

令和元年度 新潟市大規模建設事業評価監視委員会 会議概要

■日 時 令和2年1月24日（金）午前9時30分から

■会 場 新潟市役所 本館3階 対策室2

■出席者

○委 員：小田委員、紅露委員、椎谷委員、鷺見委員

○新潟市：新潟駅周辺整備事務所長、西区役所建設課長、総務部行政経営課長ほか

■議事概要

1 開会

2 行政経営課長あいさつ

—行政経営課長あいさつ。事務局より配布資料説明・各委員の紹介—

3 会長選任・あいさつ

—各委員の互選により紅露委員が会長に選任。紅露会長あいさつ—

4 議事

（紅露会長）

それでは、ここから議事に入らせていただきます。

初めに、今年度の評価の概要について、事務局よりご説明をお願いいたします。

—事務局より大規模建設事業評価制度について説明—

（紅露会長）

これよりの議事の進め方ですが、まず事業所管課からの説明の後に、委員の皆さまよりご質問、ご意見などをいただき、意見整理をした上で評価を具体的にまとめたいと考えております。

それでは、まず初めに再評価の（1）連続立体交差事業、続いて事後評価の（2）新潟駅周辺地区の賑わいと活力を創出する交通環境整備、事前評価の（3）（仮称）新潟駅周辺地区の賑わいと活力を創出する交通環境整備（第2期）の説明をお願いいたします。

—新潟駅周辺整備事務所より各事業概要説明—

（1）連続立体交差事業【再評価】

（紅露会長）

まず初めに、（1）の連続立体交差事業について、ご質問やご意見はございますか。

(鷺見委員)

事業費の総額と事業費増額分が総事業費に占める割合を教えてくださいたいと思います。

それから、費用便益比の算定で、具体的に総便益がいくらで、どのように影響しているのかをお聞きしたい。費用増加でB/Cが今回1.07に数値が下がっていると思うのですが、従前の数値はどうだったのかと、事業期間の中でさらなる費用の増額があったときに、1.07という数値が1を上回っていく確証があるのかどうなのか。費用の変動がどのくらいあると、数字が変わってくるのかという感度分析をしているのか確認したいと思います。

(新潟駅周辺整備事務所)

全体の事業費ですが、連続立体交差事業は、変更前は1,340億円です。今回の変更で道路や広場を含めまして153億円増額しており、総額で1,493億円になっています。11.4%ほどの割合で伸びています。

また、B/Cの算出にあたっての総費用は、増額分を足し込み事業全体で1,507億7,400万円、総便益は、1,612億2,700万円です。このB/Cで1.07になっています。

1.07という数値ですが、走行時間の短縮、走行経費の減少そして、交通事故の減少という3つの便益を連続立体交差事業などでは使っていますが、今回は環境負荷の軽減でCO₂の削減であるとか、交通結節点の強化で、駅前広場、高架下交通広場、バス空間が整備されることで分散していたバスを1つに集約して、公共交通間の乗りかえの強化と、乗りかえ時間の短縮などを計算しています。そのほか、20数項目の便益があり、いろいろな効果を積み上げたものが1,600億円程度になっています。

従前のB/Cは、1.08で、0.01数値が下がっています。ただ、前回の計算から153億円プラスして、駅周辺で地価の下げ止まりが早く、さらに上昇傾向に転じたということで、区画整理で使う地価の上昇の便益を算出し1.07に抑えました。

さらなる事業費の増額については、現在人件費が高騰を続けていますが、コストダウンの視点を持ちながら進めていきたいと考えております。

(鷺見委員)

総事業費が上がり便益も上がった結果でB/Cの数値が1.08から1.07に下がったということだと思いますが、自治体が事業をする場合の便益というもので、我々がどう評価をすればいいのかというところを明確にするには、内訳なども資料に入れていただいて、総費用と総便益のバランスを見ることができたほうがいいのかと思います。今後機会がありましたら、このようにしていただければよろしいかと思います。

(新潟駅周辺整備事務所)

そのようにさせていただきます。

(小田委員)

私も費用と便益がどう変わったのかを注目してしまして、鷺見委員から先にお聞きいただいたので、ある意味理解はできました。やはり便益がどう見直されたのかを資料に反映していないと、正しい判断ができないのではと思います。

あわせて、人件費の高騰による事業費増加の部分ですが、これから事業が2年、3年と続く中でどのように計算されているのか、便益をキープしていくためにも工期内に事業を終了させるための担保をどのようにとられているのかをお聞かせいただきたいと思います。

(新潟駅周辺整備事務所)

人件費は、今後も現在の水準で推移していく形で算出しています。今後、東京オリンピックの準備が終わってくれば人件費が下がるという推計もありますので、今後その辺を見きわめていきますが、今の推移で今後これ以上は上がらないという方法で算出しています。

(小田委員)

それでは今の水準をベースにして、残された期間の人件費等について計算しているという考え方でよろしいのですか。

(新潟駅周辺整備事務所)

はい、そういうことでございます。

(小田委員)

年度内に事業を終わらせることができるというのは、ある程度工事の進捗状況から確認はできているということでしょうか。

(新潟駅周辺整備事務所)

現在予定どおり進捗しています。

(紅露会長)

55億円の事業費増の内訳について「耐震設計基準の改定」「予期せぬ不明埋蔵物の撤去」「更なる騒音低減対策の実施」というのは基本的に想定していたものからの条件変更になると思いますが、「早期エレベーター設置への対応」というものは、前倒して整備して問題を改善するという理解でよろしいのでしょうか。

(新潟駅周辺整備事務所)

その通りです。高架2番線は地上1～4番線を運行しながら、限られたスペースの中で段階的に整備をしていますので、現在、バリアフリー施設がありません。本来であれば2番線に本設のエレベーターを整備することは利用者の利便性向上からすると大事なことです。地上4番線側に張り出して高架2番線を整備してもスペースの関係でバリアフリー施設を当初つけられませんでした。

開業してみて、高齢者の方や身体の不自由な方などからの要望も多かったのもので、本設のエレベーターを前倒しし、全線が高架になる前にエレベーターを整備するための追加の費用になります。

(紅露会長)

もう一つ質問があります。事業費増額の理由として「耐震設計基準の改定」や「予期せぬ不明埋蔵物の撤去」は、さほど珍しい話ではないかと思いますが、「更なる騒音軽減対策の実施」については、当初想定していたものから工法変更や防音対策等で追加費用が発生すると理解していますが、非常に厳しいことを申し上げるとどの程度の騒音になるかはある程度

予期できていたのではないかと思うのですが経緯を教えてください。

(新潟駅周辺整備事務所)

鉄道工事は、道路や下水道工事と違い、かなりの長い期間、10年スパンで行っているもので、工事が目の前からなかなか去っていかないのが現状です。

信越線、白新線4線の高架化が今半分できています。当初は民家よりも少し離れていたところで工事を進めていましたが、二期工事は今までより民家に近接しており、これまでの一期工事のたまりにたまってきた住民感情が出てきたのが現状です。通常であればコンクリートを壊す作業は防音シートで囲って重機で壊す作業をしますが、住民感情もあって、今回、全部防音壁で囲ったり、ワイヤーソーというワイヤーにダイヤモンドをつけたようなものでカットして、小割りにして運び出すという工法に変えさせていただきました。

(紅露会長)

わかりました。少し厳しいことをあえて申し上げると、やはり「声なき声」を聞くことは大切だと思います。事業を進捗するに当たっては、近隣住民の皆さんのご理解や協力をいただく必要があると思います。環境対策は住民の皆さんの健康とも深く関係しますので、改めて担当の皆さんの間で今回得られたご経験や知見を今後の事業の進捗等に生かしていただきたいと思います。

(椎谷委員)

私も新潟駅を利用している中で2番線の不便さや、8番線9番線が遠いといった利用者の声も聞こえてきます。そこで、駅を利用している方々からの意見を聞くことを今後するのか、または、今まで意見を聞いてきたのかお伺いしたいと思います。

また、新潟駅の利用者の皆さんがよく言われていることがトイレ問題です。構内に入るときれいなトイレがありますが、万代口の近くのトイレなどが非常に使いづらいという女性の声が多いです。新しい新潟駅に期待している声は多いのですが、トイレ問題も視野に入れていただけるといいと思っています。

(新潟駅周辺整備事務所)

駅利用者の声については、開業当初に投書もいろいろあり、これらを踏まえて2番線のエレベーターの早期設置につなげたり、一部で新聞でも報じられました転落事故もありましたので、警備員を置くなどの安全対策を実施したりしています。

今後も利用者の声は、JRも含めまして聞いていかなければいけないと思っています。

また、トイレについても投書などでさまざまなご意見があることも承知しています。トイレの整備は基本的にはJRが独自で行いますので、私どもからも意見を届けるなどしながら、環境の整備を一緒にしていきたいと思っています。

(2) 新潟駅周辺地区の賑わいと活力を創出する交通環境整備【事後評価】

(紅露会長)

それでは、次に(2)新潟駅周辺地区の賑わいと活力を創出する交通環境整備について、事業の進捗状況や効果、今後の進め方、その他についてご質問、ご意見ございませんでしょうか。

(鷺見委員)

総事業費24億と巨額の経費をかけて行った事業ですので、事業評価にあたっては、人口や商業ベースの統計、地価、固定資産税収といった様々な数値を今後も調査して、これだけの効果が出たということを市民の皆さんに示すことが大事と思っています。事業を実施する際は、評価も含めて予算化することも大事と思っていますので、今後検討していただきたいと思います。

(新潟駅周辺整備事務所)

確かに事業評価の指標設定には課題があると思います。なるべく予算をかけず、今あるものを材料として指標設定した部分もあるのですが、道路整備によって土地の価格など便益は上がっていくと思いますので、今後長期的な視点で評価指標を設定するのがいいか考えていきたいと思っていますので、貴重なご意見として承ります。

(鷺見委員)

PDC Aが重要といわれる中で、事後的な評価も事前に織り込んだ形で事業計画を立てることも考えたほうがいいと思っています。これまでは事業の予算執行に力点が置かれていて、事業後どういう結果が出たのかについてコミットがない状態だったと思いますので、発想の転換が必要と思っています。

(紅露会長)

ご提示いただいた評価指標を見ると、設定した指標が必ずしも事業の進捗に伴って満足を得られている皆さんの意見を反映するものにはなっていないのではないのでしょうか。

事業前に、どういう評価指標で評価するかを考えるのは難しいところもあると思いますが、事業の計画、推進、評価のループをうまく回していくのは非常に大事なことと思っています。

(小田委員)

交通環境に関する市民評価について質問させていただきます。実績値を平成29年度の数値を用いていますが、事業途中のアンケート結果を採用しているということですか。そうすると、この評価はどういう意味があるのかと疑問に思います。中央区を対象としたアンケートということだと、平成29年度の数値で評価していること自体が果たして本当に妥当だったのでしょうか。

(新潟駅周辺整備事務所)

今回市政世論調査の結果を使って評価をしまして、現況値は平成25年度、実績値は平成29年度が直近のデータになっています。本来であれば平成31年度のデータを使うのが適切かと思っていますが、平成29年度調査時点においても、今回の対象事業の進捗も進んでいまして、部分的な供用開始をしている箇所があったり、中央区のまちなかで4車線道路をつくるという

大きな事業をしていたりしましたので、ある程度その満足度や期待度に与える影響は大きいのではないかという考えでこちらの数値を使い評価をしています。

(小田委員)

本事業全体がNGということではなく、今回の事業でインパクトのある新潟鳥屋野線が、この時期にはまだ開通していないので、指標が本当に実態を反映した評価なのかと言われると疑問だと思いました。

(新潟駅周辺整備事務所)

ご指摘の点も当然あると思います。次の2期計画もありますので今後市民満足度については、もう少しフォローアップして引き続き推移を見ていきたいとは思っています。

(3) (仮称)新潟駅周辺地区の賑わいと活力を創出する交通環境整備(第2期)【事前評価】

(紅露会長)

次に(3)新潟駅周辺地区の賑わいと活力を創出する交通環境整備(第2期)についてご質問やご意見がございましたらお願いいたします。

(小田委員)

駅前地区から駅南地区を自転車で移動する際の移動時間短縮を評価指標にしていますが、移動距離が短くなれば移動時間が短くなるというのは自然なので、それ自体を評価指標にするのはいかがなものかと思いました。線路間を行き来できる自転車の数がどのくらい変わったかを指標で捉えたほうが事業の効果を反映するのではないのでしょうか。

また、駅周辺の駐輪場のうち、雨ざらしの駐輪台数の割合を減少させるという成果指標もありますが、10%に減少した雨ざらしの駐輪場がどのように残されるのかということと、東西に分かれて駐輪場ができると利用者側から見ると、どの駐輪場が空いているのかを把握する手段について、全体を運営していく上で、インフラの部分とあわせてソフトの部分は何か考えているのかお聞きしたいと思います。

(新潟駅周辺整備事務所)

駐輪場整備については、有人の駐輪場にするのかどうかも含め今後検討していく段階です。確かに駐輪場に駐輪できない状況もあると思いますので、何か機械的なもので表示できるかも含め考えていきたいと思っております。1層になるのか2層になるのかも今後の検討になっていますので、ご意見を参考に考えていきたいと思っております。

移動時間の短縮を指標に掲げたことについて、新しく道路ができれば移動時間が短縮できるというのは当たり前ではないかというご指摘はそのとおりですが、先ほど説明しました高架化工事の便益にも走行時間の短縮効果が含まれていて、B/Cという形で評価させていただいています。

今回指標の設定については利用者の皆さま方により実感しやすいものとして、移動する際の時間の短縮というわかりやすい指標を設定させていただきました。

(紅露会長)

今のご質問とご意見に関係しますが47億円の事業費とその成果指標がとても気になります。

自転車置場の整備が事業に入っているので、雨ざらし駐輪台数割合の減少という指標の設定は理解できますが、自転車の移動時間の短縮という指標はどのような経緯で盛り込んだのですか。

(新潟駅周辺整備事務所)

全体の事業期間は長期的なものですが、今回の5年間の事業内容の成果としましては、高架下に駐輪場が整備され、そこに駅西線と駅東線という道路が整備されます。駅東線は自転車と歩行者だけの整備でして、駅西線は自動車も通れる道路ですが今回の5年間の中で、駅西線は自動車を通れるような形にはまだ整備ができない見通しです。今回5年間の整備内容で見ますと、自転車が線路の南北を横断できることが大きな事業成果になってきますので、成果指標としては、自転車の移動にクローズアップし設定しました。

(紅露会長)

そういう経緯であれば了解しました。

(椎谷委員)

自転車に関しては、学生ももちろん利用しますし、駐輪場が雨ざらしで悩んでいる方も結構いましたのでぜひとも進めていただきたいと思います。

全国的に自転車が歩行者に衝突して死亡するということがあったと思いますが、もし今後、自転車の移動距離が短縮されると、自転車の通行量も増えると思います。管轄は警察になるかもしれませんが、スピードを上げないように標識など安全性を含めて考えていただきたいと思います。

(新潟駅周辺整備事務所)

今回整備する駅西線と駅東線ですが、歩行者と自転車を分離するような形での安全対策は考えておりますが、スピードの出し過ぎなどは警察や道路管理者とも話していく必要があると考えています。

(鷲見委員)

新潟駅南口交差点からこの北側の交差点までの自転車移動時間を成果指標に設定する意図についてどういう需要を捉えて、設定されているのか説明していただきたいと思います。

(新潟駅周辺整備事務所)

駅前と駅南口の2点間の移動の場所の設定ですが、今までは旧踏切部や東跨線橋部分を渡って遠回りして移動していたものが、駅に近い場所で鉄道を南北に移動できるという、その鉄道の南北の移動のしやすさをあらわすために設定しました。鉄道南北を移動する際の移動時間の短縮という利用者の方にわかりやすい形で整備効果を実感してもらえる指標としました。

(鷲見委員)

ご説明の趣旨であれば定量的指標にしなくてもいいのではないのでしょうか。駅の南北の自転

車の移動にすごく時間がかかっていて、それを解消することに意味があるのであれば定量的指標としては意味があると思います。

(新潟駅周辺整備事務所)

自転車利用者が新潟駅の南北を移動するときには、駅の西側口から連絡通路を使って自転車を押している方が多くいらっしゃると思いますので、そういう指標を、私どももまた調査して、できるものであれば、考えていきたいと思います。

(4) 小針青山海岸周辺地区都市再生整備計画【事後評価】

(紅露会長)

それでは最後に事後評価(4)小針青山海岸周辺地区都市再生整備計画について、担当課からご説明をお願いいたします。

—西区役所建設課から事業概要説明—

(紅露会長)

それでは、評価に移ります。進捗状況等ご質問、ご意見がございましたらお願いします。

(鷺見委員)

今後のまちづくりの方策について、ハードの整備と、ソフト面の充実を同時に取り組むこととしていますが、今後ソフト面でのまちづくりの方策をどのように実施していくのかお聞きしたい。今西区役所建設課からご説明いただきましたが、ソフト面は建設課以外に区役所内でどういう推進体制をとっているのですか。

(西区役所建設課)

今後のソフト面の支援は、地域の勉強会、講習会に西区の関係部署も参加したり、また、行政主催で防災の説明の場を設けたりといった形で取り組んでいきたいと考えております。

(鷺見委員)

具体的な目標があって、スケジュールが組まれているということで理解すればよろしいでしょうか。

(西区役所総務課)

自主防災組織の今後の支援として、自主防災組織として防災訓練を行ってくれた組織には、訓練にかかった経費の4分の3を助成していくという活動を続けています。

また、今回の小針青山海岸付近では、津波の危険、不安が大きいということで、通常のハザードマップだけではどこへ逃げていいのかわからないというご意見がありますので自治会、地域の方と協力してワークショップをするなどして、地域の考える避難経路を入れ込んだ避難地図の作成も行政と地域が協力し今進めています。これも希望する地域がまだ確定していないところがありますので、今後も続けていく予定にしています。

(鷺見委員)

今後の課題が出てきたときに、ハード整備とソフトの充実が一体化して初めて効果が出てくると思いますので、地域との連携や具体的なスケジュールを立てることが重要ではないかと思いい質問させていただきました。

(紅露会長)

歩行者・自転車通過交通量については、当初の指標設定に無理があったのではないのでしょうか。限られた事業年度の中で評価できる指標を設定せざるを得ないとは思いますが、市街地間を通過する自動車を、市街地を通らないようにするという道路の機能を考えると、歩行者や自転車の通過交通量を成果指標にするということに根本的な疑問があります。例えばドライバーの視点から見たときの交通安全に対する認識の変化や安心感の向上も評価の1つになるのではという気がします。

あわせて、402号線におけるアクセス改良を考えても、整備されている道路と周辺道路との機能はよく整理された上でその事業全体がきちんと整合がとれるようなものにしていくというのは重要なことと思っていますのでご検討いただければと思っております。

設定した指標では、スピードを出して自転車を乗りたい人のために整備したと聞こえてしまうので、効果を評価できる方法を考えていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

(西区役所建設課)

貴重なご意見ありがとうございました。国道402号も含めて全体的に検討させていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

(紅露会長)

皆さま方のご協力もありまして、評価対象の事業については議事終了いたしました。

対象事業は、今後も続いていくものが多数ありますし、一つ一つの事業の内容を概観すると、市民の皆さまに必要なものであることは誰も異論を挟まないものです。引き続き、委員の皆さま方のご意見やご指摘を踏まえ、今後ご検討いただければと思っております。

5 閉会

(行政経営課)

長時間にわたり、大変ありがとうございました。さまざまな視点からご意見をいただき、市としても、今後も企画立案、評価、改善というPDCAを念頭に置いて事業を進めることが必要と思っています。

本日皆さまからいただいたご意見については、この後、市として評価結果を取りまとめて、また今後の対応案、方針案の見直しに反映させていくということで予定しております。

それでは、以上で本日の会議を終了いたします。大変ありがとうございました。