「選択と集中」により新潟中央環状道路の整備を進めています。

12ページをご覧ください。「新潟中央環状道路に期待される効果」について説明します。

期待される効果を次の3つの柱に分類しました。

1つ目の柱は、黄色で示した「生活」の柱です。通勤・買物など市民生活における日常の利便性が向上し「快適な暮らし」を得られることや、地域に点在する歴史・文化・観光資源をネットワークし「魅力をつなぐ」効果があります。

2つ目の柱は、緑色で示した「物流」の柱です。新たな物流軸が構築され、成長産業の育成を支援することで、周辺地域の「活力を生む」効果が期待されます。

3つ目の柱は、紫色で示した「災害」の柱です。区役所など地域拠点間の連携が強化され、安心安全を確保することで「新潟を強く靱（しな）やかに」成長させることができます。また、道路整備により、迅速で確実な救急・救命活動を支援することで、「生命（いのち）を守る」ことに貢献します。

13ページをご覧ください。「新潟中央環状道路の現状」についてです。

新潟中央環状道路は図面なかほどの赤い点線で示す国道8号から49号をつなぐ約12kmが事業中となっています。

周辺の都心アクセス軸である国道8号、国道403号などでは、朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生し、多くの交通が集中しており、新潟中央環状道路の事業中区間の早期完成が望まれています。

14ページをご覧ください。「これまでの経緯」についてご説明いたします。

一番上の平成3年に新潟市を含む沿線8市町村により、「新潟地域大外環状道路整備推進協議会」が設立され、「主要地方道新潟大外環状線」として、当時の事業主体である新潟県が整備を進めてきました。

その後、平成19年に本市が政令指定都市へ移行し、新潟県から事業を引き継ぎ、路線名を「主要地方道新潟中央環状線」に変更しました。

令和4年には国道116号から8号までが開通し、令和8年度からは国道8号から403号間を個別補助事業化し、さらなる整備の加速化を図っていきます。

15ページをご覧ください。「新潟中央環状道路周辺の動き」について説明します。

令和6年11月には、インターネット通販大手のアマゾンジャパンが、新潟市南区の新潟中央環状道路沿線に、新潟県内初の配送拠点を開設しました。新潟中央環状道路の活用により、これまでよりも配送時間の短縮が図られています。

また、物流関連企業は新潟中央環状道路を利用して、新潟東港から材料や製品の輸出入を行っており、「新潟港港湾計画」においては、新潟港の利用促進のため、令和15年度末までに現在のコンテナ取扱量を1.8倍とする計画としています。

さらに新潟港周辺では、令和4年6月に、外貿(がいぼう)定期コンテナ航路が増便され、

令和5年6月には、港湾法に基づく海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾に指定されたりと、コンテナ取扱量の増加に関連する動きが活発化しています。

このことから、交通拠点の新潟東港と、物流拠点の周辺工業団地とを連絡し、安定的な物流環境の確保と、県内外への輸送の速達性向上を図るため、新潟中央環状道路について、令和8年度から個別補助事業として事業化するものです。

16ページをご覧ください。「空港・港湾等アクセス道路補助」メニューの概要を説明します。

このメニューは、交通拠点（空港、港湾、駅）と人口集積地、物流拠点、基幹道路 IC 等を連絡し、物流の効率化など生産性向上に資する空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対し、計画的かつ集中的に支援することを目的に、平成30年12月に創設された個別補助メニューです。本市はこの補助メニューを活用して、さらなる整備の加速化を図ります。

採択の基準は2点あり、1点目は「交通拠点（空港、港湾、駅）と人口集積地、物流機能の拠点や基幹道路 IC 等を連絡すること」です。本事業では、新潟東港と江南区の両川工業団地や南区の白根北部工業団地などを連絡しています。

また、2点目は「対象となる交通拠点が港湾の場合、利用量・取扱量の増加が図られるなど機能強化を行っている『国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾』のいずれかに指定されていること」です。新潟東港は平成23年3月に国際拠点港湾に指定されています。

以上のことから、本事業区間は採択基準を満足しています。

17ページをご覧ください。事業概要について説明します。

左下、延長は約8.3km、右側の列中央に記載の全体事業費は約345億円、その下、計画交通量は1日あたり約14,600台を見込んでいます。事業期間は令和8年からを予定しています。

18ページをご覧ください。次に、本事業区間の「現状での課題」について説明します。

国道8号など、本事業区間周辺の幹線道路では、先ほどお伝えしたとおり、多くの交通が集中し、慢性的な渋滞が発生しています。

黄色線で示した周辺の幹線道路では、1日約2万台～3万2千台と多くの車両が通行しており、右上の写真①のように、国道8号南区内において交通渋滞が慢性化していることがわかります。交通渋滞や交通事故の発生により、物流の定時性や速達性が確保されていないことが課題の1つです。

また、右下の写真②のように、平成23年7月に発生した「新潟・福島豪雨」の際は、信濃川の流水部を跨ぐ「大郷橋」が河川増水により通行不能となり、道路ネットワークの一部が寸断されました。災害時において、緊急輸送道路などを中心とした道路ネットワークの確保が急務となっていることも課題の1つです。

19ページをご覧ください。次に、本事業の「整備効果」について説明します。

国道8号から49号の道路整備により、区役所など地域拠点を結ぶ他、黄色線都心アクセス軸である周辺幹線道路の渋滞が緩和され、市民生活の利便性向上を図ります。

また、渋滞や交通事故の発生を抑制することで、物流の定時性、速達性の確保が図られます。

さらには、防災・減災の視点においては、新たに緊急輸送道路ネットワークが構築され、災害など有事の際の代替機能を強化することで、将来にわたって安心・安全に暮らすことができる、災害に強いまちづくりを進めることができます。

20ページをご覧ください。「費用便益分析と費用便益比」について説明します。

費用便益分析とは、基準年から、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、同一期間の便益額と費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものです。

国の個別補助事業化の採択基準の1つとして、総便益が総費用より高く、費用便益比が1を上回ることが求められています。

21ページをご覧ください。「便益算出の基本的な考え方」について説明します。

費用便益算定の際には3つの前提条件があります。

1つ目は「社会的割引率」です。社会的割引率は、将来の便益や費用を現在の価値に換算するための指標です。国の最新の費用便益分析マニュアルに基づき、今回は標準の「4%」を採用しています。

2つ目は「基準年」です。個別補助事業化の要件として、事業化の前に費用便益分析を含む事業評価を行う必要があり、令和8年度から個別補助事業化を予定していることから、令和7年を基準年として便益を算出します。

3つ目は「検討年数」です。国の最新の費用便益分析マニュアルに基づき、標準の「50年」を採用しています。

22ページをご覧ください。「総費用」について説明します。

総費用とは、「道路整備に要する工事費、用地費、補償費、間接経費等を対象とした『事業費』について、基準年における現在価値を算定し、合計したもの」であり、主に「事業費」、「維持管理費」、「更新費」の3つを合計したものです。今回は評価対象期間の50年の中で耐用年数等に達する構造物がないため、更新費は計上していません。

23ページをご覧ください。「総便益」について説明します。

道路整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少、走行快適性の向上や沿道環境の改善といった多岐に渡る効果が存在します。費用便益分析においては、それらの効果の

うち、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能な「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の標準3便益を計測し、総便益を算出します。

前述のスライド12ページで示した、「生活」「物流」「災害」の3つの柱が、表記のようにそれぞれの便益を担います。

24ページをご覧ください。便益のうち、「①走行時間短縮便益」について説明します。

走行時間短縮便益は、「道路整備により車の走行時間が短縮されることで、道路利用者が得られる利益を金銭的に換算したもの」です。

「道路利用者が得られる利益」の例としては、「生活」の観点では、通勤時間が短縮され、時間的余裕が生まれ、「物流」の観点では、一日あたりの輸送回数や輸送量を増やすことができます。また「災害」の観点では、避難行動や救助活動の効率化が図られ、生存率や救命率が向上します。

25ページをご覧ください。便益のうち、「②走行経費減少便益」について説明します。

走行経費減少便益は「道路整備により自動車交通が円滑化し、燃費が向上するなど走行経費が節約できることで、道路利用者が得られる利益を金銭的に換算したもの」です。

「道路利用者が得られる利益」の例として、「生活」の観点ではガソリン代節約により金銭的余裕が生まれ、「物流」の観点では、輸送コストを低減できます。また「生活」と「物流」の両方の観点から、より安価に商品を購入することができます。

26ページをご覧ください。便益のうち、「③交通事故減少便益」について説明します。

交通事故減少便益は、「道路整備により交通事故を減らすことで、道路利用者が回避できる社会的損失を金銭的に換算したもの」です。

「道路利用者が回避できる社会的損失」の例として、「生活」の観点では、事故による治療費や復旧費の支払いリスクを低減でき、金銭的負担を回避できます。また「物流」の観点では、事故への遭遇確率が下がり、指定時間どおりに取引先へ工業部品を納品でき、物流の定時性を確保することで、事故による積み荷の損害リスクを回避できます。

27ページをご覧ください。「感度分析と経済的内部収益率」について説明します。

感度分析は「費用便益分析の前提となる人口、費用などの要因が変動した場合に、B/Cの分析結果がどの程度変化するか示したもの」で、交通量、事業費、事業期間の3つの影響要因の変動が、費用便益分析結果に与える感度を見るための補完的な手法です。交通量変動と事業費変動については±10%以内が標準とされ、事業期間変動については±20%以内が標準とされています。

また経済的内部収益率は「道路整備から得られる総便益と、道路整備にかかる総費用が、時間価値を考慮して『等しくなる』割引率」のことで、経済的内部収益率が高いほど、将来

の便益が費用を上回り、今回の費用便益分析では社会的割引率 4%を超えると、道路整備が社会的に効率的であるとみなされます。

最後に、28ページをご覧ください。費用便益分析の結果について説明します。

事業採択の前提条件として、「便益が費用を上回っていること」、「事業実施環境が整っていること」の2つが挙げられています。

「便益が費用を上回っていること」について、当該事業の費用便益分析を行った結果、現在の価値に換算した総費用は147億円、総便益は219億円であることから、費用便益比(B/C)は1.5となり、便益が費用を上回っています。

今回は、令和7年8月に国土交通省が公表した最新の費用便益分析マニュアルに基づき算定していますが、マニュアル改訂に伴い費用便益比などの更新が必要となる場合は、改めて算定いたします。

また「事業実施環境が整っていること」について、地元の整備促進協議会や議員団などから新潟中央環状道路の整備促進に関する要望を受けているため、事業実施環境も整っています。

以上で、主要地方道新潟中央環状線（江南区割野～南区上塩俵）の説明を終わります。質疑や意見がありましたら、お願いします。

（根岸委員）

個別補助事業と交付金事業という区別があって、財源の配分の仕方はなんとなくイメージがつきますが、個別補助化する意味というのはどんなことか、国から補助金をもらって、一定の補助率で補助事業として実施するものであり、交付金も個別補助もそういう性質をもっていると思うんですけども、その違いがどういったものなのか、分かりやすく説明していただきたいところが1点。

あと今回のこの事業ですが、事業期間は令和8年度からということですが、事業の完了時期をいつに設定されているのかについて、教えていただいてもよろしいでしょうか。

（道路計画課）

1点目の交付金と個別補助の違いについて、端的には、国から補助いただく率が、個別補助事業では、全体事業費に対しての55%の補助を国からいただきます。交付金事業ではこの率が50%でわずか5%ではありますが、金額にするとかなり有利な部分があります。

また、個別補助事業は国が全国で重点的にやっていきたいものということで、補助率を上げていることもあり、国としてやってほしいという思いもあるため、交付金事業に比べると個別補助事業の方が要望した金額に対して予算が付きやすいです。例えば個別補助事業では

100%予算がつくところ、交付金事業では要望額の7~8割というように違いがあり、交付金事業から個別補助事業に移行することで、予算上のメリットもあります。

また、交付金事業は年々、国の予算配分額が目減りしている状態ですが、個別補助事業はおおよそ要望額に近い予算が確保される傾向にあります。

次に事業期間について、いつまでに事業完了予定ということは、予算の配分の関係もあるため決まっていますが、費用便益分析を行う上では、完了時期を令和18年度に仮設定しています。

(根岸委員)

個別補助化する利点としては、予算についてある程度多めに国から交付してもらえただと思いますが、一方で、例えば規格をどうするのか、あるいは事業期間や、どう整備すれば良いかなど、個別補助事業と交付金事業で違いはありますか。

また、先ほど仮の事業期間が令和18年度までということでしたが、それは実現可能な期間と理解してよろしいでしょうか。事業効果が発現するタイミングについて、約10年後から発現すると見込む場合、あまりに事業期間について現実の期間と乖離があると、それもまずいと思うので、確認したいです。

(道路計画課)

最初に交付金事業と個別補助事業によって、その工事自体の整備内容等に違いがあるのかについて、違いはありません。あくまでも市が予算を確保するための手法です。

2つ目の質問について、令和18年度までの事業完了は、予定どおりに安定した予算が確保できれば、令和18年度の供用は現時点ではできると考えています。物価高騰や人件費上昇により事業費が増える場合は、難しい場合もあるというのが正直なところです。

(唐橋委員)

事業費が増えると、市の持ち出し分が増えるということでしょうか。また、国道8号は非常に混雑していて、いろいろなルートを検討して、新潟中央環状線を経由するとどのくらい移動時間が短縮される、というような資料があるとイメージが付きやすいと思います。

(道路計画課)

事業費が増額となった場合に、市の持ち出し分が多くなるかということについて、市の予算単独で実施するというのではなく、増額した事業費についても国の支援を受け続けながら、事業を完了させたいと思っています。

ご意見いただいた移動時間短縮の資料についてはおっしゃるとおりですので、今後の説明の際の参考にさせていただきたいと思います。

(横尾委員)

この事業に関しては、市民の皆さんの関心が高く、いつになったら整備されるのかと期待もされていると思います。市はこれだけ資金を確保しているというような進捗報告を、市民の皆さんに分かりやすく伝えていくと、より理解が得られると思っています。

(道路計画課)

PR は我々が苦手な分野でございまして、例えば、令和5年3月に国道116号から国道8号までを供用開始したのですが、その時には開通式を行い、地元の皆さんをお呼びして、みどり森の運動公園のテントのところでイベントをさせていただきました。

事業進捗について、当課のホームページでは主要事業、新潟中央環状道路の他にも様々な事業を進めていまして、事業概要や今どんなことを行っているか、工期はいつまでといったフォーマットを作って皆様にお知らせしていますが、そういった情報が掲載されていることを、まだ皆さんに伝える努力が足りてないかなと思いますので、これからも継続的に発信していきたいと思っています。

(高橋委員)

市のホームページだけでは、目にする機会がないと思いますので、どうか皆さんに、目の届くように発信していただければと思います。

(佐伯委員)

社会的割引率4%は国で決めています、少し値が大きすぎると思います。先ほどの質問にも関連して、事業を継続していく上で、労務単価が上がって事業費が上がるのは納得しております。また、詳細設計をしてみたら、実は地盤が悪くて、みたいな話が結構あります。

(道路計画課)

地質調査について、全部の地盤を調査できればいいのですが、ポイントでの調査結果となるので、どうしても現地と違うことは往々にしてあります。

「潟」と言われる地域ですので、本当に地盤が弱く、新潟中央環状道路に限らず、土を盛ったらその脇の田んぼが盛り上がったり、そういうこともあるため、地盤を固めて安定させます。その地盤改良にかなりお金がかかるので、事業費も高くなります。想定よりも実際の地盤が安定していて、事業費が低くなったということはあまりないです。どちらかというが増える傾向にあります。

社会的割引率4%について、少し補足させていただきます。国土交通省の所管事業では、平成12年から、4%を標準としています。4%は高いのではないかという議論が国であり、例えばダム事業では、1%や2%を参考値として算出するよう通知が出ています。それに対して道路事業は、今のところはまだ4%が標準ですが、少し将来価値を高く設定するような動きもあ

ります。

なお、今回の新潟中央環状道路については、近年の動きを踏まえて参考ではありますが、社会的割引率 2%と 1%でも計算しています。この後、個別補助化にあたり、国に提出する様式があり、所定の様式の中に 4%と、参考で 2%と 1%の欄があります。

また、根岸委員からご質問いただいた国費率について、交付金は 50% ということで、お伝えしました。詳細に回答しますと、交付金事業の中にも社会資本整備総合交付金の制度の中には社会資本整備総合交付金という同じ名前のものと、防災・安全交付金という 2 種類があります。特に防災・減災であったり、通学路の交通安全対策であったり、どちらかという国が推進している事業に類するものについては、国費率が 55%で、社会資本整備総合交付金については 50%の事業が多いです。国費率は、例えば除雪など他の授業では数値が異なります。今回の中央環状道路の交付金事業区間については、国費率が 50%ということで、先ほど 50%と説明させていただきました。

(佐伯会長)

ほかにいかがでしょうか。だいたいよろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。事業の所管課におかれましては各委員の意見を踏まえて、今後の対応をご検討いただければと思います。