

平成 29 年度 第 2 回 新潟市大規模建設事業評価監視委員会 会議録

1 日時

平成 29 年 11 月 20 日（月）午後 2 時から

2 場所

新潟市役所分館 6 階 601 会議室

3 出席者

委員 大川委員（会長）、小田委員、菊野委員、中東委員、山賀委員

新潟市（事業所管課）松島道路計画課長 ほか

（事務局）佐藤行政経営課長補佐 ほか

4 次第

1 開会

2 議事

(1) J R 内野駅の交通結節点機能の向上による公共交通で移動しやすいまちづくり

【事後評価】

(2) 交通拠点アクセス道路整備 【事後評価】

(3) 主要地方道新潟中央環状線（中ノ口、黒埼、明田）【再評価】

3 閉会

会議録

（司 会）

定刻となりましたので、これより平成 29 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、先週の会議に引き続きご出席いただきまして、ありがとうございます。

司会を務めます行政経営課の兼島と申します。

本日の委員会は公開という扱いにしております。報道機関の方もお越しでいらっしゃいます。写真撮影、録音等について、ご異議なければ許可ということで、よろしいでしょうか。

まず、配付資料の確認をいたします。次第と追加資料ですが、まず一つ、パワーポイントの資料、「社会資本総合整備計画事後評価書」の J R 内野駅の関係の書類。同じく「社会資本総合整備計画事後評価書」の交通拠点アクセス道路整備の A 4 横。A 3 横のカラー刷りのものが 2 枚と事後評価説明資料ということで、A 3 縦の内野駅のものと同交通拠点アクセス道

路整備のもの。それぞれ皆さんおそろいでしょうか。

次に、本日の会議の委員の皆様をご紹介します。

新潟工科大学学長、大川秀雄様でございます。

(大川会長)

よろしく願いいたします。

(司 会)

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、小田敏博様でございます。

(小田委員)

小田でございます。よろしく願いいたします。

(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、菊野麻子様でございます。

(菊野委員)

菊野でございます。よろしく願いいたします。

(司 会)

新潟大学経済学部准教授、中東雅樹様でございます。

(中東委員)

中東です。よろしく願いします。

(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)

山賀でございます。よろしく願いいたします。

(司 会)

次に、事業所管課をご紹介します。土木部道路計画課長、松島でございます。

(道路計画課長)

松島です。よろしく願いいたします。

(司 会)

次に、事務局をご紹介します。総務部行政経営課課長補佐、佐藤でございます。

(行政経営課課長補佐)

佐藤でございます。よろしく願いいたします。本日、本来ならば課長の本間が出席するところですが、もう一つ事業を抱えておりまして、そちらの方に出席させていただいております。私が代わりまして、出席させていただきます。

(司 会)

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、早速、議事に入りたいと思います。先週に引き続いてでございます。最初に、今年度評価の概要につきまして、事務局から報告説明をお願いいたします。

(行政経営課課長補佐)

机上に配付いたしました次第に沿いまして、資料をご覧ください。

本日、ご意見をいただきたい案件につきましては、次第に記載されております、事後評価事業を2件と再評価対象事業の1件、合計3件でございます。事後評価につきまして、交付金の交付終了年度に該当します事業と、交付終了の翌年度に該当する事業がそれぞれ1事業ずつでございます。再評価事業につきましては、社会資本整備総合交付金の対象だった事業案件がICアクセス道路補助制度に変更したことにより昨年度末に再評価をいただいているところでございますが、今回は施工方法の変更等によりまして、改めて評価をいただくというものでございます。

では、大川会長、ご進行をお願いいたします。

(大川会長)

それでは、議事の進め方でございますが、前回と同様ということで、事業所管の担当者から説明いただいた後、委員の皆様よりご質問、ご意見をいただき、意見聴取をいたしまして、評価及び付帯意見をまとめたいと思います。

(1) JR内野駅の交通結節点機能の向上による公共交通で移動しやすいまちづくり【事後評価】について、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)

改めて新潟市土木部道路計画課で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。

まず、本日は大きく2点ございます。こちらの事後評価と再評価ということでございます。我々の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、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、ご審議いただきます。

まずはじめに、事後評価といたしまして、社会資本整備総合交付金について、平成27年から平成29年度に実施しましたJR内野駅の交通結節点機能の向上による公共交通で移動しやすいまちづくり及び平成26年から平成28年度で実施しました交通拠点アクセス道路整備の2計画の事後評価についてご審議をお願いし、次に、再評価といたしまして、ICアクセス道路補助制度、主要地方道新潟中央環状線(中ノ口、黒埼、明田)については、施工方

法の変更が生じたので、再度、事業の必要性についてご審議をお願いするものです。以上の流れでご説明したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

はじめに、社会資本整備総合交付金について、ご説明します。こちらにつきましては、概要になります。平成 20 年度まで道路、下水、住宅など、事業単位で今まで個別の補助制度が原則廃止されまして、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。この交付金制度につきましては、次の右側に表示されますが、二つの交付金に大きく分類されております。

一つ目は、上の社会資本整備総合交付金、二つ目が下に書いてある防災・安全交付金でございます。

新潟市は、社会資本整備総合交付金については 12 計画、防災・安全交付金については 7 計画、合計 19 の社会資本総合整備計画を策定しまして、道路、下水、公園など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につきましては、平成 28 年度及び平成 29 年度で計画が終了する赤字の交通拠点アクセス道路整備と J R 内野駅の交通結節点機能の向上による公共交通で移動しやすいまちづくりの 2 計画となっております。

それでは、事後評価の 1 計画目、J R 内野駅の交通結節点機能の向上による公共交通で移動しやすいまちづくりについて、ご提示の 1 から 6 の流れでご説明したいと思います。

まず、計画の概要でございます。計画期間は平成 27 年度から平成 29 年度の 3 年間でございます。整備計画の目標として、鉄道で分断されている J R 内野駅周辺地区の一体的利用の促進と公共交通で移動しやすい環境の向上を設定しており、目標達成度を計る成果指標として、公共交通間（鉄道⇄バス）の乗り換え時間の短縮、駅北側利用者の J R 内野駅へのアクセス時間の短縮、J R 内野駅関連施設におけるバリアフリー化率の向上により、目標達成度を評価いたします。整備計画の事業費は約 12 億円となっております。

次に、本計画の事業内容ですが、次の 4 事業の整備を行っています。青色の駅前広場の整備、赤い箇所の自由通路整備、緑色箇所の歩道整備、青色箇所と重複しておりますが、だいたい色のシェルター整備でございます。

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ご説明します。当計画では指標を三つ設定しておりますので、順にご説明いたします。まず一つ目は、公共交通間の乗り換え時間の短縮でございます。公共交通の乗り換え時間の短縮とは、駅前広場を整備し、駅前広場にバスを乗り入れさせることで、駅からバス停間の移動距離が短縮し、乗り換えにかかる時間が短縮されることでございます。乗り換えにかかる時間は、内野駅周辺にあ

るバス停を対象に、駅前広場からバス停までの移動距離と利用者の平均速度を用いてバス停ごとに算出します。駅前広場から、各バス停までの移動距離は右図に示すとおりで、利用者の平均速度を分速 80 メートルとしますと、各バス停から駅前までの所要時間は平均 2.7 分となります。改札口から駅前までの所要時間は 1 分なので、先ほどの平均所要時間 2.7 分を加えると、整備前の鉄道・バス間の乗り換え時間は合計 3.7 分となります。整備目標としましては、駅前広場を整備することにより、内野駅周辺のバス停をすべて駅前広場に集約することで、乗り換え時間を J R 改札口から駅前広場までの所要時間 1 分のみとし、2.7 分短縮することを目標値としています。

続きまして、二つ目の指標、駅北側利用者の J R 内野駅へのアクセス時間の短縮について説明します。駅北側利用者のアクセス時間の短縮とは、駅北側のスロープの整備により、階段利用がなくなり、駅から直接的にアクセスできるようになることで、移動距離の短縮、利用者の移動速度向上が図られ、駅から駅北側へのアクセス時間が短縮するものです。アクセス時間はアクセス距離と利用者の歩行速度を用いて算出します。駅から北側までのアクセス距離は、右図に示すとおり、青色矢印が整備前、赤色矢印が整備後を表します。利用者の速度は一般部、屋外階段部、連絡通路階段部と区間ごとに設定しております。

以上の条件で算出すると、整備前のアクセス時間は 3.3 分となります。成果目標としましては、駅北側のスロープを整備することにより、アクセス時間は 1.5 分となり、整備前より 1.8 分短縮することを目標値としています。

続いて、三つ目の指標、J R 内野駅関連施設におけるバリアフリー化率の向上について説明します。バリアフリー化率の向上とは、施設のバリアフリー化推進により、誰もが円滑に移動できる空間を確保するものです。新潟市交通バリアフリー基本構想において、内野駅周辺地区は計画対象地区に位置づけられており、J R 内野駅関連施設のバリアフリー化の取り組みとして次のものが挙げられます。

自由通路を含む内野駅については、エレベーターによる出入り口や上下移動の環境の改善。屋根による路面の耐候性の改善。視覚障がい者誘導用ブロックやサインによる交通誘導の支援。その他、照明施設、券売機、駅員の配置等があり、駅前広場については、自動車空間と歩行者空間の物理的な分離。車イスがすれ違い可能な通路の確保。屋根による駅からバス乗降場の路面の耐候性の改善。視覚障がい者誘導用ブロックやサインによる交通誘導の支援があり、北側スロープにつきましては、スロープによる階段での上下移動の改善があります。上記バリアフリーに対応した施設の整備率は整備前で 9 パーセントでございます。成果目標といたしましては、計画されているすべての事業が完成することにより、整備率が 100 パーセントとなることを目標値としております。

次に、今ほどご説明しました、各定量的指標の達成状況についてご説明します。まず、公共交通の乗り換え時間の短縮について説明します。乗り換え時間の最終実績値は、整備前の3.7分から0.16分短縮し、結果、3.54分となり、目標達成には至りませんでした。目標達成に至らなかった要因としましては、内野駅周辺のすべてのバス停を駅前広場に集約することで最大限の駅前広場の活用を想定しておりましたが、現状で一部のバス路線しか駅前広場に乗り入れていないため、目標とする時間短縮効果が得られませんでした。

続いて、駅北側利用者のJR内野駅のアクセス時間の短縮の達成状況について説明します。整備前については、右下の図面にありますように、内野駅から駅北側へ移動する際、青色の動線のように移動しておりましたが、スロープ整備後では、赤色の動線のように北側に直線的にアクセスできるようになりました。結果、アクセス時間の最終実績値は、3.3分から1.8分移動時間が短縮し、1.5分と試算され、目標を達成しました。最後に、JR内野駅関連施設におけるバリアフリー化率の向上の目標達成状況について説明します。自由通路を含む内野駅、駅前広場、北側スロープ、それぞれで計画していた内容について、すべての整備が完了したことにより、バリアフリー化率の最終実績値は9パーセントから100パーセントになり、目標を達成しました。

次に、定量的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。駅前広場を整備することで、歩行者用の通路が整備され、歩行者空間が確保されました。これにより、歩車道が明確化され、安全性が向上しました。また、送迎車用の駐車スペースが整備され、駅利用者の利便性が向上いたしました。

駅前広場に整備した歩行者用の通路には屋根（シェルター）が設置されており、駅からバス乗降場への移動環境・バス待ち環境の改善が図られ、快適性、利便性が向上しました。

最後に、先ほどご提示した成果目標の達成状況のまとめと今後の方針についてです。一つ目の公共交通間の乗り換え時間については、当初現況値から約0.2分短縮する結果であり、目標達成には至りませんでした。この要因につきましては、内野駅周辺のすべてのバス停を駅前広場に集約することで最大限の駅前広場の活用を想定しておりましたが、現状で一部のバス路線しか駅前広場に乗り入れないため、目標とする時間短縮効果が得られなかったことが挙げられます、

中東委員より事前のご質問がありました、バス停集約の想定が実現できなかったのは、事業者と調整がつかなかったためかということでございますけれども、整備計画を策定した平成26年度時点では、具体的なバスの内野駅乗り入れに関する運行計画の詳細が決まっていなかったことから、内野駅周辺のバス停を運行するすべてのバス路線が駅前広場に結節するという想定で成果目標を設定していました。調整がつかなかったということよりは、事業者

もどの路線を入れるのか明確な計画や方針がなかったことによるものでございます。

平成 27 年度以降の新バスシステムによる全市的なバス路線の再編におきまして、地域内交通の充実に向けては、各地域の需要に応じて、フィーダー交通として拠点駅へと接続するバス路線を運行することにより、日常生活の足を確保し、地域内の移動を便利にする方針としました。このことから、内野駅につきましても、日本文理高校や信楽園病院など、利用者需要に対応させるため、まずは、南北縦方向の 2 系統のみを駅前広場に乗り入れているところでございます。路線バス運行事業者である新潟交通株式会社からは、今後、さらに内野駅を拠点として、鉄道との結節強化に向けたバス路線にするなど、駅前広場バス停のさらなる活用について検討を行っていくと聞いておりますし、本市といたしましても、バスの利用状況や地域ニーズなどをふまえた新たな区バス路線等の検討やパーク・アンド・ライドの推進など、今後も引き続き、内野駅を交通拠点とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでいく予定であり、将来的には鉄道とバスの乗り換え利便性の向上についてさらなる効果発現を期待しているところでございます。

二つ目の北側利用者の J R 内野駅へのアクセス時間につきましては、スロープの整備により整備前に比べ、1.8 分短縮し、目標を達成しております。

三つ目のバリアフリー化率につきましても、計画したすべての項目が整備されたため、整備率が 100 パーセントとなり、目標を達成しています。

計画の説明は以上となりますが、先月の現地視察は台風により中止になりましたので、参考までに現地の状況を写真でご紹介させていただきます。こちらは、内野駅周辺整備の全体の写真でございます。写真下が南口、上が北、海側です。南側から駅前広場、シェルター、駅自由通路、北側スロープの整備状況が確認できると思います。

続いて、各施設の写真です。こちらは駅前広場とバスや送迎車などを待つ際のシェルター（屋根）の整備状況でございます。駅前広場の面積は約 2,300 平米で、バス停、タクシー乗降場、おもいやり駐車場、駐輪場、トイレを設置いたしました。また、ご紹介となりますが、ちょうどタクシーが停車していて見えませんが、この奥には内野地区にゆかりのある作曲家・遠藤実先生の功績を後世に伝えるために右下のような顕彰碑が設置されています。

続きまして、南北を結ぶ自由通路の利用状況でございます。幅員 5 メートル、延長 23 メートルでエレベーターは南北に 2 基、設置しております。

最後に、北側スロープ、（通称）内野さくらロードの写真でございます。①が内野さくらロードの脇から撮ったものです。②は内野さくらロード上から内野駅北側を見た写真でございます。幅員 3 メートル、橋長 107.5 メートルの歩道橋で、高齢者や小学生が安全に通行できるようにになりました。こちらの施設につきましては、路面融雪施設を設けていることから、

雪の日でも安全に通行することができます。

1 つ目の計画の事後評価の説明については以上になりますが、ここで区切った方がいいですか。続けてよろしいですか。

(行政経営課課長補佐)

いかがいたしましょうか。

(大川会長)

話がつながっている部分がありますので、続けてください。

(道路計画課長)

続きまして、事後評価の2計画目、社会資本整備総合交付金を活用した交通拠点アクセス道路整備について、先ほどの計画と同様にご提示の1から6の流れでご説明いたします。まず、計画の概要でございます。計画期間について、策定当初は、平成26年度から平成30年度の5年間としておりましたが、補助制度の拡充等により、平成29年度で事業中のすべての要素事業を移行したため、平成28年度で終了し、結果として計画期間が3年間となりました。整備計画の目標としては、道路利用環境の改善、各地域拠点の連携強化の二つを設定しております。目標への達成度を計る成果指標として、高速ICへ10分で到達可能な圏域の拡大により、目標達成度を評価します。整備計画の事業費は約98億円となっております。

次に、本計画の事業内容です。主にバイパス、現道の拡幅、スマートICの三つの柱で実施しており、10事業の計画となっております。事業箇所は、図に赤点線でお示ししているとおりでございます。

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説明します。当計画では、高速ICへ10分で到達可能な圏域人口の向上を設定しております。これは新潟市内の各高速ICから10分で到達可能な地域人口割合を向上させるものです。高速ICへ10分で到達可能な圏域人口について、指標の算出式及び成果目標を示します。指標算出式は、各高速ICから10分以内で到達可能な人口の総和を新潟市の総人口で除して割合を算出します。成果目標については、整備前の平成26年度現況値の69パーセントに対して、整備後の平成30年度は3パーセント向上の72パーセントを目標値としていました。これを図示すると次のようになります。

整備前の新潟市内の高速ICへ10分で到達可能な圏域を図示すると、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、新潟市総人口の約69パーセントとなります。

整備後の目標としましては、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10分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 72 パーセントが 10 分圏域となります。整備後拡大する圏域のうち、図の中心付近に位置する南区エリアが広がる理由は、新潟中央環状道路が整備されることにより黒埼スマート I C にアクセスしやすくなるためであり、一方、それより少し東側に位置する江南区、東区エリアの圏域が広がる理由は、新潟東スマート I C の供用によるものです。

続いて、今ほどご説明した定量的指標の高速 I C へ 10 分で到達可能な圏域人口について、達成状況をご説明します。達成可能圏域人口の最終実績値は、69 パーセントから 2 パーセント向上したものの、71 パーセントとなり、最終目標値の 72 パーセントには至りませんでした。この要因といたしましては、当初、10 事業を対象に到達可能圏域人口を拡大させる予定でしたが、当計画期間で供用した路線は、ご覧の主要地方道新潟港横越線の新潟東スマート I C 整備事業、国道 403 号・小須戸田上バイパスの部分供用、主要地方道新潟中央環状線・中ノ口の部分供用であり、当初見込んでいた南区の圏域拡大ができなかったためでございます。

次に、定量的評価指標以外に発現している効果について説明いたします。主要地方道新潟港横越線（新潟東スマート I C）の供用による主要な効果として、三つ挙げられます。一つ目は、救命救急活動の支援です。新潟東スマート I C の供用により、高速道路へのアクセスが向上し、新潟市民病院への搬送時間が朝ピーク時で約 7 分短縮するなど、迅速な救急活動が可能になりました。搬送時、現場を利用する救急隊員からも搬送経路の選択肢の増加や患者への負担軽減など効果を実感しているとアンケート調査から示されています。

二つ目に、企業活動の効率化への寄与が挙げられます。新潟卸団地内の企業を対象に、新潟東スマート I C の利用状況をアンケート調査した結果、7 割の企業が新潟東スマート I C を利用していると回答しました。利用する理由としては、時間短縮や定時制の確保の意見が多い状況でございました。また、スマート I C の供用に合わせ、地元スーパーマーケット運営企業が新たに物流拠点を整備するなど、企業活動の活性化や効率化を支援していることがうかがえます。

三つ目に、沿道環境の改善が挙げられます。新潟東スマート I C 供用前は、新潟亀田 I C から一部市街地内を通過し、新潟中央卸売市場へアクセスしていた大型車が、新潟東スマート I C 供用後は、スマート I C 経由に転換したことにより、市街地内を通過する大型車の交通量が減少し、昼夜の騒音が低減するなど、沿道環境が改善されました。

続きまして、国道 403 号・小須戸田上バイパスの部分供用による効果について説明いたします。供用したバイパス区間と並行する現道区間において、位置図左下の緑矢印で示す区間 1 で交通量が約 2 割減少し、その右上赤い矢印の区間 2 では、約 3 割交通量が減少しており

ます。特に供用したバイパスに変更する区間1では、バイパスの供用前後で現道区間の年間事故件数が19件から9件に半減しました。今後も残事業区間が開通することにより、現道区間の交通量・事故件数のさらなる減少が期待されます。

最後に、成果目標の達成状況のまとめと今後の方針でございます。高速ICへ10分で到達可能な圏域は、整備前現況値から約2パーセント向上し、69パーセントから71パーセントとなりましたが、目標達成には至りませんでした。要因としましては、当計画内での事業完了が一部分となり、供用当初で見込んでいた南区圏域の拡大ができなかったためです。一方、主要地方道新潟港横越線（新潟東スマートIC）や国道403号・小須戸田上バイパスの部分供用により、先ほどご紹介した定量的指標以外のさまざまな効果が発現しております。今後の方針といたしましては、個別補助事業や他の整備計画へ移行した路線について、引き続き事業を推進し、幹線道路ネットワークの整備を実施することで、さらなる事業効果の発現を図ってまいります。

計画の説明としては以上となりますが、当計画についても、参考に一部事業の現地状況をご紹介させていただきます。まずは、新潟港横越線新潟東スマートIC事業でございます。こちらは東区側から江南区側に向けて上空から撮影した全体写真となっております。手前に見えますのは、西野バスストップ駐車場、高速を挟んで奥側に見えるのが料金所となっております。

続いて、料金所の写真です。右上は利用状況の写真となっております。

高速バス停への連絡通路の写真でございます。①の建物から高速バス停へ向かいます。②、③の順番で高速バス待合所に到着します。④はその待合所の様子でございます。反対側のバス停に行く際、⑤のような連絡通路を通りますが、かなり奥まっていることもあり、緊急時にはボタンで区役所に連絡できるようになっています。

西野バスストップ駐車場とそのアクセス道路の写真でございます。①は西野バスストップ駐車場の写真で、新潟市の施工部分となっております。②は駐車場内にバイオトイレが設置されている状況でございます。③は駐車場までのアクセス道路であり、④の写真で分かるように一部道路が交差しておりますが、このボックスは高速道路からのオフランプとなっております。

お配りした資料にもあるように、先日も報道でありましたが、東スマートICの利用交通量は100万台に到達したところでございます。

次に、国道403号・小須戸田上バイパスの部分供用直後の写真でございます。こちらは小須戸田上バイパスを北から南に向けて撮影した写真でございます。小須戸田上バイパスは、全体延長2.75キロメートルのうち、平成28年3月27日に1.56キロメートルの部分供用を

開始しております。残りの約 1.2 キロメートルについても早期の供用に向け、新潟県と調整しながら鋭意事業を進めているところでございます。田上区間については、今、新潟県の方が事業をしているところでございます。

最後に、主要地方道新潟中央環状線・中ノ口工区の板井地内の竣工状況の写真でございます。こちらは 8 号がある東側から 116 号の西へ向けて撮影した写真でございます。新潟中央環状線・中ノ口工区は、延長 2.3 キロメートルのうち、平成 29 年 3 月 30 日に 0.7 キロメートルを部分供用いたしました。残りの 1.6 キロメートルについても、引き続き事業推進を図ってまいります。

以上、交通拠点アクセス道路整備の説明を終わります。

(大川会長)

ありがとうございました。

それでは、前半の内野駅のところからやりましょう。まず、ご質問、ご意見をいただければと思います。

(中東委員)

内野駅の事業は、目標が公共交通で移動しやすいということで、それは達成したということについて特に異論はありません。しかし、今後、似たような事業が展開される場合にお考えいただきたいと思っているのは、移動しやすくなったことで何を生み出すかということが実は重要です。インフラ事業は基本的に、まちをどうするか移動しやすくするという手段であり、成果目標としてはそれが何をもちたかという、もちた先の方を挙げるといのが本来ではないかと。住民の方に自分たちがこの事業によってどれだけ利便性が高まるか、便利になるとか、非常に豊かな生活になるということを表現した方が分かりやすいのではないかと思います。今回の事業は、目標がそもそも移動しやすいということなので、それとの整合性という意味では、こうした成果指標でも仕方ないと思うところもありますが、今後、似たような事業がある場合は、それをご検討いただきたいと思います。

(大川会長)

ありがとうございました。要するに交通の問題だけではなく、生活や他にいろいろな面を含めて、どういう効果が出てくるのか。あるいは前回も言いましたが、どういう仕掛けをするのか。もちろん市としてできる仕掛けとできない仕掛けがあるのですが、住民の方たちとよくやり取りしながら、仕掛けづくりに参画する、あるいはバックアップするとか、いろいろな手法があるのですが、そういうことを中東委員はおっしゃっているのだらうと思います。

内野駅は私の最寄り駅でございまして、すべてのバス路線が乗り入れられなかったので目

標値を達成できませんでしたというところがありますが、それはそうだというか、JRと一番頻繁に動いている路線が並行して動いていますので、内野駅からその路線に乗るというのは、はっきりいってそれは無理だと私などは思います。並行していますから、JRを使うか、バスを使うかのどちらかです。あそこで乗り換えてバスから電車に乗り換える、逆に電車からバスに乗り換える需要というのは見ているとそれほど多くはなくて、バスを使うか、電車を使うか、通過する乗客かです。ですから、その路線は、わざわざ中に入ってくる回ったりするとかえって時間がかかって、利便性がむしろ落ちます。それを無理に取り込もうなどというのは、端から無理なのではないかと思います。そういう意味で、当初の目標を達成できませんでしたということは、あまり気にする必要はないと思いますが、駅の利用者としては、大変便利になったというのは間違いありません。特に砂丘側から来る方は、皆さん喜んでいきますよ。坂を下って、また駅で上というのが全部回避されますからね。特にお年寄りなど、足が不自由になってきている方にとっては大いに効果があった。それだけで十分、元を取っているのではないかと思います。もちろん南側の古い内野のまちのほうの方からも、子供たちが内野小学校に行くときに、陸橋まで行って回らなければいけないのが、そのまますぐ越えられますから、非常に楽です。もっと言えば、むしろ遠回りさせて、子供たちを鍛えてやったほうがいいかもしれないと思うくらい、非常に便利になりました。安全性も非常に高まっているということで、とてもいいと思います。だから、先ほど言いましたが、達成できなかった部分があるということは、あまり気にすることはなく、むしろ当然であるという理解でいいのではないのでしょうか。

(小田委員)

私もまさにそのとおりだと思ひまして、当初にその目標を立てたのがおかしいと思います。似た例で、白山駅の場合も車やバスが入るように作り込んで、実際に入っていますが、利用する側の立場からしてみると、わざわざあそこで遠回りする必要があるのかというのは、実際に乗っていて思います。ですから、最終的には急行バスが止まらなくなってしまったというのは、事後的にそういう事象が起きているということなのですが、普通に考えれば、大回りをさせる横に並行しているものを遠回りさせるということ自体、目標として盛ったということがおかしかったのではないかという気がします。この利便性の向上も、白山駅もそうですが、自由通路ができて非常に使いやすくなったというのは、まさにそのとおりだと思いますので、今回については、相当のものがあつたのだろうと推察されます。

(大川会長)

ほかにいかがでしょうか。

(中東委員)

先ほど大川会長がおっしゃっていた話で、北側の方が非常に便利になったことに関連して、参考まで結構ですが、南側の商店街が非常に活性化したとか、そういうことは見られたかどうかということについて教えていただきたいです。

(道路計画課長)

見られるほどというまでではないのですけれども、やはり今まで鉄道で分断されておりましたので、もともと南北分断されていたものを一体化することは地域からの要望でございましたので、一定程度の整備効果があったものと理解しております。しかし、南口はどうかというと、商店街が活性化したという実状は確認できておりませんので、今後、市としても協力できることはやっていきたいと思っております。

(大川会長)

残念ながら私の実感だとそれは見られなくて、写真のちょうど駅の一番右端のところの海産物を扱っているお店と、その隣の写真店はこの前、閉店しました。それはこのせいではないのかもしれませんが、こういった事象を見ると、二つの隣同士みたいなものが閉店してしまったということは、さみしいという感じがします。

(中東委員)

内野小学校の敷地内を通すということで、漏れ聞くところによると結構もめたという話を聞いていたのですが、結果的には住民の方々は納得されたという認識でよろしいのでしょうか。

(大川会長)

早い話、小学校の校庭部分のところへああいうふうに掛けてしまったので、あそこにフェンスが見えるでしょう。あそこまでが内野小学校のグラウンドになってしまって、そちらは小さい公園も今、一生懸命整備されております。ですから、内野小学校のグラウンドのところ、もともとJRに沿ったすぐのところまで校庭だったのが、人と自転車が通る道路を作ったために校庭が小さくなって、今回またあそこが区切られてしまって、小さくなりました。そういう意味で、昔からの小学校をよくご存じの方、あるいはこの小学校を卒業した人たちから見ると、校庭が狭くなってさみしい、どんどん小さくなるねということを言っているわけです。

(道路計画課長)

我々も先生がおっしゃるとおり、北側スロープ下の整備は、今、地域の方のご要望を受けながら進めさせていただいているところでございます。

(大川会長)

もともと広いので、それくらい削られても小学校の校庭としては十分なのです。

(山賀委員)

私も今までのご発言に同意しておりまして、具体的な整備計画もしっかり作られており、完了すれば最初に設定した目標値にほぼ届くと捉えています。特にバリアフリー化などは、実際にある新潟市の計画が押さえられるということであれば、うまくいくだらうと思っておりました。前回の委員会でもお話がありましたように、すぐには成果が見えないような整備の内容でしょうし、周辺のまちづくり活動も伴っていろいろな効果も生まれてくるのだらうと考えています。今のところは基盤をしっかり作られたということで、地域の方も喜んでいてという話は聞いていますので、今後の地域の活動や、西区所管のこれからの施策にも期待したいです。そうしたことから、将来的にいろいろな効果が表れてくると思うのですが、今後、定期的に評価を行っていくのかどうか、もしかしたら行政経営課のほうかもしれないのですが、もしあれば教えていただきたいです。

(道路計画課長)

今後の評価については現在予定はございませんが、こちらも西区を中心に、今のハード整備だけではなくて、まちづくりが一番、市の課題となっておりますので、そこはしっかり地域の要望を聞きながら、フォローしていきたいと思っております。

(行政経営課課長補佐)

恐らく同じくまちづくりという観点で、市全体もそうなのですが、区としてこの社会資本の整備がされた中で、まちとして、これを活かしてどうやっていくのかということは、区のほうでも一生懸命考えられて、今後のまちづくりに写真がだんだんと描かれていくのではないかと思います。

(山賀委員)

まちづくりに関わるさまざまな活動も合わさっての評価になるかと思うのですが、この事業を市として数年後に評価するという機会はあるのですか。

(行政経営課課長補佐)

今のところ、多分予定されてはいないです。具体的にはないです。

(大川会長)

いかがでしょうか。そうすると、このA4のシートのところにJR内野駅の計画の最終目標値、最終実績値があって、バスの乗り入れ部分だけが達成できなかったということですが、他は一応、立てた指標をクリアしているということで、バスのところは先ほどから言っているように、もともとの立て方が少しずれていたのではという気がしますので、あまり気にすることはないだらうと思います。本当に便利になったことは間違いなくて、それを中東委員が言うように、それでこの地域の人たちにどれだけ、単にアクセスが便利になりましたとい

うことだけではなくて、プラス商店街が活性化したとか、他にいろいろな催し物が開かれるようになったとか、そういったことがあるといいと思います。内野駅の場合、その近くにある市の出張所が非常にきれいになって、作り替えたでしょう。あれとコラボしてうまくいくのではないのかという気はしますが。今後、いろいろな意味で、利便性と区の施設の出張所のところが整備されたことによる効果がうまく連動し始めているのではないかという感じもしますので、多分よくなっていくのではないかという気はします。こういうことでこの部分はよろしいでしょうか。

では、後半部分の交通拠点アクセスのところでご質問、ご意見はありますか。

(中東委員)

私のコメントは同じようなものになってしまうのですが、これも計画の名称や目標の観点からみれば、この成果指標は、それなりに整合性があるかと思います。しかし、今後似たような取組みをやる時に、事業によって直接的にもたらせる部分で成果指標を設定するのではなく、望ましいものとしては、手段としての道路整備が、最終的にどういう便益になるかという点で評価できたほうが理想的だと思います。もちろんそれが難しいことは私も承知していますが、他の市町村でも似たような事業があつて、そこでこうした指標を用いているのであれば仕方がないというところがあります。ただし、例えばスライドでいうと 28 枚目とか、29 枚目、30 枚目というのは、まさにこれこそが道路整備をして、経済活動へ波及した部分を表しているといえるでしょう。結果として、経済活動がこういう形で変化した、よりよくなったということですので、どちらかというところのほうが本来の道路整備の指標としてはふさわしいのではないかと思いますので、そのあたりは今後、ご検討いただければと思っています。

(小田委員)

まず二つのことをお聞かせいただきたいのですが、前倒しで終了して、71 パーセントということで目標を達成しなかったということなのですが、実際に考えればもう 2 年あれば、72 パーセントまでいっているといえますか、全体のペースで考えて、目標達成に至らなかったと言いきるものなのかどうなのか一つ疑問だったということがまず一点。

もう一点は、当初の計画自体は 146 億円程度の計画規模でしたかね。結局、最終的には今回、98 億の予算執行で終わっているという形でされていらっしゃるのですが、そうすると残された事業というのは、もう 50 億くらいですか。それで終わるような話なのかどうなのか。当初の事業規模に対してこの 98 億でクロージングしているということ自体は、予算に対しての執行という観点でいうと、どの程度の執行率で終わっているのかということが、分かれば教えていただきたいと思います。

(道路計画課長)

まず、目標達成であと2年やればできたのかというご質問だと思うのですが、2年かどうかという、この計画期間内では難しい部分もあったかもしれませんが、確実に事業は進んでおりますので、いずれはこの目標値に達成したものと考えられます。この総事業費につきましては、この計画内で98億まで執行させてもらっていますが、当初、146億円というのは、先ほどご説明はしましたけれども、他の計画へ移行した事業分も含まれておりますので、この事業費があれば、終わっているというような状況でございます。

(小田委員)

これを見ますと、今年度は目標値の72パーセントを割っているわけですね。1パーセントの部分をもう2年かけてもなかなか進まないというくらいの規模が事業として残っていたということなのでしょうか。

(道路計画課長)

申し訳ございません。この計画があと2年で残りの1パーセントを増やせるのかというと、また後ほどご説明しますが、この計画から個別補助事業に移行した事業が終わればすべて達成できるという状況でございますが、この計画期間内で達成できたかという、少し難しい部分もあったということでございます。

(小田委員)

そうすると名実ともに未達成だったと、そちらでは考えてらっしゃるということなのでしょうか。

(道路計画課長)

そうですね。当初の5年間でも、少し厳しいところはあったかというところでございます。

(大川会長)

小田委員の質問のもう一つの鍵は、146の98だから48億円。途中で請負価格が高騰して、あと48億で当初の予定の工事は終わりますかという意味合いの質問も入っていたかと思うのですが、それはどうなのですか。

(道路計画課長)

また次の説明でもさせていただきますけれども、当初146億でございましたけれども、やはりそういう人件費・資材費の高騰と施工方法の変更等による増嵩分はあるというところでございます。

(小田委員)

予算以上にかなり厳しい状況だったというか、経費がかかっていると認識されているということですか。

(道路計画課長)

そうです。実際は当初見込んだよりはかかっているという状況でございます。

(大川会長)

他にいかがでしょうか。当初予定どおり工事が進捗していれば、多分、どれくらいが 10 分アクセス圏内かということは最初から分かっていますよね。その人口もそれほどこの数年で大幅に変わるということもないでしょうから、予測どおりの 72 パーセントとか、そういう数字が出てくるのでしょうか、よろしいですか。

(山賀委員)

先ほど中東委員が言われたように、私も定量的指標以外の発現状況のほうが分かりやすい効果という気がしています。また、先ほど写真でご説明いただきましたように、新潟東スマート I C にバスストップができて通勤通学も便利になったでしょうし、このインター周辺エリアがかなり開発がされてきていて、都市計画的に気になるころではありますが、その利便性の向上や経済効果もあるのではないかと感じました。そのあたりの点についてはどうお考えでしょうか。

(道路計画課長)

我々も先ほど申しました定量的指標以外の発現効果というのはかなりありますので、当初からこの辺をよく精査して目標設定にすればよかったのかなと。今はそのように考えているところでございます。

(菊野委員)

そもそも論ですが、評価の指標というのは、事業の当初に作っておき、事業の途中で変更したり、追加をしたり、予定していなかったいろいろな効果が見られたときも、それはこの場で評価をするという流れはないのでしょうか。最初に決められた指標だけをこの場で発表するというので、追加をするということはできないものなのでしょうか。指標というか、いろいろな効果が、例えばアクセスが向上したりですとか、先ほどご指摘があったようなことを追加して、我々は評価するということはプロセスとしてできないものなのでしょうか。

(道路計画課長)

先ほども申しましたように、こういう定量的指標以外の発現効果の状況を当初から設定すればよかったのですが、その辺も今後の課題とさせていただきたいと思っております。確かにもっと分かりやすいような指標を設定していくということも我々の検討課題かと思っております。

(大川会長)

少し言ったことと違いますよね、多分。最終的にこういうことがありますよということは、

特段、全くこういう場で言うのは問題ないのです。多分、この事業の性質上、途中で成果指標を入れ替えるというのは難しいですよ。いわゆる法定上というか、本省にいろいろ提示する必要があるのではないのでしょうか。

(道路計画課長)

できないことはないですが、やはり最初に設定したものはどうなったかということの検証が必要だと思いますので、定量的指標以外の効果発現状況という形で、指標以外の部分も今回、ご紹介させていただいたというところがございます。

(菊野委員)

指標というのは市のほうでというか、担当課が設定するものなのですか。

(道路計画課長)

そうです。

(菊野委員)

それに対しての外部の評価、意見、アドバイスではないのですね。

(中東委員)

事前評価の段階では、当然、指標の議論になるのです。

(大川会長)

例えば国土交通省のやり方だと、道路整備をする、あるいはバイパスを作るといって、必ずB/Cを計算しますよね。そうすると基本的に3便益というものを作ります。この区間を通るのに何分短縮して、どれだけの車が通る見込みだからガソリン代がいくら減るとか、時間がこれだけ短縮するから、その分を貨幣に換算するといった3便益と、その他の効果ということで、お金では勘定できないけれども、救急病院にアクセスがよくなるとか、工業団地がすぐ近くにできそうとか、そういったことについて色々言うのです。例えば中東委員のご指摘も、実はその他の効果のところ、国道レベルだと交通だけで算出してもけっこう便益が出るわけです。ところが、地域の中だとガソリン代がどれだけ浮くとか、そういうものを積み上げても、なかなか便益が出てこないということがあるのですが、コストを上回るくらい出るかというと、多分、それはあまり期待できないのではないかと思います。そうすると、その他の効果のところは地域住民の方の、できてよかったねという実感になるわけですよ。だから、そこをもっといろいろな意味で、効果を高くするための手を考える、要するに道を作ったから後は知らないではなくて、それをうまく活用するようないろいろな仕掛けとか、そういうことももっと市としていろいろな意味で関与して然るべきではないかと思えます。先生、そこまで気持ちとして入っていますよね。

(中東委員)

当然この便益は、あくまで道路の利用がもたらす便益なので、利用者がどういう目的で使うかで最終的に発現する効果がいろいろな形で出てくることになります。走行時間の短縮であれば、例えば救急搬送された患者の死亡率が下がるとか、そういう形で表現されるということになります。私が言いたかったことは、別の形として現れるところで表現すると、住民も分かりやすい、なるほどこの事業はこういうメリットがあるということが分かりやすくなると思います。もちろん国土交通省で行っているもののように、当然、これを行うことが社会全体から見ると非常にいいことですという形で表現するということも必要です。公的な予算を使う以上、その妥当性を表現する必要もありますので。その辺が実は二つを同時にやっているところになるのです。国土交通省に対しては便益で、住民に対しては発現する効果とといった形で表せるといいのではないかと思います。

(小田委員)

この報告書の中の最後ですが、事業効果の発現状況という中で、しっかりⅢという形で、定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況ということで、作文でそのまま書いていらっしゃるわけですね。今回思ったのは、事故が減っているということについて、わざと入れなかったのか、自信がないから入れなかったのかどうか分かりませんが、せっかく新潟東スマートICの効果について、こういう形で、こういう効果がありますと言っているのに、もう一つのこちらのスライドで説明された国道、バイパスによって事故などが発生しなくなっていますというところも、せっかくであれば入れて、もっとアピールするべきことではないかと思います。それもまさに定量ではなくて、定性の部分でこんなにいいことがありましたということを書いていかないと、というところは今、中東先生がおっしゃったとおりという気がいたします。

(道路計画課長)

確かに私もそのとおりだと思います。委員の方々のご指摘どおり、その辺もしっかり含めて、この事業評価書を作り上げていきたいと思っております。ありがとうございます。

(大川会長)

国もそうですが、事業が終わって、その後、何年か経ったところで、どのような状況になったかということもチェックを入れるのです。全てではないですが、市も多分、また仕事が増えるということになるのですが、それは大事なことで、数年後くらいにどう前と違ってきているかを検証するようなことを、ぜひされたいと思います。多分、それが今後のいろいろな事業展開のときに、すごく役に立つのではないかと思いますので、大変でしょうが、ぜひそういうことをおやりになるほうが、将来に向けては非常に有効だと思います。他にいかがでしょうか。

結局、当初予定まで事業が進捗していないから、当初、予定した目標値まではいかなかったと、それはそうでしょうとしか言いようがないので。それから、委員からいろいろご意見があったように、本当にいろいろな効果があるのでしょうかから、それを上手に拾い上げて書き込んだり、あるいはそれを住民の方たちにこういう効果がありますというような形で、もっと上手に広報というのでしょうか、そういうところにうまく使っていただければいいと思います。そういうご意見だったということで、一応、この部分をまとめます。

(道路計画課長)

続きまして、再評価に移らせていただきます。先ほどのアクセスの関連にもなるのですが、今年度より主要地方道新潟中央環状線（中ノ口、黒埼、明田）で活用している I C アクセス補助制度の概要について、まずご説明したいと思います。

この制度は、平成 28 年度、国土交通省の補助制度として、地域高規格道路の整備とあわせて行われる I C アクセス道路の整備に対して創設されております。また、平成 29 年度より、スマート I C 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活用できるよう要件が拡充されました。これにより、左下のとおり、スマート I C への 1 次アクセス道路であること。かつ、スマート I C の整備が事業中であること、この 2 点が採択のための要件となっております。今回、評価していただく新潟中央環状線（中ノ口、黒埼、明田）については、右下の写真のとおり、黒埼スマート I C が大型車対応化を継続的に進めている北陸自動車道黒埼スマート I C 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、対象となります。なお、黒埼スマート I C は、市内第 1 号のスマート I C で、平成 18 年度より本格的な運用を開始しており、現在はおおむね 1 日当たり 1,500 台の利用があります。今回、新潟中央環状線の整備と合わせ、24 時間化、大型車対応化に向けた改良を進めております。なお、お配りした資料のとおり、当スマート I C につきましては、平成 29 年 8 月 18 日に利用台数が 500 万台に達成しているところでございます。

それでは、主要地方道新潟中央環状線（中ノ口、黒埼、明田）の再評価内容について、ご覧の順にご説明いたします。

はじめに、当事業の概要について説明いたします。主要地方道新潟中央環状線（中ノ口、黒埼、明田）は、北陸自動車道黒埼スマート I C への 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）から西区明田（国道 116 号）間の延長 5.8 キロメートルについて、整備を行うものです。

左下の写真は、先ほど事後評価の際にもご紹介しましたが、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の様子でございます。現在は、中ノ口川橋梁の下部工事が完了しまして、今後、上部工事を推進していく予定でございます。

右下は、黒埼工区の北陸道をまたぐ橋のイメージパース図になっております。現在、NE XCO東日本と整備にかかわる協定内容を進めておりまして、今後のスケジュールを含め、調整しているところでございます。また、黒埼スマートICにつきましては、今回の工事と合わせて、両方向、上り、下りとも大型車両が可能となるよう整備を行ってまいります。

続きまして、再評価の審議事項についてご説明します。個別補助制度である、スマート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、今年度に社会資本整備総合交付金から、個別補助制度へ移行しております。先ほどご説明した、交通拠点アクセス道路整備の整備計画からの移行になります。移行した事業は、新潟中央環状線のうち国道8号から国道116号の間の中ノ口工区、黒埼工区、明田工区であり、この事業については、昨年度末に事業評価を実施したところでございますが、今回はこの事業について施工方法の変更等が発生したことにより、再度事業の必要性についてご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きましてご説明します。大きく四点ございますので、順にご説明いたします。まず、一点目の変更内容でございます。黒埼工区の北陸自動車道より東側に位置する新設道路の整備断面を変更しました。お示ししています図は、道路を輪切りにした切り口を横から見た断面図となっております。上の当初断面図と下の変更断面図を比較していただきたいと思いますが、平成29年3月に緊急輸送道路の指定を受け、盛土高を変更しました。これは中ノ口川の破堤時に緊急輸送道路としての機能を確保するために、浸水に対する深さに合わせて道路を高くするためです。

続きまして、2点目の変更でございます。今年の3月に完了した設計内容で、軟弱地盤解析の結果により、対策工法の見直しを行いました。まず、軟弱地盤とはどのようなものから説明させていただきますと、非常に軟らかい土、粘土や砂の層が広がる地盤の総称となっております。その特性としましては、盛土や構造物等により地盤が沈下しやすいという課題がございます。図に示しているとおおり、計画している道路の高さに土を盛った場合、沈下が発生し、計画より盛土の高さが下がってしまいます。この事態の対応をすべく何らかの対策が必要となります。

続いて、対策工法の説明をいたします。沈下の対策としましては、当初は、サーチャージ工法という工法を想定しておりました。サーチャージ工法とは、図にお示ししているとおおり、道路の計画高さ以上に土を盛り、沈下を促進して強度を図る工法でございます。しかし、昨年度末に完了した軟弱地盤解析結果によると、現地の地盤が想定より弱く、沈下時に現地盤が横方向に移動する、いわゆる側方移動という現象が発生するおそれがあることが分かりました。側方移動が起きると、周辺の地盤に隆起や引き込みの沈下といった変状が発生し、盛土自体も崩壊してしまいます。この側方移動に対応すべく追加した工法が、深層混合処理

工法、通称D J M工法でございます。

左図に示したとおり、当初想定したサーチャージ工法だけでは地盤の側方移動が発生し、周辺地盤の変状が起き、盛土が崩壊するおそれがありました。そこで、右図のように、地盤にセメントや石灰を含む安定剤を直接注入・攪拌し、柱状に地盤自体を強化するD J M工法を、盛土の法面部の下に施すことにより、サーチャージ工法の場合に発生してしまう側方移動の抑制を図ることとしました。

続きまして、3点目の変更でございます。北陸自動車道を管理するNEXCO東日本との協議により、右上図にお示ししている黒埼工区に建設予定の北陸自動車道跨道橋のうち、高速道路をまたぐ部分の橋梁形式を変更しました。形式の変更による主な効果として、構造上、主桁と呼ばれる部材の高さを抑えることができ、高速道路を走る際に感じる圧迫感が軽減されます。その効果としましても、橋梁を架設する際の安定性向上、風に対する安定性の向上が挙げられます。

走行時の圧迫感については、次にイメージをお示しします。イメージとなりますけれども、走行時、その道路をまたぐ道路があると図のように圧迫感が生まれます。今回の形式変更により、図上に赤矢印でお示ししている部分の長さが約70センチ下方向に短くなります。これにより、高速道路を走る車両が感じる圧迫感が軽減される効果がございます。

次に、四点目の変更でございます。近年の労働市場の実勢価格を適正に反映するために、労務単価の上昇に伴う事業費の見直しを行いました。当該工区で予備設計が完了した平成26年を基準とし、平成29年度までの上昇率を算出いたしますと、労務単価は18.9パーセント上昇しております。

以上、ご説明させていただきました、施工方法等の変更による事業費の変化についてまとめますと、合計でおよそ28億円増額しております。内訳としましては、整備断面の変更による増額で2億円、軟弱地盤対策工法の見直しによる増額で15億円、橋梁形式の変更による増額で3億円、労務単価の上昇による増額で8億円となります。この事業費の変更をふまえて費用対効果の算定を行います。

算定結果をお示しする前に、費用対効果について、簡単にご説明させていただきます。費用対効果を表しますB/Cとは、ある公共工事の効果を金銭に置き換えて、その妥当性を評価するための一つの代表的な指標となっております。Bはベネフィット、便益を示し、Cはコスト、費用を表します。まず、B便益でございますけれども、今回の便益算定は、国のマニュアルに沿った①走行時間短縮、②走行経費減少、③交通事故減少の三つの便益について算出いたします。次に、C費用ですが、①道路整備に要する事業費、②道路維持に関する費用となっております。以上の3便益、費用、B/Cをまとめますと表のとおりになります。

便益につきましては、先ほどの3便益を合計して、事業全体で258億円でございます。また、費用につきましては、維持管理を含め、全体で147億円でございます。先ほど、総事業費が152億円と説明させていただきましたが、国マニュアルのB/Cの計算においては、現在価値に換算するための係数を考慮するため、維持管理費を含めても、現在の計画より総費用が低い数値になってございます。したがって、B/Cは、便益258億円÷費用147億円で1.8となっており、投資効果が確保できる結果となっております。

最後に対応方針の原案です。事業の必要性に関する視点として、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ICの改良と連携し相互の利便性を大きく向上する重要な事業であり、投資効果も確保されています。事業の進捗の見込みの視点として、事業進捗は約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車線で供用しています。コスト縮減の視点としましては、国の信濃川河川改修事業との調整を行い、河川の浚渫土を盛土材として有効活用し、コスト縮減に努力してまいります。対応方針（案）として、スマートICの大型車対応化及び24時間の運用開始により、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ため、早期供用を引き続き目指すとし、事業継続としてご提案いたします。

以上で終わります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

（大川会長）

ありがとうございました。ただいま説明いただきましたが、何かご質問、ご意見をいただきたいと思っております。

（中東委員）

ど素人の質問で申し訳ないのですが、スライドでいうと47枚目の、混合工法についてです。基本的にずっと沈下することを前提にしたときに、杭のようなものを打ち込んだとしても、結局、盛土の下に差し込むことになりますので、それも一緒になって沈んでいきますよね。そうすると、沈むことを想定して、少し高めに作るのでしょうか。それとも沈むことを想定して高めに作るはなくなってしまったのですか。

（道路計画課長）

これは側方移動で脇が盛り上がる現象を抑えるために、地盤改良するものです。

（中東委員）

では、道路計画の高さ以上に土を盛るということはしないと。

（道路計画課長）

それもやります。さらにこの側方移動に対応するためにDJM工法を追加します。

（中東委員）

では、沈むときに真ん中のものはどうなるのかと。杭のようなものの内側、いわゆる横に突っ立っているものの内側に土がありますよね。沈むとその土はどこへ行くのだろうと。

(道路計画課長)

これは単純に圧密されます。水や空気がありますので、そのまま沈みます。

(中東委員)

分かりました。

(小田委員)

これに関連してですが、北陸自動車道はどういう形で作られているのでしょうか。あれも盛土ですよ。同じような現象は、北陸自動車道では起きていないのでしょうか。

(道路計画課長)

私も昔のことではっきりしませんが、北陸自動車道も、供用後においてもそういう盛土による沈下の現象は起きています。それで橋のところなどに段差はいろいろできています。その辺は補修で直していると思われま。

(小田委員)

そうすると、もしもそれが最初から分かっているのであれば、当初の予算計画の中で、その程度の追加ではないですが、工法的に考えておく必要はなかったのかということがまず一点。

もう一つ、いただいた資料をもう一度見てみると、若干数字が違っているようですが、費用が119億円の便益が248億円というように、今年の3月に再評価をしたときの費用と若干違っているのですが、その辺、それほど大きな違いではないのですが、何の違いがあるのかなと思いました。

(道路計画課長)

最初に言った、北陸自動車道はなぜそういうことをやらなかったのかという感じでしょうか。

(小田委員)

それも含めて、北陸自動車道でも同じような現象が起きているのであれば、もともと何らかの手を打つ必要があったのではないかと。

(道路計画課長)

確かにある程度は想定されているのですけれども、やはり軟弱地盤解析をやらないと、どのような工法がいいのか、深層混合処理もどれくらいセメントを混ぜたらいいのかとか、そういう配合的なものも一切含めてやらないと、具体的な対策方法・規模感がなかなか見えてこない部分があったので、軟弱地盤解析をして初めて分かった状況です。

(小田委員)

この3月の段階ではB/C指標が2.1だったと思うのですが、なぜ変わったかがこの資料に載っていなかったの、さかのぼって見たら、やはり数字が違うということでご質問させていただいたところです。

(大川会長)

変化した理由は分かりますか。

(中東委員)

少し変わる可能性はありますよね。現在価値化するとき割り引くので、1年変わるだけで数値が変わるので、事業のタイミングが変わったり、工期が変わった場合に変化することはありません。

(道路計画課長)

すみません、先ほど申しましたように、700メートル区間中ノロ工区で供用しましたね。その部分で便益が出ているので、前回はその部分を見込んでいなかったのですが、今回、3月に供用したので、その便益が出たということで、少し便益が上がっているということになります。

事業費は先ほど申しましたとおり、この全体で28億円上がって、現在価値化すると全体的には147億円ということになります。

(小田委員)

事業費全体で119億円と出していたものを現在価値に引き直すと147億円で見ているということですね。

(道路計画課長)

そうですね。費用については、前年度評価時点で現在価値化すると119億円です。

(小田委員)

要は前年度時点では2.1だったものが今回の見直しで1.8に変わったということですね。そういうことの認識でよろしいということですね。

(道路計画課長)

そうです。今回の変更により費用が上がりましたので、見た目上、少し便益も上がっていますが、B/Cが下がっているというところになります。

(大川会長)

土のサーチャージとか、私の専門なのです。語り出すと止まらなくなるから言いませんが、黒崎の辺りは、もともとすごく地盤の悪いところで、私の感覚だと本当にこれで済むかという心配はありますが、きちんとコンサルがついて、きちんと見積もっているのしょうから

心配ないと思います。

それから、地方の田んぼの中でこの種の工事をして、B/Cが1.8見込めるとするのは、一般論でいうと割と大きいほうです。国土交通省のやり方は、大体、1.2とか1.1にしかないような事業を、その他の便益があるから作りましょうというような議論が多いのです。その点から見ると1.8というのは非常に高いB/Cだと思います。結論としては、早く作ってということだろうと。

(小田委員)

確か前回の2.1はすごく高い数字だと大川先生からお話があった記憶があります。

(大川委員)

それと中ノ口川がもし氾濫してもこの道路は利用できるつくりに変更するという事からね。そういう意味で、非常に安全性が高まる。中ノ口川が氾濫するというのは、現状ではそれほど考えられないような事象だとは思いますが、最近は気象状況が変わってきているので、そういうことも見越して、コストはかかりますが、いざというときのことを考えて高く作っておこうという判断は正しいのではないかと思います。

これは再評価ということになりますがいいいでしょうか。それでは、分かりましたということで、もっといえばこれだけB/Cが期待できるなら早くやってという言い方にもならざるを得ないと思います。そうは言っても、なかなか予算の関係でそうはいかないことではあるでしょうが、地域住民の人たちにとって利便性が高まって、安全安心も含めて非常にいいものになるだろうと予想できますので、大いに頑張ってやってください。

市として、ここは県から独立した形で事業が展開できるわけですから、政令指定都市ということで、住民に非常に密着した形で事業を推進できるということが大きなメリットだろうという気がしますので、大いに住民の方たちと話し合いを持ったり、あるいは意見と要望をよく聞きながら進めていただきたいと思います。しかし、できないこととできることがありますので、何でもかんでも要望を聞き入れたら訳の分からないものができてしまうということもあるので、それは大局的な観点で判断しながら、行政の方たちの一つの見識を持ってという言い方になるのですかね。そして、住民の方たちに説明しながら、ご理解をいただきながらということになるのでしょうか。大いに事業を進捗させていただきたいと思います。

以上で、取りまとめということにさせていただきます。ご協力いただきまして議事が順調に進んだと思います。ありがとうございました。

(道路計画課長)

先ほど、B/Cの便益のなぜ上がったか質問がございましたが、評価基準年度を28年度から29年度に変更して算定したことが要因です。先ほどの供用で変わったということでは

ございません。すみません、訂正させていただきます。

(大川会長)

全体価格に計算し直すということですね。

それでは、事務局にお返しします。

(司 会)

長時間にわたり、どうも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等について説明いたします。

本日の議事録及び頂いた意見につきましては、後日、各委員あてにメール送付いたします。内容をご確認のうえ、修正等がありましたら、事務局までご連絡をいただきたいと思います。その後、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る予定でございます。

以上で本日の会議を終了いたします。皆様、お忙しいところ、どうもありがとうございました。