

令和3年度 新潟市大規模建設事業評価監視委員会

■日時：令和3年12月17日（金）午前10時から

■場所：新潟市役所 本館6階 講堂

■出席者

○委員：小田委員、菊野委員、紅露委員、椎谷委員、根岸委員

○新潟市：道路計画課、行政経営課

■議事内容

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、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）

議事の進め方につきましては、まず事業所管課からご説明をいただいたのち、委員の皆様よりご質問やご意見をいただき、意見整理をしたうえで、評価、附帯意見をまとめたかと考えています。

今回の評価を受ける事業は、同じ計画内の事業になりますので、説明は事後評価と事前評価を一括して行っていただきまして、その後、それぞれの事業について質疑やご意見をいただきたいと考えております。

それでは、各事業につきまして、担当課より一括してご説明をよろしく申し上げます。

（1）生活空間の安全性・利便性の向上に資する道路空間整備（防災・安全）【事後評価】

（2）生活空間の安全性・利便性の向上に資する道路空間整備（第2期）（防災・安全）

【事前評価】

―道路計画課より説明―

(紅露会長)

ありがとうございました。それでは、評価に移りたいと思います。まずは、事後評価について、事業の進捗状況や効果、今後の同種事業の進め方などについて、ご質問やご意見をいただきたいと思います。ご質問、ご意見のある方は挙手をお願いしたいと思います。

(小田委員)

まず、実施できた事業として7事業が完了したということで、その7事業を選択した理由ですが、今ほどの後半の事前評価では、3事業を選択する理由を何となく見せていただいておりますが、事後評価での7事業の選択の理由は何なのかを教えていただければと思います。

(道路計画課)

本市は非常に財政が厳しい状況でありますので、すべての事業を実施することが難しいことから、事業箇所にある程度優先度をつけております。用地買収が完了もしくは完了予定の事業を中心にしながら、また早期に事業効果が発現できる見込箇所、利用状況や交通量などから、投資効果を高められる事業を優先的に進めることとしております。

(小田委員)

分かりました。その7事業を踏まえたうえで、この交通事故の発生率といいますか、小学生の発生率がこの程度になるのだというような想定のもとで、このKPIを設定されたということでしょうか。

(道路計画課)

これらの事業を進めていくことももちろんなのですが、交通安全プログラムも含めて、ほかの部署でもやっているそれらも総合的に効果があったものと考えております。

(小田委員)

この事業だけではなくて、ほかのものとの合わせて達成できたということでしょうか。

(道路計画課)

この整備効果もあったと思いますが、ほかの要素もあると考えられます。

(小田委員)

分かりました。ありがとうございました。

(椎谷委員)

子どもたちにとって、安全安心で通える通学路というのは本当に大事なことだと思っております。全国でも子どもたちが巻き込まれる事故を見ると、本当に悲しいことと思っております。分かる範囲で構わないのですが、この9ページにあります、この歩行中または自転車の事故

で、冬の方が多いかどうかはお分かりになりますでしょうか。

やはり雪のない状況ですと、道路はとても広く、子どもたちも安全に歩けるのですが、特に秋葉区は雪が多いことから、雪が降ることによって子どもたちが道路に出てしまうという状況もあり、接触事故が多いかもしれないと思ったのです。この交通プログラムは各地区によって様々書かれているプログラムで、多分その地域によっての要望も出てきているものなのだろうと思うのですけれども、やはり冬に関する何かの要望だとか、冬の事故がお分かりになれば教えていただきたいと思います。

(道路計画課)

年ごとの内容については把握しているのですが、冬といった季節性のデータは、申し訳ないのですが、今持ち合わせておりません。

(菊野委員)

9ページの定量的指標の達成状況についてお伺いたします。この目標値が全体の数字を達成目標としていらっしゃるのですが、歩行中、自転車、車、同乗中と内訳で拝見しますと、車の同乗中の件数が大幅に減っており、歩行者数も減少はしている一方で、自転車の事故はあまり投資効果が得られていないように見受けられます。

先ほど、優先度を加味して、投資効果というお話があったのですが、本事業の投資効果として歩行中の事故を減らそうとするのか、自転車の事故を減らそうとするのか、目的によって事業内容が変わると思うのですが、全体の数字ではなく個々の数字の投資効果の観点から分析がされているものがあれば、お聞かせいただきたいと思います。

(道路計画課)

新潟市では、歩行中や自転車の事故を防止するためのいろいろな改築事業をやっているところです。事業箇所ごとの状況（事業前後での比較など）を確認しましたが、分かりやすくデータが出るものがなかなかありませんでした。

ただ、平成29年度と令和2年度の比較において、事業箇所によっては人身事故件数がゼロになっている状況は確認できております。他の施策や周辺環境の変化などの様々な要因もあると思いますが、今後はなるべく事業効果を確認できるようにしたいと思います。

(菊野委員)

このあとの事前評価にも関するのですが、例えば自動車道と歩道を分けるような整備をしたですとか、死角をなくすような整備をしたとか、車道を広げたですとか、それによってこういう数字が得られたというような投資効果の説明をなされると達成状況、数字以外の部分も市民の方の理解を得るといふ部分では重要かと思っておりますので、その点をご指摘をしたいと思います。

(道路計画課)

次回の参考にしたいと思います。ありがとうございます。

(根岸委員)

9ページの最終目標値のところ、小学生の事故件数ということが目標値になっていますが、新潟市内にいる小学生の数はだんだん年々減っていくということもあると思うので、単純な件数だけではなくて、例えば新潟市の小学生、児童の中での割合という点でどうなったのかということを見たほうがいいのではないかという気がしました。

もう一つは、やはり事故件数は年によって変動があって、上がったたり下がったりするということがあると思うので、その年度だけでどうなったということは評価しづらいと思います。例えば、その前後、何年間の平均とか、そういったものを見た方がよりきちんと正しさが得られるのではないかという気がしました。

(道路計画課)

ありがとうございます。そういったデータを整理していきたいと思っています。

(紅露会長)

今の話をついて、ここにいる5名の委員はみんな同じことを考えているのだというのがよく分かりました。評価指標の設定の問題というのは現実的にデータの収集のし易さと精度とのバランスを取って行うということですので、指標が実態を的確に評価できるものと、間接要因が入ってきて、評価しづらいものがあるところはやむを得ない部分があると思います。

一つお伺いしたいのは、おそらく教育委員会を經由して、各学校にどこが危険なのか等の要望を確認しながら事業箇所の設定を行っていると思うのですが、こういったことを重視しながら事業箇所の選定を行っているのかを教えてくださいとありがたいです。

(道路計画課)

事後評価の計画については、通学路交通安全プログラムで長期対策と短期対策を基に設定しており、長期対策というのは抜本的なものなので、箇所数は全体的に少ない傾向にあります。新しい整備計画についても、長期対策箇所というのは基本的にすべて入れて整備計画を作成しています。

(紅露会長)

分かりました。そうすると、施設の改築を含むようなものについては基本、必要な箇所を細切れにして、細く長く事業を継続してやっていくということによろしいのですか。

(道路計画課)

その中で特に用地交渉等が進んできているところについて、優先的に実施していくという

方針を持っております。

(紅露会長)

改築などの要望は、教育委員会を通じて上がってくるのがあまり多くないという認識があり、今回は長期対策ということで事業化をしているものは、よほどの場所なのかという感じを受けました。

例えば、郊外でもすごく交通量が多いとか、大型車が多いようなところの脇を子どもが歩かなければいけないような場所だったとか、ここは何とかせねばという箇所に対してこういった事業をされていると理解しようと思っていたのです。そういうことを前提にして、今回の評価指標や達成率が本当に確実に効果があったかどうかは、変動する要素も大きく、わかりにくい部分はあるにせよ、通学児童の安全の確保という意味では効果があったと解釈できるのではないかと考えております。小さなお子さんを持つ保護者の皆さんは、子どもの安全に対して神経を尖らせている方が非常に多く、市民の皆さんの注目や関心など集まっているところでもありますので、ぜひ、引き続き継続してやっていただけるとありがたいと考えております。

それでは、続いて事前評価に移ります。事業の成果指標の妥当性や計画の実現可能性などについて、ご質問やご意見をいただきたいと思います。ご質問やご意見がある方は挙手をお願いします。

(根岸委員)

この3事業ができれば、KPIを達成できるというように読めてしまうのですが、紅露先生からお話があったように、それをやることによって本当によくなっているか、安全性が向上したということを何らかの形で出す必要があると思います。道路さえ完成すればこのKPIが達成できることは少しどうなのかと思いました。

それともう1点、駅の周辺事業はなぜここには含まれていないのかを教えてくださいと思います。

(道路計画課)

前半のご質問についてですが、事業ごとにどれだけの効果を得たということは検証していかなければいけないと考えており、新しい事前評価箇所についてはメッシュデータにおける現在の事故件数情報を把握しておき、これが工事後どのようになったかを検証しつつ、事業箇所ごとの対策や効果を分かりやすくしていく必要があると考えています。

目標値に関しては、取り組む5年間で最大の効果を発揮できるような目標設定をさせていただいていますので、進捗できるところはどんどん進捗させていきたいと考えています。駅関係の整備については、条件的に今は整備計画に入れることが難しいという、国の施策上の

状況もあり、別計画のほうで事業を推進するように事業を移しております。

(根岸委員)

少し言い方が悪いかもしれませんが、予算が付けばもうオッケーだということではないということ、もう少し見据えるようにしていったほうがいいのかないかなという気がしました。

(菊野委員)

そもそもの質問ですが、事後評価の中で 24 が未完了となっている。今回、そのうちの 18 を投資効果として選んだということによろしいのでしょうか。

(道路計画課)

駅関連の事業としては複数事業が含まれておりまして、24 事業のうち 6 事業が駅関連の事業となっているものです。駅関連のものがすべて抜けたことで、通学路関連の 18 事業だけが残っている状況です。

(菊野委員)

駅関連というのは、小針駅とか石山駅等々のロータリー関係ですか。

(道路計画課)

そのとおりです。一つの駅の事業として、アクセス路が複数あり、アクセス路ごとに事業を起こしていく関係もあったため、越後石山駅と小針駅の事業に関しては複数事業が含まれている状況です。

(菊野委員)

6 事業の取り扱いについて説明があったほうがいいのかもしいですね。

(根岸委員)

私から 2 点、質問をさせていただきます。1 点目は、事前評価と事後評価で、ほぼ同じような道路空間整備を行う事業ですけれども、定量的指標というものが事故の件数から達成率に変わっているわけですよね。これは、どういう趣旨で変わったのか。あるいは変えていいのかということ伺いたいということです。

もう 1 点は、この道路整備というものは交通安全のためだけのものと言えるのかどうかということで、例えば、旭町日和山線は私も住んでいる家が近いので分かっているのですが、都市計画道路としてもともと設定されている道路でありまして、そういった従来の都市計画道路の整備と交通安全ということの関係をどのように理解すればいいのかということ伺いたいと思います。

(道路計画課)

前計画で採用していた交通事故検証というものを採用しなかった理由のひとつは、国土交通省からの事務連絡で、指標設定の厳格化が求められ、その中の定量的指標の事例として、

交通安全プログラムの進捗というものが明示されていることです。また、今回の第5次社会整備重点計画において、前計画の指標設定で参照していた交通事故の抑止に関する法策が変わり、本計画の事業とは整合しなくなったことを受け、指標の設定を見直しました。

二つ目のご質問ですが、今回の新整備計画に入れている事業の取り扱いについては、本整備計画が通学路交通安全プログラムに指定した箇所の事業のみで構成した国費上の優遇措置がある重点整備計画であることから、基本的には交通安全に資していると解釈しております。

(根岸委員)

では、2点目のほうは、特に都市計画道路となっているなどは関係なく、今のお話いただいた観点で選び出されて事業を行っているということですね。ありがとうございます。

(椎谷委員)

交通安全プログラムの関連で、保護者アンケートも行われていたと思うのですが、保護者の方にとって、ここが危険だとかそういったことがプログラムの中に反映されているということであれば、現在の進捗状況やそれを知るための手段がわかりにくいと感じる。保護者が安心できるということももちろん大事なことだと思いますので、その周知などはどのようになっていますでしょうか。

(道路計画課)

今ほどのアンケートですが、当課からそういった働きかけを行っている状況ではありませんので、いただいたお話は参考にさせていただきたいと思います。

(椎谷委員)

チームを組んで警察ですとか、行政の方とかで点検をされているというようなことが書かれていたと認識しております。勘違いだったら申し訳ないのですがけれども、やはりその中に普段歩いているところ、子どもが歩いているところについても反映されるといいなと思いました。ありがとうございました。

(紅露会長)

今ほどの交通安全プログラムについてですが、アンケートを定量指標に入れられるかどうか、客観性があるかどうかという点でどこまでできるかということだと思います。もしそういうことが可能であれば、直接子どもの安全は子どもが見るのではなくて親が見ているのだらうと思いますので、そういった声を成果があったかどうか、実感としてどうだったかどうかを測るものとして集めることも有効なのではないかという気がします。

やはり、子を持つ親の立場からすると、こういった交通安全にかかる事業について、交通安全に反映されたかどうかということはやはり気になるし、きちんと安全になりましたということを、事業をやられた皆さんにぜひ伝えたいということもお気持ちとしてお持ちなのか

と思います。様々なお力を借りたりしながら、意味のある取り組みことをやっているのだと思うので、地域からの要望とそれに対する取組み、成果などがスムーズに行き来ができるようなあり方がいいかと思います。

併せて、定量的指標を今回は達成率に変えて進めるということで、ご質問もあったのですが、やはりどうしてこれに変わるのかという疑問はありますし、結局、距離換算にするにしても、金額ベースでいくにしても、どのような事業計画が現実的に可能で、どういうところまで達成できるのかという点で難しい部分はあると認識しています。

その中でも効果がうまく測れるようなものを検討していただきながら、今回はこういう観点で、次は別な観点で評価の物差しを設定されるということでもかまわないと思うのです。

大切なことは、そういう評価の尺度を皆さんが多面的な観点から設定することだと思います。指標の設定、評価は継続して取り組んでいくものだと思いますので、一定程度が経ったときに自己点検を考えていくこともいいのかなと感じながらお話を伺わせていただきました。

皆様、貴重なご意見やご質問をありがとうございました。今後の大型公共事業の事業の進捗や計画の立案とか、そういったところに貴重なご意見を反映していただければと思っております。

以上で、今回の議事案件はすべて終了となります。ありがとうございました。

それでは、事務局に進行をお返しいたします。

(事務局)

皆様、大変ありがとうございました。本日いただきましたご意見につきましては、今後の事業計画に反映させていただきます。

それでは、委員の皆様へご連絡です。本日の議事録、委員の皆様よりいただいたご意見につきましては後日、委員の皆様へメールにて送付させていただきますので、内容のご確認をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

それでは、以上で本日の会議を終了いたします。ご審議ありがとうございました。