

令和6年度 新潟市大規模建設事業評価監視委員会

■日時：令和7年1月20日（月）午後1時半から

■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：新潟駅周辺整備事務所、下水道計画課、行政経営課

■議事内容

- 1 開会
- 2 行政経営課長あいさつ
- 3 会長選任・あいさつ
- 4 議事

■議事録（※議事内容の1～3、各事業の説明部分は省略）

（佐伯会長）

これより、議事に入ります。進め方ですが、まず、各事業の担当課からご説明いただいたあと、委員の皆様よりご質問、ご意見をいただきたいと思えます。

まずは、事後評価となります「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、新潟駅周辺整備事務所より説明をお願いします。

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）【事後評価】

－新潟駅周辺整備事務所より説明－

（佐伯会長）

ありがとうございました。

それでは、質疑に移りたいと思えます。ただいまご説明いただいた事業について、ご質問のある方はお願いいたします。唐橋委員お願いします。

（唐橋委員）

ご説明ありがとうございました。全般的なところで確認ですが、資料の2ページにある幹線道路整備のところ、令和6年度に終わるとのことだったと思うのですが、3跨線橋の話等もある中で、今回、評価するのはどの部分なのかなど。全体なのでしょう。そうすると、当初の計画で6年度までにここまでやるというタイムスケジュールがあつて、現在はそこは終わっているという認識でよろしいのか、また遅れているということなのか。あ

とは、事業費が47億円ということで、これは何に対する事業費なのか、また、これは例えば計画どおり進まなかったことで増えるものなのか、そういったところもご説明をいただければと思います。

まずは、ちゃんと当初の計画どおりに進んで終わるものなのかというところからお願いします。

(新潟駅周辺整備事務所)

今回の整備計画の概要ですが、こちらのほうは令和2年度から令和6年度までの5年間の整備計画となっていることは説明させていただきましたが、この中で今回審議していただくのは、新潟駅西線、新潟駅東線、出来島上木戸線、高架下駐輪場の4つになります。

それで、今回、事後評価で前回、目標設定させていただきました、自転車での移動距離、あとは雨ざらし駐輪場の割合の減少ということで、すべてかかわっている路線がこの整備計画の中に入っているという形になっております。

予定どおりに事業を終了しましたのが新潟駅東線であり、こちらは令和6年度で事業完了させるという形で前回は事前評価のほうを審議させていただいたところでございます。

高架下駐輪場につきましては、高架下ですとか駅前広場の工程のほうが少し遅れておりますので、それに合わせる形で今回の令和6年度までの計画で完成する予定だったのですが、ちょっとこちらの駐輪場のほうは実際のところ遅れているという状況でございます。

駅西線につきましては、2期の計画を立ち上げる時点から、もう終わる形ではなかったのですが、こちらのほうは前回は説明があったのですが、このままでは終わりませんけれども、今回の目標指標にあたっては、一応、駅西線と駅東線、どちらも通行可能になったという前提のもと、移動時間を算出させていただいてまして、今回は駅東線のほうが駅西線を通るよりも距離が短いので、最短距離を通ったときの移動時間の算出ということで今回、事後評価のほうで数字をあげさせていただいているところでございます。

それと、事業費の47億円ということなのですが、こちらのほうがそれぞれ4路線ずつ事業費のほうを割り振っております、だいたい駅西線、1路線12億、13億程度の事業費を見込んでおりました。実際のところ、実施にかかった費用というものはもう少し下がっているところではございますが、今後も駅西線は当然、続いていきますので、事業費としては、まだこれから積んでいくという形になっております。

ご質問に対する回答になりましたでしょうか。

(唐橋委員)

要は、事後評価として、どこが事後になるのか。対象となるのは東線だけですか。

(新潟駅周辺整備事務所)

対象となるのは今回事後評価していただく整備計画に記載のある事業に対してとなります。

(唐橋委員)

全部、事後評価せよという、そういうお話なのですか。

(新潟駅周辺整備事務所)

事後評価というのは、多分、定量的指標を事後評価していただいて、ご意見をいただくという形になりますので、前回が最初、目標を立てたときが、こちらの流作場五差路の交差点から新潟駅南口の交差点までで、これが駅西線と駅東線が開通する前は、ルートとしては旧米山踏切を通るルートと東跨線橋のほうを回るルートというものがあります。こちらのほうが最短距離を適用しまして、旧米山踏切を通ったほうが7分31秒かかりますよということなのですけれども、これに対して今回の整備計画の中に入っております、新潟駅東線と新潟駅西線の道路が開通した前提でいきますと、新潟流作場五差路の交差点から駅東線を通るルートと新潟駅西線を通るルートの距離を比べますと、駅東線を通ったルートのほうが短いので、こちらのほうで今度、時間を算出するという形になります。そうしますと、2分2秒短縮いたしましたという形になります。

(唐橋委員)

それは目標値、実現値で見ればいいのですか。

(新潟駅周辺整備事務所)

目標値です。

実績値じゃないのか。

(新潟駅周辺整備事務所)

目標値があって、それに対する今回の実績値をみていただくと。

(唐橋委員)

実際にそうだったということでしょうか。

(新潟駅周辺整備事務所)

計画の中で完成した路線が駅東線になりますので、駅東線が完成すれば計画どおり、この整備計画内で最短距離を通過して北から南へ行けるといいう形になります。

(高橋委員)

予算的な目標値はあるのでしょうか。

(新潟駅周辺整備事務所)

予算的な目標値というのは正直、ないのであるけれども、それぞれ1路線いくら、総事業費というものもありますので、極力その枠内でコストダウン等を図りながらやっていくと。

(高橋委員)

西のほうをやるときに、何か障害があれば、また増える可能性もあると。

(新潟駅周辺整備事務所)

そうですね。何かしら、やはり土木工事ですので、特にJRさんの高架下を通るということで、さまざまな支障物件も正直、出てきておりました。そちらのほうはJRさんと協議しながら協定を結びながら支障物件を移設しまして、新たに今、駅東線が工事中という形になっております。

(根岸委員)

では、私からよろしいですか。私からは基本的な質問になってしまうのですが、この定量的な指標についてなのですが、これは、この事業を計画した段階で、こういう観点で評価をしますよということで予め定めたものという理解でいいですか。

(新潟駅周辺整備事務所)

はい。

(根岸委員)

そのうえで、今回2点、定量的指標をあげられているのですが、これは全体のさまざまなKPIを設定した中での、ごく一部をここで見ているということですか。それともこの事業全体は、この二つの指標で評価するという想定でやってきのか、そこも確認していいですか。

(新潟駅周辺整備事務所)

現在の2期の整備計画を立てたときに、この二つの定量的指標が設定されておりますので、さらにこの整備計画は道路が3路線と駐輪場一つという形で設定されておりますので、あくまでこの整備計画の目標として、この二つの定量的指標が設定されているという形になります。

(根岸委員)

分かりました。

あともう1点、この資料とは、ずれてしまうかもしれないのですが、公共事業をするときって、恐らく事前にB/Cみたいなものを作って、費用とそこから得られる便益みたいなものを比べてどうかということを見ていると思うのですが、この事業で言う便益はどういうものなのか、教えていただけますか。

(新潟駅周辺整備事務所)

B/Cにつきましては、今回、整備計画の中においてあります路線、こちらのほうは交付金をいただくにあたって出す必要のない事業という形になっております。

ただ、B/Cの定量的指標を設定するにあたりまして、当然、移動時間という項目もありますので、前回、令和2年の前だから、令和元年度に2期の計画を事前に評価していただい

ているのですけれども、そのときもB/Cは設定する必要のない事業となっております。

ただ、B/Cの中には、一応、そういう指標もあったので、今回の指標にあたっては移動時間という指標を使わせていただいたという形になっております。

(根岸委員)

分かりました。

質問ばかりだと先に進まなくなっちゃうと思うので、私個人の意見としては、この事業はまだ途中の部分もあると思うのですけれども、駅の南側と北側の間での利用の促進や賑わいの創出が図られるということであれば、これはとても望ましいことだと思います。ただ、1点気になるのは、指標があまりにそれとずれているところがあるように思えて、それは道路を作ればかかる時間は短くなるだろうし、自転車の雨ざらしを減らすということは、そもそもそれが目標ではなくて、その過程で生じることのような気がします。雨ざらしをなくすのだったら、ただ屋根をつけられればいいだけの話なので。そうすると、やはりこの目標に即した指標、あるいは評価の観点というものを予め事前のときに設定されたほうが、あとあと事後、あるいは再評価というときにもよろしいのかなという気がします。今後2期、3期に進むと思いますけれども、そこでぜひご検討いただきたいと思います。一体的利用は促進できたのかどうかとか、賑わいの創出が目標なので、賑わいの創出が図られたのかどうか、そういうことが評価できるような指標をぜひ、この場ではないのかもしれないのですけれども、骨を折って検討していただきたいというふうには感じました。

私からは以上です。

(佐伯会長)

当初は、質疑応答して意見聴取というようなことで。

(根岸委員)

すみません、勝手に先走ってしまいました。

(佐伯会長)

いいえ。もう質問でも意見でもどちらでも構いませんので、併せてやっていただいても結構なのです。他にいかがですか。

(横尾委員)

私もお聞きしてよろしいですか。私は建築の専門家ではないのですけれども、住民目線でお聞きしたいと思います。この快適性とか、そういったところを何か住民の声のようなものを聞くアンケートですとか、そういったことで測ったりする仕組みは持たれていますか。

(新潟駅周辺整備事務所)

駅周辺事務所としては、ちょっとそういう調査はしていないのですけれども、市政世論調

査の中で、いろいろとやはり市民の満足度ですとか出ているのですけれども、こちらの項目のほうを今後、また令和7年、8年と世論調査も当然ありますので、そちらのほうの内容も注視しながら今後、どういうふうに駅周辺のまちづくりをしていくかですとか、ちょっとうちの事務所のほうでも考えていく必要があるかなとは感じております。

(佐伯会長)

では、意見ををお願いします。

(唐橋委員)

ご説明ありがとうございます。この事業は新潟駅の周辺を広い範囲にわたって計画的に行われていますが、鳥屋野線が繋がったときには非常に便利になったなというふうに思いましたし、バスのターミナルができたのもそうだと思います。今回、東線と西線について、最終的には、車が通ることも想定されている中で、まずは自転車、歩行者というところで、まずはできるところから進めていただきたいと思います。

駅の賑わいについても、これはJRさんのお陰なのか、周辺施設ができてから、かなり多くの人々が来られるようになりまして、また今後、万代の前の広場や道路についても整備されると賑わいが期待できるのかなと。新潟市の玄関口ですので、ぜひとも継続して進めていただきたいと思います。

(新潟駅周辺整備事務所)

ありがとうございます。

(佐伯会長)

ほかに、いかがでしょうか。

(高橋委員)

私はペーパードライバーなのですが、自転車で万代から駅の周辺に行くときに、駐輪場がなくて大変な思いをしているので、今回こういうふうに東、西とできると、とても良いなと思いますし、このまま進めていただければと思います。また、雨ざらしの南口の広大な駐輪場をちゃんと高架の下に置くことによって、あそこも有効活用できると思いますし、また賑わいの創出の部分でも役立つと思うので、進めてほしいと思います。

ですが、便利になると、危ない部分も出てくると思いますので、その点も考えていただければと思います。そして、この間見学させていただいたときに、JRさんの倉庫になっているような部分を貫く予定とおっしゃっていましたが、地震がきたときや何かあったときにその強度を保てるよう、しっかりと見ていただいて進めていただきたいと思います。

(新潟駅周辺整備事務所)

ありがとうございます。

(佐伯会長)

では、私のほうからも。この事業は新潟市民にとって非常に重要な事業だと思いますので、成果もいろいろ現れていると思いますし、今後もまた残っている部分も着実に進めていただきたいと思います。

あとは根岸先生のお話とほとんど同じなのですが、目標と、それから成果を測る指標が、何かちょっとずれているなという感想を持ちました。それとあとは事後評価の時期というのですかね、多分、決まっていて、その事業の終わりの年度か何かでやられるということなのでしょうけれども、事業が完了したばかりで、成果が現れていないときに無理矢理事後評価をするというの、ちょっとどうかと。事業の性質によっては、できてすぐに成果が分かるような事業もあるでしょうし、そうでないものもあるので、そこら辺を弾力的に、1年、2年経ってから事後評価するとか、そのようなシステムをされてもいいのかなと思いました。

ほかに何かございますでしょうか。よろしいですか。

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等をご検討いただければと思います。ありがとうございました。

(新潟駅周辺整備事務所)

ありがとうございました。

(佐伯会長)

続いて、今度は再評価となります「鳥屋野・万代・下所島排水区大規模雨水処理施設整備事業」について、担当課よりご説明をお願いします。

#### 鳥屋野・万代・下所島排水区大規模雨水処理施設整備事業【再評価】

##### 一下水道計画課より説明一

(佐伯会長)

ありがとうございました。

それでは、質疑応答に移ります。ただいまご説明いただいた事業について、ご質問のある方はお願いします。

(根岸委員)

新潟大学の根岸です。よろしく申し上げます。ご説明ありがとうございました。

ちょっと質問がございます。マニュアルの変更によって、便益が大きくなったということと、あとは事業内容の変更によって事業費が変わったり、あるいはまた便益も変わったりということがあると思うのですが、それがちょっと区別されずに、全体として出ている

ので、そこは少し分かりにくかったです。事業の内容変更によって経費や便益はどう変化したのかについて、もし分かれば、そこをまず限定して教えていただくことは可能でしょうか。

ご説明でも、便益、効果が少し減ったというように聞こえていたので。

(下水道計画課長)

まず、経費の増額なのですが、改めましてなのですが、見学いただいた 3,500 ミリのシールド工事自体は延長が減ったのですが、そのかわりに弁天線から新たに接続する管渠推進工事というものを追加で行います。シールド工事というのは、もともと 2,540 メートルあったものが 2,360 メートルに減ってはいるのですが、延長短縮による減額というものと、112 メートルとはいえ、新たな新しい工事を生み出すというのは、大きく違いがありまして、その結果、管径は小さくなっているにもかかわらず、約 13 億円という増額が生じています。また、幹線に水を引き込むための枝線があるわけですが、引き込む位置が交通状況等諸々ございまして、幹線からかなり離れてしまった箇所もありまして、これによる増工で 18 億円という増額が生じています。これらの増額で合計 31 億円という経費が増加しました。

さらに管径が一部小さくなったことで、暫定貯留容量も少なくなり、便益が少なくなるという事実があります。一方で、費用便益分析マニュアルの改訂により被害率が大幅に見直されました。昨今の気候変動による水災害というものが頻発化、激甚化していますけれども、被害実績がマニュアルに組み込まれて、前回便益算定時よりも被害率が引き上げられた状況です。便益算定時は、事業範囲に被害率を掛けて想定される被害額を出すわけですが、その額が大幅に増加したことで、事業によるその改善効果である便益も増加し、結果として総便益は増加となりました。

(根岸委員)

分かりました。ありがとうございます。

追加の質問で申し訳ないのですが、資料の 5 番の事業の投資効率において、浸水範囲の見直し前と見直し後という地図のところ、内径の変更などで暫定貯留容量は減ってしまったとありますが、これは機能としては少し弱まったということの理解でよいのでしょうか。その下のもう一つの矢印のところ、暫定貯留量の減少によって浸水軽減面積が減ったというふうに書いてありますが、これは私のイメージからするとキープできるものが減ったのだから、むしろ浸水面積は増えてしまうような気がするのですが、その関係について教えてください。

(下水道計画課長)

言い回しが確かに非常に分かりづらくて、貯留容量の減少によりまして、やはり効果が少

し小さくなりました。ですので、右側の見直し後のほうが浸水深 20 センチ以上の赤が大きくなっています。もともと指標としまして、見直し後について、赤から黄色に浸水深 20 センチ以上から 20 センチ以下に減る面積が 2.05 ヘクタール。浸水深が減る面積が 2.05 ヘクタールありますという効果を謳っていたのですけれども、効果が薄くなったために、20 センチ以下に減る面積が少なくなってしまったということですので、すみません、非常に言い回しがまどろっこしくて申し訳ないのですけれども。

(根岸委員)

分かりました。ではこのスライドの表は浸水する範囲が前よりも減ったことを表しているのではなく、効果が小さくなったということを示しているかと。

(下水道計画課長)

そのとおりでございます。

(根岸委員)

承知しました。

あとは些末な点になりますが、6のスライドで、費用対効果の表があって、真ん中の右側に総便益とあり、総便益の右の文字が「残事業費と全体事業費」となっているのですけれども、これは残事業費から生じる便益というふうに理解して良いのでしょうか。それとも単なる残事業便益ということの間違いなのか、言葉の話なのですがいかがでしょうか。

(下水道計画課長)

そうです、便益の間違いです。申し訳ありません。

(根岸委員)

そういうことですか。分かりました。私の質問は以上です。

(佐伯会長)

ありがとうございました。

他にいかがですか。

(唐橋委員)

ご説明ありがとうございました。私も費用のところ、当初の事業費が 82 億円で、これが 113 億円になり、38 パーセントくらいの増加が見られると。総延長の距離はあまり増えていませんが、期間を 2 年延ばした影響が大きいということなののでしょうか。何にどのくらい、例えば材料にいくらかかるのか、そういったものってあるのでしょうか。

それともう一つは、ここに出てきたプラス分、約 31 億円がすべてこの工事にかかる分だとすると、令和 2 年からやっている当初の工事に関しても、実際にはもっとかかるのではないかと感じています。人件費もそうですし、材料費等、そうしたものがもう少し増える可能性

というのは見ておいたほうがいいのではないかと思います、そこはもう済んでいるのかお聞きしたいと思います。

(下水道計画課長)

全体事業費の増額分のお話なのですけれども、参考資料等を用意していなくて大変恐縮なのですけれども、事業内容の変更箇所について、交通規制も新潟市中心部なのでかなり厳しく、施工時間等も限られている中で、大きい雨水管渠を作って、そこにつなげていく関係で掘る深度というものもかなり深いところまで掘る必要があって、どうしても一箇所当たりの額が大きくなってしまうというところです。

(唐橋委員)

これをやるので2年延びるということなのですよ。

(下水道計画課長)

そうです。

(唐橋委員)

これをやらなければ当初の計画どおり終わっているということで、よろしいのでしょうか。

(下水道計画課長)

そうです。これらの変更要素によって2年間延びるというところです。

(唐橋委員)

分かりました。

(下水道計画課長)

あとは当然、人件費等の高騰も含めて含んだうえで計画どおり終わられるようにいろいろ工夫をしてくれているところなのですけれども、それをもってしても、なおこの増額を変更しないと事業としては完了が見込めないというところで、その増分も含めて考えて増額を検討しているところです。

(唐橋委員)

分かりました。

(佐伯会長)

ありがとうございました。

他にいかがですか。

(根岸委員)

追加で申し訳ありません。今の話を伺っていると、この工事内容の変更によって、雨水を溜める、処理する機能もやや低下するし、そこにかかる経費も新たに追加でかかるのが非常に大きいと。また、工期も2年延びるため、その費用も増加するということがあったわけです。

けれども、そういう経費の増加をおしてまでも内容変更が必然だった、必要であったということなのでしょうか。その部分の説明を簡単でもいいので補足していただいてもよろしいでしょうか。もしかして現場視察のときにお話があったのかもしれません、私は行っていません。

(下水道計画課長)

幹線 3,500 ミリを後退させるというお話なのですけれども、ちょっと具体的なお話をさせていただくと、はじめはこの幹線が弁天線まで到達するつもりだったのです。なぜここまでいくかという、ここに最終的な排水先の既存下水道があって、ここにつなげないと、ただ管があるだけになってしまうためです。しかしながら先ほどお話ししたとおり、3車規制が必要になるということで、現状の施工方法では無理だということになりまして、ヤードをそれなりの場所を確保しないといけなかったのが難しかったのですが、着工後、既存民間施設の前面道路について作業ヤードを確保する交渉が成り立ったので、なんとかここまで後退させてきたというところです。

そのうえで、弁天線上では、分水人孔といって、穴を掘って既存の下水道とつなげてあげないといけないのですけれども、それであれば、1車規制で短期間で加工できるということで、交通管理者等から承諾をいただいたところです。

(根岸委員)

理解できました。じゃあ3車線規制が、もうこれはできないという、当初の予定がそもそもできない想定で作られてしまっていたという理解でいいですか。それとも何か状況の変化によってできなくなったという。

(下水道計画課長)

着工後の周辺交通状況の変化により、当初の予定を変える必要がでたということです。令和2年度以前に計画策定していますので、新潟駅高架化後の交通状況の変化というのを、まだそこまでしっかりと見込めず、実際に事業が進んできた中で、やはり当初の計画では難しいという判断になってしまったという時系列になっています。

(根岸委員)

承知しました。ありがとうございました。

(唐橋委員)

今の先生のお話もそうなのですが、効果が少し下がったことをちゃんと表すには、近年の水害被害激甚化を踏まえた被害率見直しによって便益費が増えたことによる効果が増えました、けれど、工事を変更することによってそこから少し後退した部分もありますというのを分けて見せたほうが分かりやすいかなと思いました。

(下水道計画課長)

かしこまりました。ご指摘ありがとうございます。

(高橋委員)

この絵を見ると何も変わっていないじゃないかと思うので、やはりちゃんと踏まえたことがあってということを書いていただけると分かりやすいかなと。そして今回また7月25日の雨でも万代地区や駅南地区で冠水して内水氾濫していましたので、ぜひこの事業をちゃんと計画どおりに進めていただければと思います。

(横尾委員)

先だっても見学もさせていただきました。ありがとうございました。地上で造る建物と違って、地下で行われていることなので、周辺の市民の皆さんも何が行われているか、非常に不安も多いかと思います。

そうした中で、親しみやすいパンフレット等も作られていたり、動画も作成されていたり、理解を深めようとされているのは、すごく私は嬉しいなというふうに思いました。

内容については、今回、これだけの説明を聞いて、やっと私たちも、そういうことだったのだなと分かったところですので、市民の皆さんにもできるだけ分かりやすいように内容や工期の進捗をお知らせいただけたらと思います。

(高橋委員)

私は防災士として学校の防災教育にも携わっているのですが、このパンフレットはぜひ学校にたくさん置いていただいて、説明をしたいと思いますし、皆さんからもしていただきたいと思います。

(下水道計画課長)

ありがとうございます。

(横尾委員)

ちょっと話が逸れますけれども、別の視点から見ると、これだけの最新技術の工事が、今、新潟市で行われているという非常に貴重な期間なのだなというふうにも思った次第です。なので、大学の先生方等にも、ぜひ学生の皆さんが現場に足を運んで学ぶような機会にしたりとか、ぜひこの機会に、新潟の市政や大規模な建設事業について、興味、関心を持っていただくような取組も行っていただけたらと思います。

(下水道計画課長)

ありがとうございます。

(佐伯会長)

あとはご意見を伺えますでしょうか。

(根岸委員)

私も意見としては、市民の生命と財産を守るという機能は公共の役割として最も大事なことですし、近年の気候変動を踏まえた対応というのが求められているところが非常に大きいと思いますので、ぜひそういった観点で事業を粛々と、またちゃんとした形で進めていただければありがたいなと思っています。

(唐橋委員)

この工事もそうですが、新潟市内の必要なところに順次、災害から身を守るような事業を継続して行っていただければと思います。

(佐伯会長)

私も事業継続に異議はありませんので、ぜひ進めていただきたいと思っています。

ただ1点だけお願いなのですが、この事業どうこうという話ではなくて、再評価の委員の役割は、事業継続の是非について意見を述べるということで、やたら“非”を主張することは多分ないと思うのですが、やめたらどうなるのかという視点でもちょっと資料を作って、こういう弊害が出ますよというところを少し説明していただけると、必ずしも委員の方が専門家だけではないので、そういう視点でも資料を作っていただくとありがたかったかなと思いました。ただ、この事業については、継続が妥当だと思います。

ということで、皆さんからご意見をいただきました。

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ご対応等をご検討いただければ結構かと思います。ありがとうございました。

(下水道計画課長)

ありがとうございました。

(佐伯会長)

それでは、これにて議事案件すべてが終了しました。

皆様方のご協力により、議事が順調に進みましたことにお礼申し上げます。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したいと思います。

(司 会)

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を踏まえまして、後日、各所管課において事業の評価を決定し、その結果についてはホームページで公表をさせていただきます。

また、本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様にもメール等で共有させていただきますので、内容のご確認をよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、令和6年度新潟市大規模建設事業評価監視委員会を終了いたします。

本日は、どうもありがとうございました。