

平成 30 年度 新潟市大規模建設事業評価監視委員会

1 日時

平成 30 年 11 月 29 日（木）午前 9 時 30 分から

2 場所

新潟市役所分館 1 階 104 会議室

3 出席者

委員 紅露委員（会長）、小田委員、菊野委員、椎谷委員、鷺見委員

新潟市（事業所管課）松島道路計画課長 ほか

（事務局） 本間行政経営課長 ほか

4 次第

（1） 開会

（2） 行政経営課長あいさつ

（3） 会長選任・あいさつ

（4） 議事

① 防災まちづくりを支える身近な幹線道路網整備（防災・安全）【事後評価】

② 安心・安全な移動を実現する道路空間整備（防災・安全）【事後評価】

③ （仮称）安全・安心・快適な暮らしを支える社会基盤整備（防災・安全）

【事前評価】

④ 主要地方道新潟中央環状線（中ノ口、黒埼、明田）【再評価】

（5） 閉会

会議録

（司 会）

これより平成 30 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、また時間の早い中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は、本日の司会を務めます行政経営課の佐久間と申します。

なお、本日の委員会でございますけれども、報道機関の方がお越しでございます。写真撮影、録音等について、ご異議なければ許可をとということで、皆様よろしいでしょうか。よろしく願いいたします。

それでは、開会にあたりまして、行政経営課長の本間よりごあいさつを申し上げます
(行政経営課長)

皆様、おはようございます。本日、委員の皆様におかれましては、それぞれの分野でご活躍されておりまして、大変お忙しい中お集まりいただきました。ありがとうございます。本来であれば、総務部長の上村からごあいさつ申し上げるところでございましたが、別の公務のため、代わりに私、担当の行政経営課長の本間からごあいさつ申し上げたいと思っております。よろしくお願いいたします。

この委員会の趣旨については、もうご存知かと思いますが、大規模建設事業の効率化とか透明性を一層確保する、向上を図るといことが目的となっております、委員の皆様からは、市が行う自己評価につきまして外部の視点によってさまざまなご意見をいただくという事で、こういった市民の皆様、専門の委員の皆様、それぞれの外部の視点というものが、昨今、市政全般においては非常に重要なことと位置付けております。そのようなことで、ご忌憚のない意見をよろしくお願いいたしますと思っております。

今回、対象となっております事業は、お手元の次第に記載されておりますとおり、「防災まちづくりを支える身近な幹線道路網整備（防災・安全）」、「安心・安全な移動を実現する道路空間整備（防災・安全）」、それから仮称でございますが、「安全・安心・快適な暮らしを支える社会基盤整備（防災・安全）」、そして「主要地方道新潟中央環状線（中ノ口、黒埼、明田）」ということで、四つの計画についてが対象となっております。

先日、現地視察ということで、やはり社会資本の整備計画に位置づけられているものは、多くの事業がパッケージにされているという関係もありましたので、全部というわけにはいきませんが、主なものの要点をまとめた形で現地視察などもさせていただいて、少しイメージなどもできた部分もあろうかと思いますが、そのような部分も踏まえまして、さまざまな角度から忌憚のないご意見をお願いしたいと思いますと思っております。

新潟市の今後の公共事業のあり方とか方向性などについても、お考えになっているところ、日ごろ、生活者目線ですとか、皆様の活動、活躍されている分野の中での、例えば子育て支援の目線だとか、いろいろなところからご意見をいただければ幸いに思っておりますので、どうぞ本日はよろしくお願い申し上げます。

(司 会)

それでは、次に資料の確認をさせていただきたいと思っております。本日、机上にお配りしましたものが、次第が1枚でございます。それから、スライド資料ということで、こちらの資料を机上にご用意させていただきました。以前、緑のフラットファイルにまとめた資料をあらかじめお渡しさせていただきました。皆様、お持ちでございますでしょうか。こちらの資料、

すみませんが差し替え資料ということで、2枚ほどこちらのカラーのA4の資料もご用意させていただきます。資料は、以上でございます。不足等はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の会議の委員の皆様をここでご紹介させていただきたいと思います。資料に綴じさせていただきました名簿の順番でご紹介させていただきたいと思います。

一般財団法人新潟経済社会リサーチセンター理事事務局長の小田敏博様でございます。よろしくお願いいいたします。

(小田委員)

小田でございます。よろしくお願いいいたします。

(司 会)

特定非営利活動法人ワーキング・ウィメンズ・アソシエーション副理事長の菊野麻子様でございます。

(菊野委員)

菊野です。よろしくお願いいいたします。

(司 会)

新潟大学工学部教授の紅露一寛様でございます。

(紅露委員)

紅露と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。

(司 会)

特定非営利活動法人ヒューマン・エイド22代表、椎谷照美様でございます。

(椎谷委員)

椎谷です。どうぞよろしくお願いいいたします。

(司 会)

新潟大学経済学部准教授、鷺見英司様でございます。

(鷺見委員)

鷺見と申します。よろしくお願いいいたします。

(司 会)

ありがとうございました。

次に、事業所管課をご紹介いたします。土木部道路計画課長の松島でございます。

(道路計画課長)

松島です。よろしくお願いいいたします。

(司 会)

次に、事務局をご紹介させていただきます。先ほどごあいさつ申し上げました総務部行政経営課長の本間でございます。

(行政経営課長)

改めましてよろしくお願ひいたします。

(司 会)

それでは、今回、委員改選後の初めての委員会でございます。ここで改めて会長の選任ということになるのですが、あらかじめ委員の皆様にお伺いしたところ、紅露委員を会長にというお話がございました。皆様、いかがでございますでしょうか。

(「異議なし」の声)

よろしいでしょうか。それでは、会長は紅露委員にお願いしたいと思います。紅露会長、会長席にご移動をお願いいたします。

それでは、紅露会長より一言ごあいさつをいただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

(紅露会長)

会長を務めさせていただきます紅露でございます。委員の皆様におかれましては、ご多用なお時間を割いていただきまして、ありがとうございます。

先ほど、事務局からこの監視委員会の趣旨を簡単にご説明いただきましたけれども、今回、皆様方にご意見をいただきます案件につきましては、事業規模が非常に大きいということもありまして、市民、市政に非常に大きな影響を及ぼす案件でございます。皆様、さまざまなお立場から忌憚のないご意見をお寄せいただきまして、今後の事業進捗や行政の質の向上にぜひご貢献いただきたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。以上、会長のあいさつに代えさせていただきます。それでは、これからよろしくお願ひいたします。

(司 会)

ありがとうございました。

それでは、これより議事に入ります。進行を紅露会長よりお願ひいたします。

(紅露会長)

それでは、ここから審議を私からさせていただきます。さっそくであります。議事に入らせていただきます。

はじめに、今年度の評価の内容につきまして、事務局よりご説明をお願ひいたします。

(行政経営課長)

では、引き続き行政経営課長の本間でございます。よろしくお願ひいたします。

事前にお配りした資料の中で、本日、議題に記載されている四つの事業と、それから事前評価、事後評価、再評価ということで、今回、対象になっているものでございますが、事後評価については、交付金の交付終了年度、または終了年度の翌年度に実施するというようにしております。今年度には事後評価を実施するものでございまして、併せて次期計画についての事前評価を実施するというものでございます。また、再評価につきましては、今後の施行方法等の変更によりまして、国から評価を求められているというものでございます。

続いて、お配りしております資料の「制度概要」というインデックスのタグが付いている資料をおめくりいただきたいと思っております。こちらは、先ほど私がごあいさつで簡単に申し上げましたとおり、目的につきましては記載のとおりでございまして、大規模建設事業の効率化及び透明性の一層の向上を図るために、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というものでございます。それぞれ評価の種類については、(1)から(3)まで、事前評価、再評価、事後評価に分けて記載しておりますが、事前評価につきましては新たに事業着手するための予算を要望する事業について、事業の必要性ですとか効果等の視点から、事業の実施の妥当性を判断するために行う評価と位置づけております。再評価につきましては、一定期間経過後も未着手である事業ですとか、着手後一定期間が経過した時点で継続中の事業について、必要性ですとか効果等の視点から継続の是非を判断するために行う評価と位置づけております。また、事後評価については、事業完了後一定期間を経過した事業について、完了後の事業の効果がどうであったのかと、それから環境への影響等の確認を行って、必要に応じて改善措置を検討するというように、終わってしまった事業ですが、今後の同種の事業に役立つという観点もございまして、改めてそういった部分に反映させるために行う評価ということで位置づけております。

3番の対象事業等については、国庫補助事業、社会資本総合整備事業、それから独自と書いてございますが、こちらも記載のとおりということになっております。近年、この(2)の社会資本総合整備事業と位置づけて5年ごとに計画を立てて計画を行っていくというものが多くなっているというような状況でございまして、毎年、道路であったり、下水道であったり、公園であったり、新潟市の場合ですと市営住宅であったり、中身は概ね5年ごとに回っている場合が多くございまして、変わってくる場合が多いのですが、本日は全て道路関係ということになっております。

次の裏面をめくっていただきまして、4の評価の実施手順ということでございますが、①から⑤のプロセスで評価を実施していくというものでございますが、本日は②に当たっていて、大規模建設事業評価監視委員会においてご意見をいただくという位置づけになっております。今後は、③以降、ご意見を踏まえて評価調書ですとか、今後の方針を決定していくよ

うなプロセスに入っていった、その後公表等もさせていただくということにしております。

続いて、次の留意事項ということで、参考資料となっておりますが、「新潟市大規模建設事業評価監視委員会における留意事項」という資料をご覧ください。こちらについては、評価委員の役割ということで書いておりますが、事前評価であればこういう観点でと、事後評価であればこういう観点についてご意見を述べていただきたいというのが、一応留意点、参考ということで書かせていただいておりますが、お気づきの点があれば忌憚のないところのご意見をいただければと考えております。

評価の視点につきましても、妥当性ですとか、計画の効果、効率性、実現可能性、このような記載の視点で説明をお聞きになっていただいて、これまで事前に配布した資料の中からお気づきの点があればご意見をいただきたいと思っております。事前評価、事後評価、そして裏面については再評価についての視点が書いてございます。それぞれこちらの視点を参考にしながら、ご意見をいただければと思っております。

私からは簡単に、事前の事務局からのご説明は以上でございますが、本日はよろしくお願い申し上げます。

(紅露会長)

ありがとうございます。一通りご説明いただきまして、今後、議事を進めさせていただきますけれども、議事の進め方につきましては、まず事業所管課からの説明をいただいた後に、委員の皆様よりご質問、ご意見をいただきまして、意見整理をしたうえで評価及び付帯意見をまとめたいと考えております。

評価の項目としまして、事後評価については事後評価書、事前評価につきましては整備計画書に、また再評価につきましては事業概要等に記載されている視点など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っております。

なお、次第に記載されております(1)と(2)、これは事後評価になっております。(3)が事前評価になっております。これらにつきましては、関連ある事業ということですので、一括してご説明いただきまして、ご意見をそれぞれ伺いたいと考えております。その後、(4)につきましては、改めて事業所管課からご説明いただいたうえで、皆様からご意見を拝聴したいと思っております。

それでは、事後評価の2件、(1)の「防災まちづくりを支える身近な幹線道路網整備(防災・安全)」、それから(2)の「安心・安全な移動を実現する道路空間整備(防災・安全)」と、事後評価を受けての事前評価の1件、(3)「(仮称)安全・安心・快適な暮らしを支える社会基盤整備(防災・安全)」について、事業所管課からご説明をお願いします。

(道路計画課)

改めて、道路計画課の課長をしております松島です。本日はよろしくお願ひいたします。

本日の事業評価につきましては、関連する事業もありますので、説明者側として土木総務課の職員と都市交通政策課の職員を担当者として参加させていただいております。よろしくお願ひいたします。

本日の各事業のご説明に先立ち、2点ほど前段でお願ひしたいと思ひます。1点目は、先ほど行政経営課から説明がありましたが、お配りしたA4の事業概要資料の差し替えを配付させていただいております。事業費の更新と一部誤字等がありましたので、修正したものです。すみません。よろしくお願ひいたします。2点目といたしましては、現場見学の後、3名の委員からいただきました事前質問についてまず回答させていただき、その後、本題のご説明に入らせていただきたいと思います。

まず、事前質問について、紅露会長からご質問があった件でございます。「獅子ヶ鼻大橋の桁数は」とのご質問でございます。こちらにつきましては、少し見にくいのでございますけれども、獅子ヶ鼻大橋の橋梁の概要が示された図面となっております。右上の拡大図、今拡大しますけれども、5本の主桁が架かっています。5本ということで、5本の主桁でできているコンクリート構造の橋梁ということでございます。

続きまして2点目、菊野委員から「(仮称)北陸自動車道跨道橋の高さはどのくらい、何メートルくらいでしょうか」というご質問がございました。こちらにつきましては、周辺の道路の高さから今の北陸自動車道跨道橋の路面高、舗装の面、自動車が走行する面までにつきましては、約12メートルとなっております。

それから3点目です。現地視察を欠席された椎谷委員からのご質問についてです。「秋葉区では消雪パイプなどがありますが、他の区だとないところもありますが」というご質問です。消雪パイプによる除雪につきましては、市内でも一部稼働しているような状況でございますけれども、しかしながら、消雪パイプによる除雪の課題として、地下水位低下による地盤沈下や、維持管理など費用対効果の観点から、現在、消雪パイプの新設は行わないということとしております。

2点目で、「車が田んぼに落ちている光景も見られますが、対策はどうでしょうか」というところでございます。まず、冬期、雪が降ったときにつきましては、全部ではないのですが、よく事故が発生するところでは防雪柵を設置したり、それから視点障害、どうしても見えにくくなるという部分もありますので、そのときはパトロール等を行い、事前に通行規制をかける、通行止めを行うなど、雪による自動車事故の被害を防いでいるという状況でございます。また、非常時につきましては、特に高く盛ってある道路などにつきましては、

ガードレールの設置などを行っているという状況でございます。

以上が、事前質問についての回答でございます。

続きまして、本題に移らせていただきたいと思います。先ほど会長、事務局からも説明があったとおり、本日は大きく3点ございます。当課で所管する社会資本整備総合交付金にかかわる社会資本総合整備計画の事後評価、次年度以降の実施にかかわる計画の事前評価についてご議論いただいた後、主要地方道新潟中央環状線（中ノ口、黒埼、明田）の再評価についてご審議をお願いする運びとなっております。申し訳ございませんが、少し長くなってしまいましたが、説明者を交替しながら説明させていただきたいと思っております。

まず、事後評価といたしまして、社会資本整備総合交付金の説明を前段に行わせていただきます。次に、平成26年度から平成30年度に実施しました「防災まちづくりを支える身近な幹線道路整備網（防災・安全）」及び同じく平成26年度から平成30年度に実施しました「安心・安全な移動を実現する道路空間整備（防災・安全）」の2計画についてご説明いたします。これらの二つの整備計画の事後評価を踏まえ、新たに平成31年から5年間の計画で策定する「(仮称)安全・安心・快適な暮らしを支える社会基盤整備（防災・安全）」の事前評価についてご説明します。ここで一度区切りを入れさせていただき質疑応答を行った後、最後に再評価といたしまして、ICアクセス道路補助制度の説明を行った後に、「主要地方道新潟中央環状線（中ノ口、黒埼、明田）」の説明をさせていただくことにします。なお、事業評価の種類ごとに、先ほど言いましたように説明者を交替させていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、はじめに事後評価の社会資本整備総合交付金の経緯や概要をご説明いたします。まず、制度の概要でございます。平成20年度までの道路、下水、住宅など、事業単位で個別補助金が原則廃止されております。平成21年度より、地方が政策目標を設定し策定する社会資本総合整備計画に基づき、基幹となる社会資本整備に関する事業やソフト事業も対象とした交付金制度が創設されております。この交付金制度において、現在は二つの交付金に大きく分類されております。

新潟市では、社会資本整備総合交付金については11計画、防災、安全交付金については7計画、計18の社会資本総合整備計画を策定し、道路、下水、都市公園などの事業に取り組んでいるところでございます。今回、道路計画課が所管する事後評価の対象は、平成30年度で事業期間が終了する赤字の「防災まちづくりを支える身近な幹線道路網の整備（防災・安全）」、「安心・安全な移動を実現する道路空間整備（防災・安全）」の2計画となっております。

それでは、1計画目の「防災まちづくりを支える身近な幹線道路網整備（防災・安全）」に

ついてご説明いたします。まず、計画の概要でございます。計画期間は、平成 26 年度から平成 30 年度の 5 年間でございます。整備計画の目標として、円滑な交通の確保、各地域の交流・連携強化、避難・緊急輸送などの防災機能の向上を設定しており、目標への達成度を計る成果指標として、「幹線道路から 500 メートル圏内の人口割合の増加」、「幹線道路 100 キロメートル当たりの自動車死傷事故件数の減少」、「整備対象橋梁が運行できない際に生じる迂回時間の減少」により目標達成度を評価いたします。整備計画の事業費は、5 年で約 178 億円となっております。

次に、本計画の事業内容でございます。主にバイパス、現道拡幅、橋梁整備の 3 項目で実施しており、44 事業の計画となっております。効果促進事業は、関連施設の整備等の 2 事業が対象となっております。事業箇所は、図でお示ししているとおおり、青が完了、グレーが未完了の事業となっております。

次に、成果目標の達成度を計るために設定した定量的指標について説明します。まず、当計画で設定している 3 つの指標のうち、「幹線道路から 500 メートル圏内の人口割合の増加」について説明します。本指標は、災害時等を想定し、幅員 7.5 メートル以上の幹線道路の中心から半径 500 メートル以内に含まれる市全体の人口割合の増加を図るものです。指標の算出式は、幹線道路から 500 メートル圏内の人口を新潟市の総人口で除して、割合を算出いたします。成果目標については、整備前の平成 26 年度現況値の 53 パーセントに対して、整備後の平成 30 年度は 2 パーセント向上の 55 パーセントを目標値としていました。これらを図示すると、次のようになります。整備前の新潟市の幹線道路から 500 メートル圏域を図示すると、青く塗られた地域が該当いたします。この該当地域の人口を集計すると、新潟市の総人口の約 53 パーセントとなります。整備後の目標値としては、平成 30 年度で整備計画中の事業の供用により、図の赤く塗られた地域が新たに幹線道路から 500 メートル圏域に該当し、圏域が拡大することになります。整備後拡大した地域の人口を含めると、新潟市の総人口の約 55 パーセントが圏域内となります。

続いて、今ほどご説明しました定量的指標の「幹線道路から 500 メートル圏域の人口割合」について、達成状況をご説明します。500 メートル圏域の人口の最終実績値は、53 パーセントから 1 パーセント向上したものの、54 パーセントとなり、最終目標値の 55 パーセントには至りませんでした。この要因としましては、整備により効果を見込んでいた西区、北区の圏域の拡大ができなかったためでございます。

続きまして、指標「幹線道路 100 キロメートル当たりの死傷事故件数」について説明します。本指標は、新潟市内の幹線道路を対象に、自動車単独及び自動車同士のみのも道路延長 100 キロメートル当たりの年間事故件数の減少を図るものです。指標の算出式は、幹線道路

の自動車関連の事故件数の総和を幹線道路延長で除して、割合を算出します。指標算出には、交通事故総合分析センターから提供されるデータ、通称「イタルダデータ」を利用します。事故データは、集計に時間を要し、最新データの公表が2年遅れとなることから、現況値としては平成23年度、目標達成評価は平成28年度のデータを利用することとしております。成果目標については、整備前の平成23年度現況値は100キロメートル当たり161件に対して、整備後の平成28年度は47件削減した100キロメートル当たり114件を目標値としていました。なお、目標値は、平成14年から平成23年の過去10年間の事故件数の推移を用いて、トレンド推計による算定結果から設定しております。

今ほどご説明した定量的指標の「幹線道路100キロメートル当たりの死傷事故件数」について、達成状況をご説明します。死傷事故件数の最終実績値は、100キロメートル当たり16件から98件となり、目標を達成しました。すべての事業は完了していませんが、目標を達成しており、その要因として車自体の性能が向上したこと、直轄国道等の事業対象以外の幹線道路の事故対策が進んだことが要因の一つと考えられます。

本計画の三つ目の指標、「橋梁迂回時間」についてご説明します。本指標は、整備予定の橋梁が不通となった場合の迂回に要する時間と橋梁整備後の所要時間を比較し、所用時間短縮を図るものです。指標の算出は、整備対象橋梁が不通となった場合の迂回時間の総和から橋梁整備後の所要時間を減じた迂回時間を算出しております。整備計画に含まれる橋梁は7橋梁でございますが、平成30年度時点で整備完了予定の橋梁は、高井橋、臼井橋、南7-220号線の三つの橋梁のため、迂回時間は整備計画内の橋梁すべてで算出しますが、整備後は、整備完了が予定されている高井橋、南7-220号線、臼井橋が整備された状態と比較しています。その結果、成果目標は整備前の迂回時間1時間38分に対して、整備後の迂回時間を1時間7分となるように目標設定をしております。

今ほどご説明しました定量的指標の橋梁迂回時間について、指標の達成状況をご説明いたします。整備前の現況値の迂回時間1時間38分に対し、臼井橋、南7-220号線が整備されたことで迂回時間が1時間28分と10分短縮されましたが、高井橋の整備が完了しなかったことで、目標は未達成となりました。臼井橋については、橋梁撤去事業が残っているため、事業としては継続となっておりますが、新橋の供用は開始されているため、整備済みとして取り扱っております。

続きまして、定量的評価指標以外にも発現している事業効果について説明いたします。1点目は、もぐり橋の解消についてでございます。臼井橋が整備されたことで、もぐり橋の状態は解消され、大雨等の水位上昇時においても通行可能となり、災害時の緊急輸送道路としての信頼性が向上しております。こちらは、定量的指標と近いものでございますけれども、

昨今の豪雨災害に対する防災の観点から考えると、迂回時間以上に効果があるものと考えております。

2点目は、国が進めております国道8号の白根バイパス部分供用時の整備効果に寄与したことでございます。平成27年3月に南区の白根バイパスが部分供用され、現道区間の市街地交通量の減少や騒音削減等の効果が発現しております。新潟市では、鯉瀬古川線、戸頭下木山線を整備しており、白根バイパスへのアクセス経路として効果的に機能しております。また、白根バイパスに関するトピックスといたしまして、国からは平成30年度中には全線供用予定ということ聞いております。

最後に、先ほどご提示した成果目標の達成状況のまとめでございます。一つ目の幹線道路カバー圏域人口割合については、当初の現況値から1パーセントの増加にとどまり、目標達成には至りませんでした。こちらにつきましては、整備予定の道路整備が完了しなかったことで、南区や江南区における圏域の拡大ができなかったことが要因でございます。

二つ目の死傷事故件数につきましては、目標達成しております。

三つ目の迂回時間については、迂回時間を10分短縮していますが、目標達成には至りませんでした。こちらにつきましては、当初予定されていた高井橋の整備が遅れたことによるものでございます。後ほど詳細に説明いたしますが、本指標の未達成状況を踏まえ、次期計画を策定することといたします。

続きまして、事後評価の2計画目でございます。「安心・安全な移動を実現する道路空間整備（防災・安全）」についてご説明いたします。まず、計画概要でございます。計画期間は、平成26年から平成30年度の5年間でございます。整備計画の目標として、公共交通や自転車で移動しやすく、安心・安全・快適に歩けるまちづくりを設定しており、目標への達成度を計る成果指標として「幹線道路100キロメートル当たりの歩行者、自転車関連死傷事故件数の減少」、「自転車車道通行率の向上」、「公共交通沿線人口の向上」により、目標達成度を評価いたします。整備計画の事業費は、5年間で約90億円となっております。

次に、本計画の事業内容でございます。主に歩道整備、現道の拡幅等で5項目を実施しており、95事業の計画となっております。効果促進事業では、駐輪場の整備等の3項目について13事業が対象となっております。事業箇所は、図でお示ししているとおりです。緑が完了、グレーが未完了の箇所でございます。

次に、成果目標の達成度を計るため設定した定量的指標についてご説明いたします。まず、指標に設定している三つの指標のうち、「幹線道路100キロメートル当たり死傷事故件数」について説明いたします。本指標は、新潟市内の幹線道路を対象に、歩行者、自転車に関連する事故の100キロメートル当たりの年間事故件数の減少を図るものでございます。指標の算

出は、幹線道路の歩行者、自転車関連の事故件数の総和を、幹線道路延長で除し、割合を算出いたします。指標算出には、交通事故総合分析センターの、先ほど申しましたイタルダデータを利用いたします。事故データは集計に時間を要し、先ほど申しましたとおり2年遅れとなることから、現況値としましては平成23年度、目標達成評価は平成28年度のデータを使用することといたしております。成果目標につきましては、整備前の平成23年度、現況値は100キロメートル当たりで34件に対し、整備後の平成28年度は9件削減した100キロメートル当たり23件を目標値としていました。なお、目標値は、平成14年度から平成23年度の過去10年間の事故件数の推移によるトレンド推計により設定しております。

今ほどご説明しました定量的指標の「幹線道路100キロメートル当たりの死傷事故件数」について、達成状況をご説明いたします。死傷事故件数の最終実績値は、100キロメートル当たり34件から26件となり、事故件数は減少しましたが、目標達成には至りませんでした。要因としましては、事業が全て完了しなかったことに加え、近年課題となっている自転車が加害者となる事故の増加が一因と考えられております。

続きまして、指標「自転車車道通行率」について、説明いたします。本指標は、自転車走行空間における断面通行自転車台数に対する車道順走自転車台数割合を算出し、自転車の車道通行率の向上を図るものでございます。指標の算出は、車道順走自転車台数を断面通行自転車台数で除して割合を算出いたします。成果目標については、整備前の平成25年度の現況値10パーセントに対して、整備後の平成30年度は30パーセントとすることを目標値としていました。

今ほどご説明した定量的指標の「自転車車道通行率」について、達成状況をご説明いたします。整備前は10パーセントであったものに対し、整備後は44パーセントとなり、目標を達成しました。目標を達成した要因として、自転車レーン等の整備が進んだことや、自転車の車道通行に関する周知が進んだことが考えられます。

本計画の三つ目の指標「公共交通の沿線人口」について説明いたします。本指標は、公共交通関連施策により、新潟市の総人口に対するバス停から300メートル圏域、鉄道駅から500メートル圏域の居住人口割合の増加を図るものでございます。指標の算出式は、バス停300メートル圏域人口、または鉄道駅500メートル圏域人口の総和から新潟市人口を除し、沿線居住人口割合を算出しております。成果目標については、整備前の平成25年度現況値90パーセントに対し、整備後の平成30年度は92パーセントとすることを目標値としておりました。これらを図示すると、次のようになります。整備前の新潟市の公共交通沿線人口を図示すると、青く塗られた地域が該当いたします。この該当地域の人口を集計すると、新潟市の総人口の約90パーセントとなります。整備後の目標値として、平成30年度に南区や北区でデ

マンド交通の運行が開始されることで、図の赤く塗られた地域が新たに公共交通沿線圏域に該当するとみなし、圏域が拡大することとなります。整備後拡大した地域人口を含めると、新潟市の総人口の約 92 パーセントが圏域となります。

続きまして、今ほどご説明した定量的指標の「公共交通沿線居住人口割合」について、達成状況をご説明いたします。公共交通沿線の居住人口割合は、最終実績値は 90 パーセントから 2 パーセント向上し 92 パーセントとなり、目標を達成いたしました。この要因といたしましては、予定どおりデマンド交通が運行されたことによります。

次に、定量的指標以外の効果発現状況についてご説明いたします。まず、公共交通に関する効果についてですが、交通環境の整備と一体となって B R T ・新バスシステムの導入や、モビリティ・マネジメントなどに取り組み、自動車交通から公共交通利用への転換を促進してきました。具体的には、市役所ターミナルの交通結節点や B R T 駅の整備、連節バス車両購入などの施設整備を市が行い、運行は交通事業者が行うという公設民営方式で全市的なバス路線の再編を合わせた B R T ・新バスシステムを平成 27 年 9 月に開業いたしました。その他、バス停上屋や新潟駅南口広場での防風スクリーンの整備など、バス利用環境の改善に努めました。また、市内在住の 65 歳以上の高齢者を対象としてバス運賃を半額とする「シニア半わり」を平成 28 年 9 月から制度化するなど、ハード、ソフトの両面からさまざまな施策に取り組んだ効果として、新バスシステム開業以降のバス利用者数が増加傾向となり、持続可能な公共交通体系の土台ができつつあります。バス利用者数の推移をグラフにしていますが、開業後 1 年目と 2 年目の比較で 2.5 パーセントの増加、開業後 2 年目と 3 年目の比較で 2.3 パーセントの増加となっています。

続きまして、「市道寄居浜女池線 2 号」の事業として、J R 白山駅の駅前広場整備に関する効果についてご紹介いたします。白山駅周辺整備事業は、新潟駅付近連続立体交差事業に伴う J R 越後線白山駅の改築と合わせ、自由通路や駅前広場、関連市道の整備による交通結節機能の強化を目的としております。本路線は、路線バスの乗り入れに対応した駅前広場として環境整備を行うことで、鉄道とその他の交通との乗り換え利便性の向上に寄与するものでございます。左側の写真が整備前、右側の写真が整備後の駅前広場でございます。駅前広場が整備された結果、歩行者空間の明確化により安全性が向上するとともに、送迎利用のしやすさの改善が図られ、駅の利用環境が向上いたしました。また、整備前は、旧電車通の車道の路肩にバス停がありましたが、整備後は、駅前広場内のバス停となり、車道と分離された広い歩行空間でバスを待つことができるようになりました。関連施設としまして、シェルターやベンチを設置し、快適性、利便性が向上しました。

最後になりますけれども、先ほどご提示しました成果目標の達成状況のまとめになります。

一つ目の「死傷事故件数」については、当初現況値から9件、100キロメートル当たり9件の事故減少がありました。目標達成には至りませんでした。こちらの要因につきましては、整備予定の道路整備が完了しなかったことに加え、自転車と歩行者の事故の増加が一因と考えられます。

二つ目の「自転車車道通行率」については、目標を達成しております。

三つ目の「公共交通沿線居住人口割合」についても、目標を達成しております。

次に、詳細について説明しますが、本指標の未達成状況を踏まえ、次期計画を策定いたします。

続いて、事後評価を受けての課題と今後の進め方についてご説明いたします。事後評価の課題といたしまして、幹線道路500メートル圏内の人口割合や橋梁迂回時間が目標未達成であり、大規模災害時の迅速な対応のためにも早急に整備を進めてまいります。歩行者、自転車の交通事故件数も目標未達成であることから、引き続き歩行者、自転車の安全性確保のため、早期整備に努めてまいります。新潟市のまちづくり方針の考え方としまして、総合計画では、災害に強いまちづくりや市民生活の安心・安全の確保、持続的な公共交通体系の構築など、防災や安全・安心なまちづくりに取り組む方針を掲げております。これらの事後評価の課題やまちづくり方針を踏まえ、今後の取り組み方針を決定いたします。

事後評価全体のまとめとなりますけれども、今後の事業の進め方といたしまして、先ほどの今後の取り組み方針である事後評価の課題やまちづくり方針として、災害時における迅速な復旧、復興を支援するための幹線道路網の整備、二つ目といたしまして老朽橋梁に対する抜本的対応、3番目といたしまして歩行空間のネットワーク化を目指した歩道整備の推進、4番目といたしまして歩行者の安全性確保、5番目といたしまして利便性の高い公共交通環境の整備の五つと、国の重点配分方針として、ご覧の一覧の趣旨を踏まえ、平成31年から平成35年の次期の整備計画として「(仮称)安全・安心・快適な暮らしを支える社会基盤整備(防災・安全)」を策定し、現在、事業継続中の路線等について、引き続き事業を推進していくことといたしております。

すみません。ここから、担当を替らせていただきます。

(道路計画課)

それでは、次に次第の2番目、事前評価ということで、次期整備計画となる「(仮称)安全・安心・快適な暮らしを支える社会基盤整備(防災・安全)」につきましてご説明させていただきます。ここからは、道路計画課課長補佐の高島から説明しますので、よろしくお願いいたします。

まず、計画の概要ですが、今後5か年の計画は、前計画二つを一つにまとめたような整備

計画となっております。計画期間は、平成 31 年度から平成 35 年度（2023 年度）の 5 カ年となっております。整備計画の目標といたしまして、防災対策、交通安全対策等の暮らしを支える社会基盤の整備を計画的に推進する。これらのことを設定しており、目標への達成度を計る成果指標といたしまして、引き続き「幹線道路から 500 メートル管内の人口割合の増加」、「幹線道路 100 キロメートル当たりの死傷事故件数の減少」、「橋梁迂回時間の短縮」、これらの三つにより目標達成度を評価していきたいと考えております。整備計画の事業費は、約 420 億円を予定しておりますが、今後の財政状況を踏まえ事業を計画的に推進してまいります。

次に、本計画の事業内容です。道路事業が 45 事業の計画となっており、効果促進事業は 1 事業が対象となっております。事業箇所は、図でお示ししているとおりであります。基本的に、前回の継続事業を今回も踏襲することとしております。また、一部、重点事業としてほかのパッケージに入る事業も、中にはございます。

次に、成果目標の達成度を計るため設定しました定量的指標についてご説明いたします。まず、本計画で設定している三つの指標のうち、「幹線道路から 500 メートル圏内の人口割合の増加」についてご説明いたします。こちらの指標につきましては、前回の指標の内容と同じものとなっております。先ほど事後評価の際にもご説明させていただいたとおりの内容となっております。なお、事後評価の算出方法とは同様なのですけれども、圏域算定に用いる道路網データについては最新のものに更新し、人口や小地域データを平成 27 年度国勢調査データとするなどして、データの更新を実施しております。

それでは、現況値と目標値について、次に示してまいります。整備前の新潟市の幹線道路から 500 メートル圏域を図示しますと、青く塗られた部分の地域が該当いたします。この該当地域の人口を集計いたしますと、新潟市の総人口の約 54 パーセントとなっております。整備後の目標といたしましては、平成 35 年度、西暦でいうと 2023 年度までに整備完了予定の事業を供用することによりまして、図の赤く塗られた地域が新たに幹線道路から 500 メートル圏域に該当し、圏域が拡大することとなっております。図で見ると、ちょうど北区、豊栄ですとか、少し海沿いの方ですが西区の一部がかかっているということです。そのほか、点々とはございますが、そういったところが増えてまいります。こちらをグラフでまとめると、ご覧のとおりとなっております。先ほどの現況値と目標値の算定結果を受け、現況の圏域人口 54 パーセントから、整備後に約 6,000 人の圏域人口増加を図り、目標値としまして 55 パーセントを達成することを目標としております。

続いて、指標の二つ目ですが「幹線道路 100 キロメートル当たりの死傷事故件数」についてご説明いたします。本指標は、新潟市内の幹線道路を対象に 100 キロメートル当たりの死

傷事故の減少を図るものです。先ほどの事後評価の段階では、自動車関連の事故、こちらと歩行者・自転車関連の事故を分けてそれぞれ評価しておりましたが、今回の指標では一体として評価することとしております。指標の割合で算出は幹線道路の死傷事故件数の総和を幹線道路延長で割り返しまして、割合を算出しております。事後評価でも利用いたしましたが、指標算出につきましては、交通事故総合分析センターから提供されるデータを利用いたしません。事故データは集計に時間を要し、先ほどもそうでしたが、最新データの公表が2年遅れるということになっておりますので、今回の現況としましては平成28年度のデータ、目標達成の成果のデータとしましては平成33年度、西暦2021年度のデータを利用するものとしております。最新のデータである平成28年の事故件数は100キロメートル当たり124件で、当該数値からの減少を図ってまいります。

次に、成果目標の設定について説明いたします。先ほどの現況値を受けまして、現況の100キロメートル当たり124件から約20パーセントの事故削減を図り、100キロメートル当たり99件を目標値として設定したいと考えております。

次に、本計画の三つ目の指標「橋梁迂回時間」について説明いたします。本指標は、前計画と同様に、整備予定の橋梁が不通となった場合の迂回に要する時間と橋梁整備後の所要時間を比較して、所要時間の短縮を図るとしたものになっております。先ほどの事後評価と算出方法は同様でございますが、時間算定に用いる道路網データを最新のものに更新し、速度データを平成27年度道路交通センサデータの混雑時旅行速度を用いて算出するなど、データは最新のものに更新しております。指標の算出式は、整備対象橋梁が不通となった場合の迂回時間の総和から橋梁整備後の所要時間を減じまして、迂回時間を算出しております。対象となる橋梁につきましては、パッケージに含まれる対象橋梁は6橋梁ございますが、平成35年（2023年）の時点で整備完了予定の橋梁は、この6橋梁のうち高井橋のみとなっております。迂回時間につきましては、パッケージ内の橋梁すべてで算出いたしますが、整備後は、整備完了が予定されている高井橋が整備されたという状態で比較しております。次に、迂回時間の短縮効果について説明いたします。災害時により対象橋梁となる橋梁がすべて通行止めとなると、対岸まで約1時間44分の迂回時間が発生してまいります。整備予定の高井橋が整備されることによりまして、迂回時間が約25分短縮され、迂回時間は1時間19分となります。迂回時の経路は、参考図、右側の図のとおりとなっております。

次に、成果目標の設定について説明いたします。先ほどの算出結果を受けまして、現況1時間44分の迂回時間から、高井橋の整備により迂回時間が約25分短縮され、1時間19分という数字を目標値として設定しております。

本計画に関する成果目標のまとめとしまして、各指標について再度説明いたします。一つ

目としまして、幹線道路カバー圏域人口割合は、市全体の人口の約 55 パーセントまでカバーすることを目指しております。二つ目としまして、死傷事故件数につきましては、100 キロメートル当たりの事故件数を、現在より約 2 割削減し、99 件以下とすることを目指しています。三つ目としまして、橋梁迂回時間につきましては、現況より 25 分短縮し、1 時間 19 分とすることを目指しております。

以上で、事後評価の二つの計画を踏まえた、今回の新たな事前評価の説明を終わらせていただきます。

(紅露会長)

ありがとうございました。少し時間が押していますが、ここからは、評価に移りたいと思います。

少し話が長くて、かつそれぞれの事業の効果の事業も非常にたくさんあるので、なかなか委員の皆さんもどこまで頭の中に入っているかなという気もするのですが、それでは、まず 1 番目です。「防災まちづくりを支える身近な幹線道路網整備（防災・安全）」につきまして、事業の進捗状況ですとか、効果の発現状況、今後の方針等、ご質問やご意見がございましたらお願いいたします。

(鷺見委員)

2 点ありまして、全部についてそうなのですけれども、市の実際の持ち出しというのほどのくらないのかお聞きしたいということと、それから、この事業、いろいろとバイパスとか現道拡幅とかされているのですけれども、それと、例えば幹線道路から 500 メートル圏内の人口割合の増加ということがどのようにつながっているのかということが見えないので、どうすると 500 メートル圏内の人が増えるのか、どの事業とどう関係しているのかということをお教えいただければと思います。

(道路計画課)

まず、市の持ち出しということでございますけれども、これは、ほぼ交付金事業でやっております。基本的には、現在 50 パーセントが国から補助をいただいて、あとは裏負担といいますが 50 パーセントということで、裏負担については市債と一般財源等になっています。

それから、2 点目のバイパスや現道拡幅により 500 メートル圏内の人口がどうやって増えていくのかというところでございますけれども、例えばセンターラインの引かれていない道路が拡幅されて、その道路から半径 500 メートル圏域に対象地域が包括されれば圏域人口が増えるということで算定しております。

(鷺見委員)

後でもいいのですけれども、市の持ち出しの半分のうち、市債と一般財源はどのくらいの

割合になるのか教えていただきたいということと、それから、今、最後に教えていただいて例を挙げていただいているのですけれども、それはあくまでも一般的な例であって、どういう理屈で55パーセントに上がるのかというところですね。つまり、個々の事業をどのようにするから3ポイント上がるのか、2ポイント上がるという試算をされているのかというところが、やった効果と出てくる結果というものがつながないとこういう評価にならないはずなので、その辺が分かるようにしていただけるといいと思いました。今、無理ということであれば、ご検討いただければと思っています。

(道路計画課)

まず、裏負担の割合でしょうか。50パーセントの負担の90パーセントが市債でございまして、さらに残り1割が一般財源となっております。

先ほどの詳細をご説明しますと、幹線道路から半径500メートルという範囲を算定いたしまして、その小地域、何々丁目とか、そういうものに近い単位なのですけれども、そのエリアをすべて包括した場合、エリアごとの人口を抽出することによって、500メートル圏域に含まれる人口が増えていく。先ほどご説明したように、幅狭の道路が拡幅によって広がる場合、要は7.5メートル以上になります。そうすることによって幹線道路の延長が増えて、その小地域が網羅されるものが多くなる。そういう算定をしております。

(鷺見委員)

でしたら、合計されているわけですから、それぞれの事業とカバーされる人と数値が並んでいるわけですが、そういうものが分かるといいのではないかと。こういう事業をやることによってこれだけ増えているので、全体としてどれくらいカバーされる人が増えてどうなったかという、そういう筋道を示されるとありがたいと思います。

(道路計画課)

実際、それぞれ各路線の事業がある中で、この路線を整備すると、半径500メートルの同心円がカバーされる地域が何人出てくるとか、内々の資料としてはあるのですが、それをここで出していないというのが。

(事務局)

また整理してお伝えしたいと思います。

(小田委員)

今ほどの道路拡張というところで言いますと、結局、幹線道路の長さが何キロメートル伸びたのかというところが一つの指標として見えるものではないのかと感じたのですけれども、その辺の数字としては当然追いかけていらっしゃると思うのですけれども、実態として今回の計画でどれだけの幹線道路の拡張が進んでいったのか、幹線道路が増えていったのかとい

うのがまず1点と、それから、これだけたくさん事業がある中で、最終的には実際には半分くらいの事業しか実際にはやられていないという結果になっているということなのですから、この事業を行っていくうえでの優先順位の決め方、どういう形でこの事業をやってこの事業は繰越にしたのかというところが、今回の事後評価の中では単純に何件できませんでした、ですのでこうでしたという形でのコメントしかないのですけれども、なぜその事業が優先されたのかというところが見えてこない、果たしてそれが本当に妥当な事業計画が行われたのかどうなのかが分からないのではないかと感じたので、その辺について説明いただきたいと思います。

(道路計画課)

まず、優先順位について、どうやってやっているのかと言いますと、今、新潟市では、後ほどご説明しますが、特に新潟中央環状道路を地域と連携する大事な道路と考えていまして、優先的にやっています。確かに国の制度で整備計画の計画期間が5年間という縛りがあるもので、どうしてもその中で事業費の大きいもの、規模が大きいものは5年間で終わらないので、どうしてもその期間で終わらないものはございます。その国の制度と我々の事業期間とがマッチングしない部分があって、優先度の高い事業でも、完了しない事業がでてきているという状況でございます。

(道路計画課)

それから、事業が終わらない要素としまして、当課で行っている事業は、基本的に用地を買収させていただいて道路を造るというような事業がほとんどでございます。そうすると、土地所有者の方々のご協力という部分も往々にして出てきますので、5か年で終わらないという事業が出てくることもございます。

それから、先ほどの幹線道路の延長ということでしたけれども、我々、今回、幹線道路の定義を幅員7メートル50センチと位置づけてやっておりますが、こちらの今回の5箇年での延長数につきましては、今回、この場で出ておりませんので、後ほど資料として提出させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

(紅露会長)

よろしいでしょうか。

(小田委員)

はい。

(椎谷委員)

質問なのですけれども、26 ページにあります自転車のレーン、こちらのレーンは全部の道路ではなく、どういったところを重点に整備されているのかというところを、まずお聞きし

たいと思います。

(道路計画課)

自転車のレーンにつきましては、所管は我々ではないのですが、「新潟市自転車ネットワーク路線」という路線がございます。その路線につきましては、路肩とされています部分が比較的広くとれるという中で、1.5メートルとれる道路につきましては、皆さんもよくお見かけすると思うのですが、青を実線で引いております。1.5メートルとれないところについては、矢羽根といたしまして、矢印のようなものが重なっている青のラインでということもあるかと思うのですが、そういった整備を行っております。

ただ、今回の指標につきましては、そのうち8路線を抽出いたしまして、事前、事後というように評価しております。

(椎谷委員)

34 ページにもありますけれども、市民生活での安心・安全の確保、要するに「歩行者の安全性確保」と書かれているのですが、やはり見てみますと、自転車が本当に危険な状況であるということを感じることがよくあります。それは、歩道を走る、または車道を走るというようなことで、そういうレーンがないところはどうしても歩道を走るということがありまして、今後、ベビーカーを押している方とか、歩行者もそうですけれども、接触というようなことが増えていかなないようにしていかなければいけないと思います。

今ほど言われたように、路肩が広くとれるところが優先ということになりますと、それでも危険な場所がどうしてもあるわけですね。そうしましたら、自転車が通り、歩行者が通るというところであれば、あまりガタガタした道ではなく、ぶつからないような整備も必要ではないかということが1点と、それから、どうしても地域によって災害の度合いというものが変わってくるかと思うのですが、例えば雪が多いところとか、雪が少ないところとか、そういうことで、この市民生活の安心・安全の確保というところの部分で言わせていただきますと、例えば秋葉区ですと雪が多いのです。そうしますと、歩道に雪がたくさん積るのでありますが、車道のほうが早く除雪が始まってしまって、歩道が遅くなるのです。そうするとどのようなことが起きるかと言いますと、子どもたちの通学路が歩道に雪があって歩けなくて車道を歩くというような状況になっています。ですので、そうしますと安全の確保とか安心が守れないということもありますので、地域の実情を見ながら今後も進めていただければいいのかなと思いますので、1点お願いしたいと思います。

(道路計画課)

自転車道のところ、路肩の狭いところも確かにございます。なかなか昔の規格で整備すると、どうしても路肩が狭くなっているところがございますので、現在整備を進めているとこ

ろについては、特に路肩のところ、除雪での堆雪帯という雪を溜める部分等を考慮して、なるべく広くとるような方針としているところでございます。

歩道除雪につきましては、なかなか地域のいろいろな事情もございますので、その辺はここで個別のところは分からないところもありますので、その辺は区役所建設課とよく相談されて、ここは車道よりも早くやってもらいたいとか、多分その辺は各区役所でよく分かっていると思いますので、我々も何か個別にあればその辺は区役所に伝えて、そういう地域の実情を踏まえた除雪をやっていきたいと考えております。

(菊野委員)

指標に関する点、2点なのですけれども、圏域人口増というところでは、人口減少ということは見込んではいなかったのかどうかというところが気になります。指標の設定の仕方というところ。そして、利便性が向上することによって居住人口が増えるという見込みもあるのかどうかもお聞かせ願いたいと思います。

それからもう1点、指標という点で、防災面が加わっているものですから、この指標以外に、緊急車両、消防ですとか救急車の搬送の時間が短縮されるですとか、そういった指標は設けなかったのかどうか。

それから2点、すみません。自転車の走行数が増えているということなのですけれども、事故が増えているということで、その事故を減少するための何か対策は考えていらっしゃるのか。

最後に、事前評価のところなのですけれども、これまでの事業を継続すると先ほどおっしゃっていたのですが、何か見直しということはされないのでしょうか。我々は、ここでそのまますべて継続するという流れで評価をしていいのかなということを疑問に思いました。

(道路計画課)

まず、人口の指標についてですけれども、委員のおっしゃるように、人口減少という中で、指標としても落ちるのではないかということが当然懸念されてまいります。そうした中で、事後評価につきましては、今回、前々回の国勢調査が平成22年度で、その平成22年度の国勢調査の内容で指標を設定させていただきました。事後評価につきましても、その次に平成27年に国勢調査をやっているのですけれども、そのデータを使わずに平成22年度のデータを使って、従前従後、同じ状況でどうなったかどうかという形で指標は数値を算出しているというところでございます。

消防車等の救急車両についての指標があったほうがいいのではないかというような、それもおっしゃるとおりなのですけれども、その緊急車両についての指標をつくるのがなかなか難しいということが全国的にも実情としてあります。ただ、今回の幹線道路という部分で、指標は、両側に車がいても、緊急車両が真ん中を通れるような幅員。救急車であったり消防

車であったり、そういったものが通れるというような道路延長を伸ばしていこうというところで指標を立てておりますので、直接何分間短縮したとかというようなところではないのですけれども、そういう延長を増やしていくというように指標設定をさせていただいております。

それから、これからこの5年間の事前評価について、基本的にほぼ踏襲していると私は説明させていただきましたが、中には委員のおっしゃるとおり見直す事業もございます。すべてがそのまま継続という訳ではございません。現場の状況によって、もう必要ないのではないかというものもあれば、なかなか地元の方々の協力が難しいというものの中にはありますし、そういったものも含めて適宜見直してまいります。

(道路計画課)

1点補足させていただきます。先ほど救急救命の時間短縮の指標が必要ではないかとおっしゃったのですけれども、この計画というものが新たに道路を造るというものではないわけです。もし新たに道路を造るのであれば、当然新たな道ができるので所要時間は短くなるというような指標が有効だと思うのですけれども、あくまでも道路拡幅ですとか、歩道整備というものを対象にした場合、病院までの時間が減るのかと言われれば、なかなかそういう結果は出てこないというところから、今回、事後評価についても、その事後評価を踏襲した事前評価についても、ご提案させていただいた指標が評価として適切と考えております。

(事務局)

自転車の事故対策は、何か考えているものはありますか。

(道路計画課)

自転車については、基本的に各区役所と警察におきまして、各学校と一緒に回ってPRないし、基本的に自転車は道路交通法では小型車両ということで、自転車は車道ということになっています。ただ、なかなか車道には難しい部分がございます。そうした中で、今、新潟市では、「自転車歩行者道」という両方走れる歩道も多々あります。そうした中には、やはり歩行者優先という形で、警察と連携しまして、学校ですとか、そういうところにPR活動をやっているのが今の現状でして、では具体的に現場で何をしたかという、なかなか看板等の啓発ということが、今現在やっている状況です。

(菊野委員)

自転車走行レーンのところは、それはハード面の話を聞いているのであって、例えば色を変えたりですとか、そうすることによって何か啓発をするという、ハード面の何か対策は考えていらっしゃるのかなということです。

(土木総務課)

土木総務課です。ハード面につきましては、これまで同様に整備を行っていきたいと考えております。現在、ネットワーク計画の見直しを行っておりまして、これまで市内 154 キロメートルを対象にしていたのですが、今後は、279 キロメートルまで延伸して整備を進めていきたいと考えております。

そのハード対策と合わせて、交通安全教室とか、現地での街頭指導ということで、警察と一緒に街頭指導に行ったりといったソフト対策も合わせて行います。また、今後の新たな取り組みとして、ドライバーに対しての啓発を充実させるため、自転車は車道を走るということを周知する「思いやり 1.5 メートル運動」というものを展開していこうと考えておりまして、それはドライバーに対して自転車を抜く際には 1.5 メートルくらい距離をとって抜いていってくださいという取組になっています。

(紅露会長)

ありがとうございます。

1 番、2 番、3 番と、かなり話が前後錯綜して、少し迷走し始めているのですが、今の議論を聞いて、私も今一通り説明を受けましたけれども、やはり鷺見先生からのご指摘でしょうか。指標として、例えば幹線道路カバー圏域人口割合、これが増えることに対して、多分、それはどなたも異論は唱えないだろうと思うのです。それから、死傷事故件数が 100 キロメートル当たり減ってくるということについても、多分、この点については、皆さんもそれは減ったほうがいいとご理解いただけると思います。迂回時間については、これは当然橋が開通して迂回に所要する時間が短くなればよいということは、それは当然短いほうがいいに決まっているわけで、やはりそうなったときに、例えばそれぞれこの中の個々の事業が、主としてどういうことを意図されているのかということ、ある程度整理したうえで、それに対してこれだけの費用を投下したときに、それぞれの効果があったのだというようなご説明がいただくと、我々としては、それは確かにそうだなと納得ができるかなと思っております。

一応そのようなことで、指標そのものとか、その指標、目標に対して未達のものもございますけれども、後退しているものは基本的にはございませんので、事後評価については、十分努力されて当初の狙いは具体的な数値として達成されたという意味では妥当かなとは考えております。

一つだけ、目標未達成、狭い意味でですね。最終目標値に対して実績値が示されておりまして、目標が未達という項目が二つあるのですけれども、これらの目標が未達だった理由というのは、やはりお金の問題ですか。どうなのでしょう。

(道路計画課)

事業の推進にあたって、先ほど申しましたように用地の関係もございますし、当初想定し

ていた地質と違ったりという部分もあって、その工事が当初の工程通り実施できなくなったという事業もございました。

(紅露会長)

そのようなことであれば、事業の趣旨とかその効果に対しては、委員の皆様から特段の懸念とか否定的なご意見はございませんので、やはり達成できるような然るべき対応といたしますか、必要な財源の確保ですとか、然るべき事前情報の収集とか、そういったことで、今後新たにこの先5年間、新しい計画で進められるということですので、今後は当初の計画に沿って進められるような担当課での事業の推進を心掛けていただければと思います。

時間もだいぶとっているのですが、引き続き2番目ですけれども、「安心・安全な移動を実現する道路空間整備（防災・安全）」ということで、先ほど自転車の話で非常に質問とご意見が出まして、回答いただきましたが、委員の皆様からご質問とかご意見とかございましたら発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

全般的に、先ほどの(1)のときと質疑事項は被るのかなというところがありまして、公共交通沿線の居住人口の追記も、確かにそれは施策をすることで人口が増えると言っているのですが、本当にどういうことをやったらどのように増えてきたかということとか、もう少し分かりやすくご説明いただけるといいのかなという気がしております。基本的には、これらの指標につきまして、指標「事故件数」ですとか、「自転車車道通行率」ですとか、「公共交通沿線居住人口割合」についても、この目標をよい方向にもっていくということについては、特段の反対意見とか懸念というものはないと思っています。皆様方から先ほど自転車の話が出まして、皆さん、ドライバーなのではないから思うところはおありなのかなと思ってご意見いただきましたが、ほかに何かございますか。よろしいですか。

定量指標として設定するものの統計データの入手しやすさとか、整理のしやすさ等もあるので、この指標の精度を上げることにものすごいマンパワーと時間を割くということは、あまり現実的ではないのかなと思うのですけれども、やはり整備の効果と事故の件数の低減というのがもう少しはっきりと変化がつながるような背景が必要ではあるのかなと思うのですけれども。そういう意味では、「自転車車道通行率」の目標をもっと上回るような達成ということで、これは、先ほど椎谷委員と鷺見委員からご質問やご指摘がありましたけれども、やはり市民の皆様に対する不安とか、そういったものの声がここに反映されたのがこの数字なのかなと理解するのがいいのだらうと思いますので、そういう意味では、まずは直近のといいますか、今この瞬間の安全を守るという意味で、今回の「安心・安全な移動を実現する道路空間整備（防災・安全）」については、一部目標未達のものもございましたけれども、事後評価としては妥当ということではよろしいかなと思います。付帯意見につきましては、皆

様からご指摘とかありますので、それを反映するような形でまとめたいと思っております。

(椎谷委員)

先ほど小学校とかでも指導があると言われたのですが、これから先、高齢者の方が免許を返還するということが多く出てくるかと思えます。その際に、高齢者の方、今度は自転車に替るとなったときに、非常に危険だと思います。ですので、そういうときに、こういうレーンがあるかということ、今までなかったものを新たに設置するということになりますと、これは一体何だろうと思う方が多いかと思えますので、いろいろな機会にこのレーンがあるというようなことを発信していただけたらいいのかなと思います。

(道路計画課)

ありがとうございます。

(紅露会長)

ありがとうございました。

ということで、事後評価については以上になりますけれども、その他、ご質問やご意見があればお伺いしますが、よろしいですか。ありがとうございます。

今、事後評価のところが終わって、引き続き事前評価の(3)のところ、仮称の「安全・安心・快適な暮らしを支える社会基盤整備(防災・安全)」につきまして、事業の目標の妥当性ですとか計画の実現可能性等、ご質問やご意見等がございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

一つ教えていただきたいのですが、先ほどは事後評価だったので質問しづらかったのですが、今回は事前評価なので、死傷事故件数の20パーセント減少というものが目標として設定されているのですが、これはどうやってこの数字を出すのですか。

(道路計画課)

目標の設定がなぜこの数字かということですか。

(紅露会長)

これは、要するに99件が先なのか、20パーセントが先なのか、どちらなのか。

(道路計画課)

過去数年のトレンドでいくと、もう少し低い数字になるのだと思います。ただ、さすがに本当にそこまで見越しているのかという中で、まずは年間3桁という部分を2桁という部分にもっていこうというのがまずもっての目標。そうしたときに、割り返してみると20パーセントというところになった経緯です。

(紅露会長)

分かりました。基本的には、この裏にあるのは、今回の整備事業を進めるにあたって、例

えば道路、路線のキャパシティが増えることとか、空間の狭隘なところが改善されるとか、それから交通流が変わるということで、事故が減るとい、その因果が確実に過去の経験から見えたということなのですね。それで、何とか 100 よりは 99 がいいから 99 まで頑張りましょうという。なかなか過去を掘り下げていくと、道路をよくしたからといって、本当に事故とか死亡事故件数がスパッとはっきり減るかどうなのかというのはなかなか難しいのですけれども、大ざっぱに言って減るのは間違いないと思いますので、分かりました。そういうことで設定されているということですね。

他に皆さんからございますでしょうか。

(鷺見委員)

二つありまして、確認なのですけれども、今回の事前評価の対象になっているものは、今、事後評価で二つお話しいただいたものを合わせて一つにしているという理解でいいのでしょうか。

(道路計画課)

はい。

(鷺見委員)

分かりました。そうなってくると、今後の5年間のほうが、前の期の事業費よりもかなり多くなっていると思うのですが、そのようになっている理由というのはどういうことなのかということと、それから先ほど説明いただいたように、市の負担が半分で市債充当率が9割ということなのですから、そのような形で今後も計画されているのかどうなのかということをお教えいただきたいと思います。

(道路計画課)

まず、確かに、今報道されているように、市の財政状況はいい状況ではないので、これはどちらかという我々の思いの部分があります。やはり事業課としては、まだこれだけ残っているのだという意思表示も含めてこの事業費なのです。あくまでも市の財政状況に応じたというものではございません。我々が、事業課として今これだけやっていきたいという思いを予定として書かせていただいている部分です。

(道路計画課)

一つ補足させていただきます。確かに文書のとおり、前回の二つの計画を足したものと今回の一つのものでは、事業費は本来のものより大きいです。その内容としましては、今回の計画の中で新たに橋梁ですとか、構造物というものが新たに新規の事業で、新規というよりも古くなって通れない橋がいくつかありまして、そういったものを、今回策定した中で新規に架け替えというところで入れ替えしているところが、事業費が膨らんだ要因としてはある

のかなと思っています。

(鷺見委員)

すみません。その希望をどうここで議論していいのかよく分からないのですけれども、それは、予算化ということスケジュール、どのようになっていくのですか。今後、最後の議論とつながっていくのか。私たちは、この 420 億円ということに対して評価をしておけばいいということで、実際にはかなり減額されていくのでしょうかけれども、そうなったときの議論とここでやっている議論というのは当然ずれてくることになるかと思うのですが、どういうイメージをもってこの事前評価をすればいいのですか。

(道路計画課)

確かに、我々もなかなか市の財政と合わせてというのは、今、なかなか難しいところですが、先ほど申しあげましたように、我々の道路側での整備、維持管理も含めてしっかりやっていかないとだめだと思っておりますので、その意思表示を評価していただきたいと思っております。

(紅露会長)

どの段階で、具体的にこの5年間で動く段階、どの段階でチェックをするかという話のかなと思うのですけれども。要するに、この事業規模がある程度はっきり見えてきたところで改めて我々で議論するのか、それとも事後評価の際に、最終的に計画はこのように縮小したのだけれども、その事業規模などに対して、費用対効果も含めて目標が達成できたかどうかという、その辺のところは、なかなか今の段階ではこうしたいということは発言しづらいのかなという気もするので、今年度が終りに近づいた段階で、改めて我々に意見聴取が必要だとか判断されるようであれば、改めて次の機会にでもこのように計画が変わったとか、そういうご説明をいただくことで了解できればどうかと思っておりますが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

では、あとは皆様からよろしいでしょうか。私から一つだけ質問なのですけれども、「幹線道路から 500 メートル圏内の人口割合の増加」ということなのですが、これは、最終目標はないのですよね。というのは、これを 100 にしようとしたら、多分これから先どんどん困難な道、茨の道に突き進んでいくのかなと思いますし、それは極めて非現実的なことかなと思っておりますけれども、これはあくまでも今後5か年という観点で考えれば、カバーする人口を増やすということの意味は十分理解してはいます。これを指標とすることには特段に異論はないのですけれども、これは当然どこか、カバー人口比でいったときかなりのカバー比率になったときに、やはりまた改めて検討する余地というのは当然あると理解してよろしいのですよね。

(道路計画課)

そうですね。我々、これが 100 パーセントになるとは思っていませんので、地域の方々がある程度便利になったという声とか、その辺の地域の需要を踏まえながら、また違う指標も検討する必要があると考えております。

(紅露会長)

ありがとうございます。

ということで、時間が 15 分押していますので、(3) につきましては、一応宿題が少し残るような形で、現状についてはこの計画で進めていただくということで評価したいと思っております。

最後に(4) なのですけれども、再評価の案件なのですけれども、これは説明がまだですね。よろしくお願いします。

(道路計画課)

ここからは、次第の 3 番目、再評価についてご説明をいたします。説明は、道路計画課、計画班の佐藤が担当いたします。よろしくお願いいたします。

本事業につきましては、先に説明させていただきました交付金事業とは国の予算種別が異なりまして、事業路線自体に直接補助金がつきます事業、いわゆる「個別補助事業」となっております。従って、はじめに本事業が採択されております予算種別、メニュー名を申し上げますと「インターチェンジアクセス道路補助制度」というものの概要をご説明いたします。なお、これ以降、インターチェンジを「IC」と省略して呼称させていただきますので、よろしくお願いいたします。

当制度は、平成 28 年度、国土交通省の補助制度としまして地域高規格道路の整備と併せて行われる IC アクセス道路の整備に対して創設されました。また、平成 29 年度より、スマート IC の整備と併せて行われますアクセス道路の整備に対しても活用できるよう、要件対象が拡充されております。その要件につきましては、左下の図のとおり、スマート IC への 1 次アクセス道路、直接アクセスする道路ということであること、かつスマート IC の整備が機能強化等の事業中であること、この 2 点が対象となっております。

新潟中央環状線(中ノ口、黒埼、明田)につきましては、右下の写真のとおり、黒埼スマート IC が大型車対応化を継続的に進めております北陸自動車道黒埼スマート IC の 1 次アクセス道路として整備を実施していることにより、対象となっております。

続きまして、新潟中央環状線(中ノ口、黒埼、明田)の概要からご説明いたします。主要地方道新潟中央環状線(中ノ口、黒埼、明田)は、北陸自動車道の黒埼スマート IC の 1 次アクセス道路としての機能を有しており、新潟市南区上塩俵、国道 8 号から、同じく西区明

田、国道 116 号の間の延長 5.8 キロメートルについて整備を行うものでございます。画面左下の写真につきましては、平成 29 年 3 月 20 日に供用しました中ノ口工区の部分供用区間、延長 700 メートルの様子でございます。また、この工区の橋梁につきましては、上部工、下部工とも概ね完成しておりまして、残るは舗装のみとなっております。現在は、中ノ口川から国道 8 号側の上塩俵地内の工事を鋭意推進しているところでございます。右下のイメージパースにつきましては、黒埼工区の北陸道を跨ぎます橋梁の整備完成状況を模したものでございます。現在、高速道路会社と市の間で基本協定の締結が平成 29 年 11 月に完了しまして、一昨日の火曜日、27 日に高速道路会社が発注いたします工事業者が決定したところです。

続きまして、今回の再評価の審議事項について、これまでの経緯とともにご説明いたします。

先ほどご説明しましたように、IC アクセス道路補助制度の事業対象が拡充されたことに伴い、本事業につきましては、平成 29 年度に社会資本整備総合交付金から個別補助事業へ移行しております。また、当事業につきましては、昨年度にも一度、事業費増に伴う再評価を実施し、「事業継続が妥当」という結果をいただいたところでございます。今回の再評価につきましては、主に黒埼工区につきまして、事業が進捗する中で、施工方法の変更等が追加で生じたということで、再度、事業の必要性について審議をお願いするものでございます。

次に、施工方法等の変更内容についてご説明いたします。項目としましては、大きく三つございますので、順にご説明いたします。

まずはじめに、関係機関との協議等による増額です。一つ目の関係機関は、高速道路会社になります。黒埼工区に架橋する予定の「(仮称)北陸自動車道跨道橋」につきましては、その名のとおり北陸道を跨ぐ橋梁になります。そのうち、直接、北陸道を跨ぐ赤く着色した径間部につきまして、安全面や技術面の観点から、高速道路会社に委託して工事を実施するものでございます。ただし、その前段の詳細な設計につきましては、新潟市が実施するものとなっております。その設計完了後、高速道路会社の照査を受ける必要がございました。詳細設計自体は平成 28 年度末に完了し、平成 29 年度から平成 30 年度の間、約 1 年間に渡りまして照査が実施されました。その照査の結果におきまして、変更、追加がされた事項が示した一覧となっております。

一つ目は、将来的な維持管理を見据えました工法や部材に改めて見直されたもの、橋梁附属物の形式や施工方法が変更となりました。

二つ目は、平成 28 年度に発生しました、新しい高速道路上の橋梁の橋桁の崩落事故を受けまして、より安全な架設工法への変更や、施工時において現道を利用する一般車への影響を最小限にするための安全対策を追加しております。この対策の中には、採用されました桁を

片側から送り出して架設する「送り出し工法」という工法を使うのですが、この精度の向上のための対策も含まれております。

三つ目は、跨道橋の架設工事の際、高速道路自体を通行止めにする必要があるのですが、その通行規制を周知する範囲が東日本のエリアから全国へ拡大したということによりまして、広報費が増額となっております。

続いて、二つ目の関係機関は、土地改良区でございます。2点ございまして、1点目は、黒埼工区において、大きな幹線排水路が2本走っておりますが、その幹線排水路に新たに橋梁がそれぞれ架かる計画となっております。その架設箇所が中ほどの平面図（その1）になりますので、ご覧ください。盛土による周辺耕作地への影響の対策につきましては、昨年度の再評価において、地盤改良費について増額するとご説明をさせていただいていたところなのですが、今回の増額は土地改良区との協議の結果、既存の幹線排水路についても影響を及ぼさないようにとの指摘を受けたことに加えまして、現地の水路の老朽化が確認できたことから、図の赤く囲んだ範囲の道路の縦断方向、進行方向に対する地盤改良を追加したものとなっております。

2点目は、黒埼工区の上越新幹線側の区間におきまして、土地改良区との協議の結果、道路を整備する際、既存の水路にも近接する部分、平面図その2の下の部分、下の平面図の部分で赤く点線で囲んであるところですが、延長90メートルくらいのところなのですが、一定程度の影響が想定されるということから、既存水路の補強を追加しております。対策箇所と対策イメージにつきましては、平面図（その2）にお示ししたとおりでございます。

これによりまして、道路整備による水路への影響を最小限に抑えることができます。

最後に、三つ目の関係機関は、鉄道事業者との協議になります。こちらは、黒埼工区と中ノ口工区の工区境となっております上越新幹線の高架橋にかかる部分の対策となります。右側平面図の左側が新潟駅方向、北側になりまして、右側が東京駅方面、南側となります。下の写真の状況のとおり、既存の高架橋につきましては、老朽化が進行しているという状況であり、新潟中央環状線が交差する箇所につきましても同様の状況となっております。この老朽化が進行しますと、昨今のニュースでも報道されているようなコンクリート片が落下するなどの事象が発生するということが懸念されます。そこで、鉄道事業者と協議を行った結果、今後、新潟中央環状線が供用されますと交通量が増えるということから、この高架橋への剥落防止対策が必要だということで実施することとなりました。実施する範囲につきましては、平面図でお示ししております赤着色の部分となっております。

次に、地元協議による増額についてご説明いたします。一つ目は、迂回路等の築造のため

の仮設工の増額になります。右側、平面図をご覧くださいなのですが、これは、現地を簡易的に表現しましたポンチ絵なのですけれども、現況水路が計画道路、中央環状線の計画法線の中に入っているということから、この水色の水路の移設が必要になりました。通常であれば、水路ですので、耕作のために用いられる水路が一般的なのですが、そういった耕作が落ち着いた時期に工事を行いまして、水路自体の水を止めて施工するものなのですけれども、地元協議の結果、この水路につきましては、防火用水として地域の防災活動に必要な水路であり、耕作が落ち着いた時期でも水がなみなみと流れている必要がございまして、止めることができないということになりました。ただし、工事の際には、周辺に建物がございまして、周辺への影響防止のため、地盤改良が必要な箇所がございまして、また、本線の工事に伴う現道が通れないという状況になりますので、こちらを防ぐための迂回路が必要となっております。

まずはこれらの課題に対して仮架設水路の設置や迂回路の築造を先行して行いまして、地盤改良や交差点部の工事完了後、現況水路を計画道路の本線に沿って、赤い線ですけれども、こちらに移設しまして、ピンクの迂回路の撤去を最後に行うという流れになります。

なお、平面図のとおり、水路が現道を通っておりますので、その部分は、ボックスといいましてトンネル状の水路を地下に設置するという形になるのですが、そのボックスの完成までは水路の流れを止めないように、ポンプを使いまして現道を横断して反対側に水を流すというような対策も追加しております。

続いて、地元協議の二つ目と三つ目の増額理由を一緒にご説明いたします。

二つ目は、法面植生工というものでございまして、法面の植物が適正に生えるようにすることとともに、法面保護を目的とした工法を追加しております。周辺は田んぼが広がっているということから、地元の方から、特にカメムシによる水稻被害を懸念するという声が聞かれておりました。今回採用しました「ティフ・ブレア」という芝草を植生する工法の特徴としましては、アレロパシーと言われる害虫や小動物が寄り付きにくくなるという効果がございまして、農作物の保護の観点からかなり効果が発揮されるものと考えております。

三つ目は、防草コンクリート工というもので、下の横断図がございましてけれども、この中央環状線の脇、赤紫色で示してありますが、中央環状線の脇に設置します側道や付替市道を走行する際に、法面の一番下の部分から草が生えて走行の邪魔にならないように、あらかじめコンクリートを打っておくという工法の追加でございまして、これによりまして、毎年の対応が必要な除草作業が軽減されまして側道等の走行も円滑となることから、耕作者の皆様にとっても、我々、道路管理者にとっても効果的な対策となります。

最後に、諸経费率等の上昇による増額になります。

昨年度の再評価でも、諸経費率や労務単価の上昇について事業費の見直しを行ったところなのですけれども、平成 29 年度から平成 30 年度におきましても、働き方改革による週休二日制の採用など、引き続き上昇している状況でございます。これに加えまして、昨今の全国的な I C T 活用の流れから、新潟市でも積極的な採用に取り組んでいるところでございます。これらをまとめますと、昨年度見直ししました平成 29 年度を基準年としまして、平成 30 年度までの上昇率を算定いたしますと、諸経費率で 5.2 パーセントの上昇、労務単価で 3.6 パーセントの上昇、I C T 活用による経費が 6.0 パーセントの上昇となります。これらの上昇率を残額工事に加算しますと、工事費が約 10 パーセント上昇するということになりました。

以上、ここまでの変更内容を総じてまとめますと、次のとおりになります。

変更前、変更後の全体事業費を比較しますと、合計でおよそ 36 億円の増額となります。内訳といたしましては、関係機関との協議等による増額で 21 億円、地元協議による増額で 6 億円、諸経費等の上昇による増額で 9 億円となります。この事業費の変更を踏まえまして、費用対効果の算定を行いました。

費用対効果を表します費用便益比、いわゆる B / C につきまして簡単にご説明いたします。B / C とは、とある公共事業の効果を貨幣価値に置き換えまして、その妥当性を評価するための一つの代表的な指標となります。ここでいいます B とはベネフィット、便益を表しまして、C とはコスト、費用を表します。今回の算定にあたりましても、これまで同様、国のマニュアルに沿って実施しております。

B、便益につきましては、お示したとおり①走行時間の短縮、②走行経費の減少、③交通事故減少の三つの便益の合計について言っておりまして、C の費用につきましては、道路の整備に要する整備費と、二つ目が道路の維持管理に要する費用という二つの合計につきまして、それぞれを現在の価値に換算したものを合計して算出しております。通常、B / C については、1.0 を超えますと投資効果が確保されているということになりますが、これを算定いたしますと、B / C については 1.3 となりまして、増額後も投資効率が十分確保できるという結果となっております。

以上を踏まえまして、最後に対応方針（案）です。

事業の必要性に関する視点としまして、主要地方道新潟中央環状線（中ノ口、黒埼、明田）については、黒埼スマート I C の改良と連携しまして、相互の利便性を大きく向上させる重要な事業であり、投資効率も確保されております。

事業の進捗の見込みの視点としまして、平成 30 年度末時点の事業の予定進捗率は 51 パーセントであり、平成 28 年度末には西区板井地内で 0.7 キロメートルが 2 車線で開通しております。

コスト縮減の視点としまして、国の信濃川河川改修事業と調整を行い、河川のしゅんせつを盛土材として有効活用するなど、コスト縮減に努めてまいります。

最後に、対応方針（案）としまして、黒埼スマートICの大型車対応化及び24時間運用の開始によって、白根北部の新たな工業団地による地域の経済活動の発展等、地域産業の活性化や流通の効率化に寄与するなど、事業効果が高いことから、引き続き早期供用を目指すとして、事業継続としてご提案いたします。

以上、ご審議のほどよろしく願いいたします。

（紅露会長）

ありがとうございました。

時間がどんどん押していくのですけれども、それでは評価に移りたいと思います。コスト及び事業の妥当性と、それから今後の対応方針等につきまして、ご質問やご意見等はございますでしょうか。

（鷲見委員）

確認なのですが、5.8キロメートルに関して、今、費用対効果の数字を出していただいたという理解でよろしいですか。

（道路計画課）

そうです。

（鷲見委員）

過去の経費を見ますと2.1から1.8で、1.3というのは同じ区間ということによろしいですか。

（事務局）

そうです。

（鷲見委員）

進捗率が51パーセントで、まだ半分くらい残っているということで、もし今後も費用が上がっていくような、もっとコスト増の要因が合わさってくると、このB/Cの数字というのが非常に微妙になってくるような懸念もあるのですが、その辺り、今後の事業費の変化という部分に関してはどのようなお考えをお持ちでしょうか。

（道路計画課）

今回の提案の説明をさせていただいた内容は、現場に着手し、かなり精度が高くなっているものと考えておりますので、どちらかという、今後のコストの縮減により事業費は下がっていくのではないかと見通しはあります。よって、今後の更なる増額変更ということは考えていないというところでございます。

(紅露会長)

では、私から。関係機関からのリクエストがあつて、やむを得ない予算の増額というものも、多分あるのかなという理解はするのですけれども、一つ気になったのは、ICT活用による増額というものが費用計上されているのですけれども、本来、こういったものというのは生産性を上げるために導入するもので、これが今後の生産性の向上等に対して十分に呼び水になるのかどうか、が気になります。要するに、この先に何かコスト縮減の期待があつてこういうことを予算計上されているのか、その背景がよく分からなかったものですから、少しご説明いただきたいと思います。

(道路計画課)

ICTにつきましては、特に建設業については担い手確保とか、いろいろな技術を使って生産性を上げる、これまでは必要であった作業内容の中でも効率化できるものはしていくことが期待されますので、このような費用を計上させてもらっているということでございます。

(紅露会長)

ありがとうございます。最終的にどのような形で収まるのかというのは、また情報をとれる機会があるかどうか分からないのですけれども、今後、効率性を上げるような形で担当課でご努力いただきたいと思っております。

この事業の全般に関しては、その必要性とかというのは、B/Cの数値も、すべてとも思わないのですけれども、十分に市民の皆さんが、現状が不便でこういうものが整備されたことによるメリットでしょうか、そういったことがある程度理解いただけるのかなと思っておりますので、事業の進捗のスピードと、あとはやはり効率性を十分にご配慮いただいて、引き続き事業を進めていただければと思っておりますが、皆様、そのような形でよろしいでしょうか。

(小田委員)

結局は、ICTを入れることによって、一つの効果として、今後の労務費の上昇を抑えてくれることがないと、何のために入れたのかということが分からなくなってきました。労務費の上昇を毎年見直して原価に算入していくと、際限なく経費が上がっていくことになりますので、そこについての歯止めはしっかりやっていただきたいと思います。

(紅露会長)

よろしいでしょうか。

(鷺見委員)

少し確認ですけれども、労務費は下がる部分もあるけれども、さまざまな要因によって、結果としては上がっているという理解なのですか、これは。ICTを活用することによって

人件費が抑制されている部分もあるけれども、トータルで、賃金が上昇しているというような要因によって、それが相殺されているという理解なのでしょうか。その辺をうまく情報として出していただいたほうが、多分いいのではないかという気がいたします。

(道路計画課)

ICTを活用することによって、確かに、今、初期費用は大きくなることになっておりますけれども、今後、全国的にそういうICTの活用の制度と申しますか、基盤が構築されれば、費用の削減の効果があるのかなど。トータル的には事業費削減につながるのかなどということがありまして、今、全国的にも導入を進めているところでございます。

(紅露会長)

時間もございますので、以上で再評価の審議はまとめさせていただきます。

予定の時間を45分もオーバーしました。用意しておりました議事案件は、すべて終了いたしました。委員の皆様、それから担当事業課の皆様のご協力により、一応無事に議事が終わりましたこととお礼申し上げます。

今回は時間が45分押していますので、次回以降は限られた時間で効率的に審議を進めるための工夫や、委員の皆様による十分な審議や発言の時間の確保にご配慮いただき、できるだけ定時に始めて定時に終わりたいと思います。事務局の皆さん、ぜひご検討いただきたいと思います。

以上、事務局に進行をお返しいたします。

(事務局)

大変長時間に渡りましてご議論いただきまして、大変ありがとうございました。最後の方で、これは多分私どもの事務局で大いに改善すべきところについてのご指摘だと思っております。今後の進め方等については、改善させていただきたいと思っております。

いただいたご意見をまとめまして、いろいろな形で議事録の確認ですとか、意見のまとめの確認ですとか、順次メールなどでさせていただきたいと思っておりますし、また、これから予算の時期になってまいりますので、いろいろとお知らせできるような時期も今後くるかと思っておりますので、そういう段階でまたとりまとめましてお知らせしてまいりたいと考えております。

それでは、以上で本日の会議を終了させていただきます。大変ありがとうございました。