

## 第 2 4 回

# 札幌市公共事業評価検討委員会

## 議 事 録

日 時：令和 2 年 1 2 月 2 日（水）午後 1 時 3 0 分開会  
場 所：札幌市下水道河川庁舎 1 階 大会議室 A・B

## 1. 開 会

●計画係長 定刻となりましたので、ただいまより第24回札幌市公共事業評価検討委員会を開催いたします。

私は、本日の司会役を務めさせていただきます建設局土木部計画係長の青木でございます。よろしくお願いいたします。

当会議室は暖房が入っているのですが、換気を含め、窓を開けておりますので、協力をお願いいたします。

それでは、委員会の開催に当たりまして、建設局土木部長の國兼よりご挨拶を申し上げます。

●土木部長 お疲れさまです。建設局土木部長の國兼と申します。

第24回札幌市公共事業評価検討委員会の開催に当たりまして、一言、ご挨拶を申し上げます。

本日は、委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところ、当委員会へご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

現在、札幌市内、北海道内では新型コロナウイルス感染者数が増加しているところであり、予断の許さない状況ではありますが、当委員会の開催にご賛同いただきましたことに重ねてお礼を申し上げます。

当委員会は、平成10年度に設置されて以降、昨年度までの22年間、計23回の委員会が開催され、110件の公共事業についてご審議いただいております。

公共事業は、防災面やまちづくりを展開していく上で大変重要なものであるという側面がある一方、財源の確保や用地買収などが難航した場合は事業が長期化してしまうという性質も持ち合わせております。事業が長期化した場合には、その時間の経過とともに、果たす役割や効果が変化していくことも事実であります。

いずれの公共事業につきましても、担当部局においては、事業開始時点や事業中においてもその有効性を検証、把握した上で事業を進めているのですが、一定期間を経過した事業については第三者の視点で改めてご評価いただくということが極めて重要なことと認識しております。

本日もご審議いただく対象案件は1件の街路事業のみとなっておりますが、委員の皆様におかれましては、何とぞ、当委員会の役割や趣旨などをご理解いただき、それぞれご専門のお立場から忌憚のないご意見を頂戴できればと思っておりますので、どうかよろしくお願いいたします。

以上、甚だ簡単ではございますが、開会に当たってのご挨拶とさせていただきます。

本日は、どうかよろしくお願いいたします。

●計画係長 これより座ったままで進行させていただきます。

それでは、本日もご出席をいただいております委員の皆様をご紹介申し上げます。

なお、委員の皆様におかれましては、平成31年4月1日付で2年間の委員委嘱を行っ

ており、今回で2年目となりまして、委嘱期間の最終年度となります。

私の左側から時計回りでご紹介いたします。

北海道大学大学院工学研究院教授の内田委員でございます。

北海道科学大学未来デザイン学部人間社会学科教授の碓山委員でございます。

北海道武蔵女子短期大学学長の町野委員長でございます。

弁護士の毛利委員でございます。

社会保険労務士の遠藤委員でございます。

一般社団法人北海道開発技術センターの中前委員でございます。

以上、6名の委員の皆様にご出席をいただいております、札幌市公共事業評価検討委員会規則第3条3項によりこの会議が成立することをご報告させていただきます。

委員の皆様、本日はよろしくお願ひします。

続きまして、お手元の資料のご確認をさせていただきます。

まず、本日の委員会の会議次第及び委員名簿です。次に、右肩に資料1と記載された令和2年度再評価対象外事業報告書、資料2と記載された第24回札幌市公共事業評価検討委員会資料です。そして、札幌市公共事業（国土交通省所管補助事業及び交付金事業）再評価実施要領が一番上にとじられた関連する条例、規則、要項などです。さらに、参考資料として、本日説明時に使用しますパワーポイントを印刷したものが1セット、新琴似3番通のものです。

資料の不足等はございませんでしょうか。

## 2. 報告事項

●計画係長 それでは、次第の2の報告事項に移ります。

報告事項としては、令和2年度再評価対象外事業の5件でございます。

再評価対象外事業については、再評価実施要領に再評価を実施しないことができる例外規定を設けておまして、審議の余地がないと認められる事業に関しては本委員会で報告事項として取り扱うこととしております。

お配りしております資料1の令和2年度再評価対象外事業報告書をご覧ください。

再評価対象外事業としては、街路事業2件、下水道事業1件、河川事業2件であります。

この各事業の事業概要と審議の余地がないと判断した理由をご報告させていただきます。

1ページをご覧ください。

初めに、事業名、防災・安全交付金 札幌圏都市計画道路事業 3・4・615号 新琴似・屯田通でございます。

事業概要についてですが、本路線は広域交流拠点である麻生・新琴似地区及びJR新琴似駅、地下鉄麻生駅へのアクセス道路となっております。こちらは、通勤・通学に広く利用されるバス路線ですが、幅員が十分ではないことから、ラッシュ時やバスの定時性の確保が課題となっております。本事業では、通行車両の交通機能やバスの定時性を確保し、

歩行者や自転車が安全かつ快適に通行できることを目的として整備を行うものでございます。

審議の余地がないと判断した理由ですが、進捗率が94%と非常に高く、用地買収は100%完了しております。残事業は一部区間の道路改良のみであるためです。また、B/Cは令和2年度の時点で1.2を超えており、現在までにB/Cが下がる要因もないことから、事業効果が見込まれるため、審議の対象外と判断したところです。

続きまして、事業名、社会資本整備総合交付金 札幌圏都市計画道路事業 3・4・200号 新琴似第1横通ほか2です。

事業概要についてですが、本事業は、広域交流拠点である麻生・新琴似地区に位置しております。当地区の交通処理を担う都市計画道路の整備を行うものです。歩道の拡幅による安全で良好な歩行空間の確保、また、車道拡幅及び交差点改良による交通混雑緩和を目的として、交通結節機能の強化を図るべく事業を進めているところです。

審議の余地がないと判断した理由ですが、現時点での事業進捗率が97%と非常に高く、残事業は数件の用地買収とこれに伴う一部の道路改良のみであるためです。また、B/Cは令和2年度の時点で1.2を超えており、現在までにB/Cが下がる要因もないことから、事業効果が見込まれるため、審議の対象外と判断したところです。

2ページをご覧ください。

続きまして、事業名、社会資本整備総合交付金 札幌市公共下水道です。

事業概要についてですが、本事業は、汚水や雨水を排除、処理することにより生活環境の改善、浸水の防除、公共用水域の水質保全という基本的役割を担っているものです。また、災害や雪にも強いまちづくりを目的とした地震対策、雪対策等により、環境保全と快適な市民生活の確保に貢献している事業です。

審議の余地がないと判断した理由ですが、昭和32年度に採択を受けた新規整備事業については、令和元年度の東雁来雨水ポンプ場の完成をもって完了しており、管路施設も含め、概成しているためです。また、交付金事業の大部分を占めます下水道施設の設備改築事業については、市民の安全で快適な暮らしと良好な環境を守り、社会活動を支える重要なライフラインである下水道施設を維持していく上で継続的に実施することが必要な事業であるためです。

続きまして、事業名、防災・安全交付金事業 流域貯留浸透事業 望月寒川です。

事業概要についてですが、望月寒川流域では、度々、浸水被害が発生しております。近年では平成26年9月11日に床上浸水4棟の被害が発生している状況です。このような浸水被害の軽減を目的として、北海道による河川整備とともに、本市による流域貯留施設の整備を進めている事業です。

審議の余地がないと判断した理由ですが、まず、現時点での事業の進捗率が98%と非常に高いためです。また、整備対象である36か所のうち、35か所が既に整備済みでして、残す1か所についても既に工事に着手しており、令和3年度に事業の完了が見込まれ

ているためです。さらに、B/Cは令和元年度の時点で1.0を超えておりまして、現在までにB/Cが下がる要因もないことから、事業効果が見込まれているためです。

続きまして、事業名、防災・安全交付金事業 総合流域防災事業（1級）雁来川です。

事業概要についてですが、まず、雁来川は東雁来地区を流れる1級河川です。本河川の流域では、昭和56年の2度にわたる豪雨により、広範囲で浸水被害を受けたことから、治水安全度の向上を図ることを目的として、本河川の整備を進めている事業です。

審議の余地がないと判断した理由ですが、まず、現時点での事業の進捗率が90%と高いためです。また、用地の買収が令和2年度で全て完了しており、残工事の実施に支障がないことから、令和5年度に事業完了が見込まれるためです。さらに、B/Cは令和元年度の時点で1.0を超えておりまして、現在までにB/Cが下がる要因もないことから、事業効果が見込まれるためです。

以上、簡単ですが、報告とさせていただきます。

それでは、これより今年度の再評価対象事業の審議に入ります。

本日ご審議いただく事業は、街路事業1件となっております。

皆様へのお願いとなりますが、この会議は録音しておりますので、ご発言の際は、お手数ですが、マイクをご使用いただきますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、札幌市公共事業評価検討委員会規則第3条第2項により、「委員長は、会議の議長となる。」と定められておりますので、これより先の進行は町野委員長にお願いいたします。

町野委員長、よろしくお願いいたします。

### 3. 議 事

●町野委員長 それでは、これから私が議事を進めさせていただきます。

進め方としましては、札幌市の事業担当課より、再評価対象事業の対応方針案について説明を受けた後、委員の皆様と審議を行い、委員会の意見として取りまとめたいと考えております。

それでは、説明をお願いいたします。

●毛利委員 その前に質問をよろしいでしょうか。

●町野委員長 どうぞ、お願いいたします。

●毛利委員 先ほど5事業についてのご報告をいただきましたが、その中に下水道事業があり、その審議の余地がないと判断した理由でB/Cについて触れられていなかったのですが、B/Cは1を超えていると理解してよろしいのでしょうか、確認させていただきます。

●下水道計画課事業調整係長 下水道事業については、それぞれの事業について、B/Cが1.0を超えており、国に申請しているところです。

●町野委員長 ありがとうございます。

ほかに報告事項についてご質問があれば伺っておきますが、いかがでしょうか。

●内田委員 今、下水道事業について触れられましたが、それ以外は進捗率とB/Cで説明しているのですね。そして、進捗率は90%以上で、B/Cは1を超えているということですが、こうなりますと議論の余地がないという大まかな目安で運用されているのでしょうか。

●計画係長 はい。

●町野委員長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●町野委員長 それでは、説明をお願いいたします。

●計画担当課長 本日も審議いただき事業については、お手元の資料2にA3判の折り込みの位置図が入っておりますけれども、そこに赤色で示しております箇所です。事業名は防災安全交付金事業 札幌圏都市計画道路敷 3・4・198号 新琴似3番通です。

お手元の資料にも概要等がついてはおりますけれども、横のスクリーンに資料を映しますので、こちらをご覧ください。

初めに、路線の位置です。

新琴似3番通は、北区新琴似通を起点として、琴似栄町通を終点とする延長980メートルの道路です。

こちらが詳細の位置図ですが、終点側にはJR新琴似駅や地下鉄麻生駅がございます。麻生新琴似地区や地下鉄、JRなどの軌道系公共交通機関のアクセス道路として利用されておりまして、通勤・通学にも広く利用されるバス路線でもあります。

こちらは、整備前の状況写真です。

十分な車道幅員が確保できていないことから、特に、冬期において、慢性的な交通渋滞の発生が問題となっております。また、地元住民からも、特に、冬期は、すれ違いも困難な状況であり、バスが停車するたびに後続の通行が妨げられ、渋滞が発生しているといったことから、地域にとって深刻な問題であるということで、早期の事業着手を望む声が上がっていました。

事業区間の整備内容を道路の断面図にてご説明いたします。

上に示す図は、整備前の断面図です。

総幅員が14.5メートルの2車線道路となっております。本事業では、これを両側に3.25メートルずつ、計6.5メートル拡幅しまして、路肩と歩道を広げ、総幅員21メートルの2車線道路として整備いたします。

次に、本事業の進捗状況についてご説明いたします。

令和元年度から道路整備工事が始まっておりまして、新琴似通から約200メートル区間の整備が既に完了しております。また、今年度、令和2年度は、その先の約200メートル区間を整備しているところでして、今年度末までに、全延長980メートルのうち、約400メートルが整備済みとなる見込みです。

なお、残りの約580メートルについては、令和3年度から5年度にかけて整備する予定です。また、令和元年度末時点における事業全体の進捗率は、事業費ベースで71%、残事業費は約15億円となっております。そして、用地買収については今年度中に完了する見通しであります。

ここからは道路整備により期待される効果についてご説明いたします。

本事業により期待される効果としましては、良好な歩行空間の創出、自転車利便性の向上、交通混雑の緩和と円滑な交通の確保、そして、冬期交通環境の改善がございます。

こちらは、歩道の整備前後の状況を比較したものです。整備前の状況を撮影した左側の写真では、歩道幅が狭く、路面に凹凸が発生している箇所もあります。一方、整備が完了した右側の写真では、広い歩道幅員の中で適切な縦横断勾配が確保されておりまして、また、点字ブロックを設置することで全ての歩行者にとって良好かつ円滑な空間が形成されております。

事業効果を断面図で説明いたします。

歩道の幅を広げ、バリアフリー化を行うことにより、良好な歩行空間が創出されます。また、路肩の拡幅により、自転車の走行空間が確保され、自転車利用の利便性向上も期待されます。

続いて、混雑の緩和、円滑な交通の確保についてです。

上の二つの写真のように、整備前にはバスの停車、右折待ちの車両により渋滞が発生している状況が見受けられました。整備後には、路肩が広くなり、バスなどの停車があっても追い越しが容易となります。また、右下の写真のように、主要な交差点部では新たに右折レーンを設置することができますので、右折待ちによる渋滞の解消が期待できます。

さらに、堆雪スペース確保による交通環境の改善も期待されます。右上の写真は冬の状況写真ですが、特に、冬期は路肩への堆雪により、慢性的な交通渋滞が発生しています。また、雪山により歩行空間にも影響を及ぼしております。整備後には、路肩の拡幅により堆雪スペースが確保され、これによりまして走行空間の余裕や安全な歩行空間が確保され、冬期における交通環境が改善されます。

次に、本事業の定量的な事業効果、いわゆる費用便益分析についてご説明いたします。

費用便益分析は、道路整備による自動車交通の混雑緩和等の効果を金銭に換算し、便益として算出することで、その効果の大きさを示します。

国土交通省が作成した費用便益分析マニュアルに基づき分析を行い、整備完了後50年間、この事業でいきますと令和5年度から令和54年度までの便益と維持管理費も含めた費用により評価いたします。

分析は、評価対象区間の周辺だけではなく、こちらのスライドに示す道央都市圏の交通ネットワーク上の全路線を対象にしております。また、便益の計算には平成18年度に実施した道央都市圏パーソントリップ調査などのデータを基に推計した令和12年度の将来推計交通量を用いております。

こちらが事業効果の算出結果となります。

本事業は、整備前後で車線数や車線の幅が変わらないため、マニュアルどおりの算出ですと便益の算出が困難となります。そこで、路肩の拡幅により冬期の交通環境が改善する効果を計算に盛り込み、便益の算出を行っております。

走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益、これらの三つが本事業による便益、いわゆるBの部分になります。これらに対し、事業実現に必要な工事費や用地補償費、事業完了後の維持管理費がコスト、いわゆるCの部分になりまして、これら三つの便益の合計が約65億円、費用の合計が約54億円となりますことから、B/Cは1.2と算出されます。

以上のように、本事業の未整備区間を整備することにより、良好な歩行空間の創出など、高い事業効果が見込まれます。また、今年度中に用地買収が完了しまして、あとは約600メートルの道路工事を残すのみとなっております。

以上の2点から対応方針案としては事業継続とさせていただきたいというものです。

それでは、ご審議のほど、よろしくお願いたします。

●町野委員長 それでは、今の説明についてご質問やご意見等をいただきたいと思いますが、皆さんがご意見をおまとめになっている間に私から一つ質問いたします。

昨年度の議論のときに出てきたトピックについてです。当初の完成予定年度は平成30年度でしたが、今度の完了予定年度が令和5年度ということで、数年遅れている状況です。そのため、B/Cも少し変わるだろうという話が前回出ていましたが、その辺について補足のご説明をいただければと思います。

●計画担当課長 この事業は数年遅れているところですが、主に用地買収の交渉の遅れが原因です。しかし、当初に見込んでいた5年程度で工事が完了するというのは現在も変わっておりませんので、工事費自体が大きく増えるということはそれほど影響がないのかなと思いますけれども、B/Cを算出する際、事業期間が延びれば延びるほど、費用を割増しするという計算式になりますので、当初と比べるとB/Cの結果が目減りしていると言えるかと思います。

●町野委員長 それで1.2が最新の数値ということですね。

ほかに何かございませんか。

●内田委員 当初の予定では、工事費はどれぐらいで、それに対して、当初のB/Cはどれぐらいだったのかを教えてくださいたいと思います。

今、10年たって50億円ということですが、当初の費用を教えてくださいたいと思います。

●計画担当課長 こちらのスライドにお示ししておりますが、3段のうち、一番上が総事業費54億円の内訳です。用地補償費が約43億円、工事費用は約7億円ですが、当初の事業立ち上げ時は、一番下の段となります。用地補償費が約25億円、工事費が約4億円、合わせて29億円です。主に用地補償費が当初と比べると増えております。



また、事業立ち上げ当時のB/Cですが、この事業は都市計画道路であることもあり、都市計画審議会などにより必要性が十分に検討されているということを踏まえまして、B/Cの算出は特にこの段階では行っておりませんでした。

●町野委員長 ほかにございますか。

●毛利委員 ベネフィットについては将来推計交通量に基づいて50年分を検討されたということでしたが、その50年後の推計交通量はこういった想定でなされたのか、お聞きしたいと思います。

例えば、ダムは50年後の水需要をどう推計するかによって評価が変わってくる場合があるのですね。今回も交通量についてはベネフィットに影響していると思いますので、お願いいたします。

●計画担当課長 こちらに札幌都市圏の道路ネットワーク図がありますけれども、左のほうに記載がありますとおり、平成18年度に、札幌市を含む周辺市町村の含め、道央都市圏のパーソントリップ調査を実施しております。その結果、自動車交通として、このときは平成42年度ですが、人口の減少も踏まえ、車の流れがどうなっているのかを推計しており、その結果をこのネットワークに当てはめ、路線区間ごとの将来推計交通量が出されておまして、それを用いて、今回、B/Cの算出をしております。

●毛利委員 最近、人口予測するたびに北海道は全国の中でも顕著な減少予測がなされていますけれども、最新のものが反映されての計算になっているということでしょうか。

●計画担当課長 こちらは、平成18年度に推計しております。当時のトレンドとしては人口減少ですので、それらは十分に加味されていますけれども、そこから10年ぐらいがたっております。近いうちに推計調査自体も新しいものに見直していく必要があるかとは思っておりますけれども、現在はそのときのパーソントリップ調査の結果しかないものですから、これを使って推計しているということです。

●町野委員長 ほかにございますか。

●碓山委員 今年度中に用地買収が完了する見込みとございますけれども、これはまだ見込みということで、結構難しい状態にあるのでしょうか。

●計画担当課長 用地買収についてですが、1件の地権者との契約がまだ終わっておりません。手続に時間がかかっておりましたけれども、ご本人とは、交渉の結果、理解は得られていると聞いておりますので、経過手続が今年度中に完了する可能性は高いところです。

●町野委員長 ほかにございますか。

●内田委員 便益について非常に関心があります。去年も、同じように路肩だけを拡幅して、B/Cを1.2と出たものがあったかと思います。ただ、そのときの説明ですと、路肩が大きくなると交通容量が増えますという説明だったのですね。今年も同じような事業が出てきまして、調べてみたところ、路肩の拡幅による補正は要らないだろうということを事前説明で聞いたことを踏まえてお伝えしたのですね。

去年の事業も今回の事業も、事前説明のとき、路肩の幅員を大きくすることによって交

通容量が補正されると説明されていたのですが、今回、冬期の影響が急に出てきて、今までの話とつじつまが合っていないような気がするのです。あのときの話は間違いだったということですか。

●計画担当課長 去年も同じように車線数が増えない中でのB/Cの算出というものがありました。ただ、国のマニュアルをそのまま使うことができないケースということで、我々もB/Cを算出するに当たり設定をどうするか非常に苦慮しているところです。

昨年の事業でも、QV式など、いろいろなものを用い、側方余裕が増すことで速度が上がらないかを検討した結果、内田委員の感触からはB/Cが出過ぎではないかという話がありましたので、今年度は少し見直しをしたということです。

こちらは、B/Cについてまとめた資料です。

国のマニュアルによりますと、道路整備の効果には、ここに記載のとおり、渋滞の緩和や交通事故の減少、走行の快適性の向上のほか、沿道影響の改善、災害時の代替路の確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用拡大など、いろいろなものがあるとされています。しかしながら、このうち、B/Cとして表現できるのは現在の知見により十分な精度で計測が可能なものであり、かつ、その効果を金銭評価できるものとなります。つまり、走行時間短縮、走行費用減少、交通事故減少の三つを評価し、B/Cを算出しているところです。一方で、歩道の幅やバリアフリー化、歩道の歩きやすさなどは評価する手法が確立されていないということで、今回もB/Cのベネフィットにはカウントされておられません。

それでは、今回、どのようにB/Cを算出したのかですが、走行時間の短縮効果は、主に、整備前後で道路の車線数が増えて、道路の交通容量が増加するという事で便益が出ると評価されるものでございまして、その交通容量とはその道路に流し得る最大の車両台数です。今回の事業では路肩の幅が広がりますが、車線数は2車線のままでありますので、基本的に交通容量は増加しません。また、先ほど内田委員からご指摘がございましたが、路肩の幅によって、側方余裕という考え方がありまして、交通容量を補正するという考え方があります。でも、側方余裕も、75センチ、0.75メートルあれば足りるという前提に建っております。今回、路肩の幅がもともと0.75メートル以上あったことから、交通容量は増えないという結果になります。

それを踏まえますと、本事業では事業効果が一切ないことになってしまいますし、B/Cのマニュアルを使った算出ができなくなります。そこで、今回、札幌市では、冬期の路肩の雪山の影響を考慮したということです。つまり、整備前は雪山の影響で路肩がなくなるわけですが、整備後には雪が降っても十分な路肩幅が確保されるということをもって便益にならないかと考え、チャレンジしてみました。

具体的には、こちらの図にありますとおり、現況では路肩の幅が0.75メートルしかありません。夏場はこれで十分ですが、冬場は雪が積もり、道路側に雪が寄せられますと、この75センチのところが埋まってしまいます。しかし、整備後は路肩が2メートルに拡

幅されますので、雪山の幅が75センチあっても1.25メートルの路肩が確保できます。この違いをもってB/Cを算出したということです。

このように、冬期間、路肩がゼロになる影響を考慮し、本来、8,000台の交通容量がこの道路ではあるのですが、1割減じて7,200台としております。整備前に7,200台だった交通容量が8,000台に増えますということをもって便益を算出した結果、今回、1.2となったところでございます。

●内田委員 冬期間だけにそういう効果があるということですよ。でも、事前説明のときは、1年間、雪の話がない中、路肩の補正をすることによって交通容量が1.1倍、0.9の影響が出るという話を伺っていました。

私が一番最初にお聞きしたのは事前説明の内容は間違っていたということですかということとして、イエス・ノーでお答えいただけますか。

●計画担当課長 路肩がなくなることを考えて交通容量を補正していますというのは事前説明のときにご説明したと聞いています。

●内田委員 そのときはされていなかったと思うのですが。

●計画担当課長 通年なくなるというわけではなく、冬期の数か月の間だけなくなる、要は12分の5か月だけ狭くなるという考え方をしているところです。

●内田委員 私の記憶の限りではそういう説明がなく、側方余裕の要因で交通容量が1.1倍ぐらいになりますという話だったのですけれども、それではなかったということですか。

●計画担当課長 説明が言葉足らずで申し訳ありませんでした。

●内田委員 先ほどのスライドをもう一回見せていただいてもいいですか。

1年間の間、7か月の交通容量が8,000台で、冬期の間、未整備の場合は7,200台に落ちるとのことですと、5か月の便益を計算して1.2ということですよ。

そうすると、たかだか1キロメートル弱の道路で半年だけ効果が出るということを見ると、感覚に合わないような、大きい便益が出ているような感じがどうしてもしてしまうのです。

私の記憶が間違っているのかもしれませんが、前に説明されたときは1年間ということ、冬の話は全くなく、路肩の調整をすると交通容量がちょっと増えますよと。でも、今、そういう考え方は使われていないので、事前説明の後にその考え方は駄目ではないかということでお伝えしたのですが、肌感覚に合わない大きな便益が出ている感じだなという印象です。といいますか、多分、きちんとやると1.2とは出ないと思うのですけれども、きちんとやられていますか。

●計画担当課長 冬期間の5か月ですけれども、交通容量の補正に関しては、冬期間の5か月は路肩が0として補正率を計算すると0.86になります。その他の7か月は補正をしない1で計算しますので、年間を通じると0.94です。7か月は1.0、5か月は0.86ですから、12か月にならずと平均すると年で0.94となりますので、まるめて0.

9で補正しているという考え方に立っております。

●内田委員　そういう考え方でやるのではなくて、0.86と1の効果を別々に計算する必要があります。補正が1となる7か月間は何も効果がでないわけですよ。補正が0.86となる5か月分の効果を積み上げないとおかしいことになってしまうのです。補正が0.96となる期間が1年間あるという計算の仕方ではなく、7か月間は便益が出なく、残り5か月間は便益が出るという計算をしないと駄目なはずですよ。

1年間で補正を0.94とするのはおかしい話だと思うのですが、いかがでしょうか。

●計画担当課長　ご指摘のとおり、これは札幌市オリジナルのやり方になりますので、我々もどうするのが正解なのかは手探りの状況です。

例えば、今、冬期間を11月から3月までの5か月としていますけれども、これが長いのか短いのかということもあります。今後、B/Cについてもどのような算出の仕方がいいのか、我々も勉強したいと考えております。

●内田委員　私は交通工学を専門としているのですが、承服しかねる計算をやっているなという印象は拭えないということは申し上げておきたいと思えます。

次に、8ページと9ページのスライドです。

簡単に言うと、車道幅員は何も変えないのですが、9ページでは右折レーンを設置することができるということです。車線幅員は変えずに右折レーンはつくれるものなのでしょうか。

●計画担当課長　8ページの断面図をご覧ください。

標準断面としては車線の幅が3メートル、路肩が2メートルです。これは一般部の断面でして、交差点部は、路肩部を絞っていき、50センチにします。そうすると、片側1.5メートルずつ余裕ができますので、3メートルずつの3車線となり、中央を右折レーンとして運用するという考え方です。

ですから、車道の総幅員の10メートルは変わりませんが、広い路肩を交差点部だけ縮めて、右折レーンをつくり、車線の数を増やすということで、現状の幅の中での運用をするということです。

●内田委員　細かいですが、そうしたら、交差点部では、右折レーン以外では容量が縮まってしまう、堆雪の影響が出てしまうということになってしまうということですね。

●計画担当課長　細かく見ていくとそういうところもございますので、それもまたB/Cの算定にどう反映させるかは課題であると認識しております。

●町野委員長　内田委員の議論はフォローしたつもりですが、一つ質問させていただきます。

先ほど路肩の話ですが、距離の短い道路でこれだと多過ぎないかということでした。先ほどのネットワークの感じでいくと、どこかにボトルネックがあると広く影響するような気がしますが、それを踏まえても大きいという意味ですか。

●内田委員 どういった地域でもネットワークは大きく取って計算するのですね。ある道路をつくると、例えば、幅員を大きくすると渋滞がなくなりますので、そこに交通が入っていきまして、それで周りの渋滞が抑えられ、便益が出るようにことなのです。でも、路肩だけをいじって、冬期の効果を入れたとしても1.2というのは、私もいろいろな事業を見ていますけれども、なかなか出るものではないのです。

多分、何もやらないと容量が90%に落ちているところに路肩を入れると100%になるというのを1年間で計算されているのが問題なのかなと思います。

●町野委員長 夏も冬も交通量が同じだったら平均してもいいような気がするのですが、そうではないのですか。

●内田委員 そうではないと思います。交通容量を落とす、1年間を通して90%まで落とすと、1.2と出てしまうのですけれども、実際に落ちているのは5か月間だけで、それ以外は落ちていないとなると、多分出ないと思います。

●町野委員長 今の内田委員の議論では、これが1を超えないぐらい大きな影響なのか、1を超えないとしてもほかの計算できないところがあるので、それなりに続ける価値が十分にあるのかということが重要になりますが、総合したご意見についてはいかがですか。

●内田委員 私としてはこの事業は継続するべきだと思うのですけれども、既存のマニュアルの中に違うやり方を無理に入れ、B/Cを1に上げようとしているように見えてしまうのです。

ただ、マニュアルには問題があって、冬期の影響は全然入っていないのです。このマニュアルでやると路肩をいじっただけでは何も変わらないということになってしまい、それも問題だと思うのですね。

多分、一番は冬の堆雪の問題、そして、自転車利用者の利便性の向上ですね。そこを定性的にアピールすべきところであるのに対して、走行時間短縮便益として評価しようすることにそもそも無理があると思います。定性的に評価すべきところと定量的にできることを峻別する必要があると思います。そして、効果が認められる事業に関してはB/Cが1を割ってもやるべきだと思うのです。ただ、無理にB/Cを1以上に上げないほうが市民の信頼を得られるのではないかということです。直感的に幅員を変えないで容量が増えるのはおかしいですよとなるのです。ですから、肌感覚に合わない数値が飛び出してきているのを非常に危惧するということです。

●計画担当課長 B/Cに関しては、先ほど内田委員から指摘がありましたとおり、今回、車線数が増えない、車線幅も増えないということで、国のマニュアルを使いますとB/Cは0となってしまいます。しかし、実際には、冬は路肩が広がることで走りやすくなる、自転車が走りやすくなるということがありますので、その効果を何とかB/Cの計算に盛り込めないかということで工夫したのですが、うまくいっていないところもあるのかなと思っております。ですから、今後は、内田委員のご指導もいただき、どういう方法がいいのかをいろいろと考え、勉強したいと思っております。

また、今、スライドで示しておりますように、B/Cだけではなく、最近歩道のバリアフリー化や無電柱化など、道路環境を向上させようという事業が多くなっており、そうした効果をどう分かりやすく伝えるかも併せて検討したいと思っております。

例えば、仮想的市場評価、CVMと言いますが、歩道がバリアフリー化されることで幾らぐらいのお金を払いますか、自分の家の前の道路がきれいになったら、電柱がなくなったら、どれぐらいの価値があると思えますかということアンケート調査により聞き取って、その事業評価を金銭化するという手法についてのマニュアルも国から示されておりますので、その導入が可能かも併せ、引き続き検討していきたいと思っております。

●町野委員長 それでは、ほかにもございますか。

●中前委員 私は自転車に乗るものですからお伺いしたいのですが、自転車利用の利便性向上ということで、路肩が広がるので、走りやすくなるということでしたよね。こちらはベネフィットに含まれない効果になっていると思うのですが、自転車の場合、ネットワークといいますか、ずっと走り続けられる路肩があって初めて効果が上がってくると思うのですね。

今回のように、ある一定の区間だけの路肩を広げても、その道を外れてしまったときに狭くなってしまうと、危険性が変わらなかったり、そこだけのためにわざわざそこを通るといったものもなかなかないかなと思います。

ただ、路肩を広げるというのは自転車に乗る人にとってはいいことだと思っておりますので、計画の段階でネットワークも考えてやっていただければと思っております。

●町野委員長 自転車のネットワークの状況について情報をお持ちですか。

●計画担当課長 特に自転車に関しては都心部の違法駐車対策、あるいは、皆さんもご覧になったことがあると思うのですが、自転車走行ができますということを示す矢羽根を描いたり、自転車の走行環境の改善について都心部を中心に進めてきているところであります。

中前委員のおっしゃるとおり、郊外にも目を向け、ネットワーク化も考え、そういうふうに変換していこうという取組も担当課では検討されていると承知しております。

●町野委員長 ほかにございますか。

●遠藤委員 これから冬に向かうという中で、たしか、昨日だったと思うのですが、さっぽろえきバスナビのアプリでバスの運行情報が流れるようになって、冬でも定刻のバスの運行を期待するようになるかなと思います。また、定刻に来なくても、いつバスが来るかが分かるようになるわけですね。もちろん、冬は定時にというのは難しいと思うのですが、期待が高まるということですね。

また、今、配達に関する業者が増えてきて、個人事業主でやる方も非常に多くなってきていますが、今後も増えていくことを考えると、その方たちの労働時間やCO<sub>2</sub>の削減にもつながるかなということだと思います。細かい数字の計算方法については分からないのですが、引き続き事業を継続することは問題ないかなと思っております。

●町野委員長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●町野委員長 先ほどの私の質問に対する内田委員のお答えでまとめが何となく見えてきたかなと思うのです。B/Cのベネフィットの計算がやや高めに思われるけれども、今、お2人からも出されたように、定性的な効果を含めると、全体としては継続というふうにまとめてよいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●町野委員長 ベネフィットの計算には国のマニュアルがないというやむを得ない事情もあるので、言い方は変ですが多少高めのような気がする。しかし全体的な判断としては事業継続とするということで合意いただけたことといたします。

それでは、文章については考えていただくことにいたします。

これより、事務局で審議結果を整理していただきますので、しばらくお待ち下さい。

整理している間、しばし休憩といたします。

なお、10分後に再開いたします。

[ 休 憩 ]

[審議結果一覧表作成の後、委員へ配付]

●町野委員長 事務局で審議結果がまとまったようなので、再開します。

それでは、事務局より読み上げをお願いします。

●計画係長 それでは、私から読み上げさせていただきます。

委員会の対応方針は継続とする。

委員会意見としては、定量的な評価方法については今後検討が必要だが、整備により慢性的な交通混雑が改善されることにより、費用対効果では測れない定性的な効果が見込まれることから事業継続とする。

以上でございます。

●町野委員長 「定性的な効果も」にしたらいいかと思いますが、いかがでしょうか。

●計画係長 了解いたしました。

●町野委員長 それでは、そのように修正をお願いいたします。

そして、その後、確認の読み上げをしていただいて、サインするという流れです。

●計画係長 それでは、修正したものを再度読み上げます。

委員会意見としては、定量的な評価方法については今後検討が必要だが、整備により慢性的な交通混雑が解消されることにより、費用対効果では測れない定性的な効果も見込まれることから事業継続とする。

以上でございます。

●町野委員長 それでは、以上の内容を審議結果といたします。

審議結果は、本委員会の結果として、札幌市長に具申いたしますので、審議結果一覧表に確認の署名をお願いいたします。

[各委員は審議結果一覧表に署名をする]

●町野委員長 以上で審議が終了しました。

私も6年目で、無事、卒業することになりました。

皆さんお世話になりました。ありがとうございました。

それでは、進行を事務局にお戻しします。

#### 4. その他

●計画係長 町野委員長、ありがとうございました。

以上で委員会の議事は全て終了いたしました。その他、委員の皆様から何かございませんか。

●内田委員 札幌市公共事業評価委員会という名前がついているのですけれども、実際に我々がやっているのは再評価に当たるものですね。札幌市の当初評価は内部でやっていて、5年や10年というある年限が過ぎたら第三者に再評価してもらうということですね。でも、当初計画でどうだったのかを示す資料がないと、実際には初めて見る事業に対して再評価を行うことは論理的な無理であると思います。

今日の街路事業も、10年で20億円も増えたわけで、何で増えたのかにも踏み込んでいかなければ駄目だと思うのです。あまりきちんとやられていないところもあるかもしれませんが、再評価に当たっては事前にどういう評価をされたかを踏まえて評価したほうがいいと思いますので、可能であれば検討していただきたいと思います。

●計画係長 分かりました。

ほかにございませんか。

●中前委員 今回、評価対象区間ということで980メートルの区間のエリアを見せていただきましたが、その背景のところでは事業をめぐる社会経済状況的变化と書いていて、周辺の道路事業の整備完了なども掲載されていますよね。

でも、道路の場合ですと、ネットワークで見られたほうがその道路の意義が分かることもあると思うのです。地図を示すとき、過去、ここここが整備されてきたということも併せて見せていただくと、道路の意義が伝わりやすくていいのかなと思いますので、今後の検討としていただければと思います。

●計画係長 どうもありがとうございました。

ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)



## 5. 閉 会

●計画係長 最後に、土木部長の國兼よりご挨拶申し上げます。

●土木部長 皆さん、本当にお疲れさまでした。

今日は、1件の街路事業についての再評価のご審議いただき、継続の評価をいただいたところでございます。

ご審議の中で様々なご意見、ご指摘等を頂戴しております。

今回の再評価いただいた事業は路肩を拡幅するものでしたが、こういった事業の評価に当たり、例えば、ベネフィットの出し方の考え方は非常に難しいところがあるというご指摘もありました。また、冬期間における考え方をどのように盛り込んでいくのか、さらには、計算式によるものだけではなく、多方面から評価をしていただくようなものを盛り込んでいかなければいけないなどもございました。そして、最後には、今回の事業は区間が短かったということで、この区間だけでどうかということを示すのではなく、全体のネットワークも考えながら評価をしなくてはいけないという話もありました。私たちといたしましては、今日、皆様から頂戴しました意見等を踏まえ、今後ともしっかりと本事業に取り組んでまいりたいと考えております。

結びになりますけれども、委員の皆様におかれましては、札幌市の公共事業にますますのご支援とご協力をいただければ幸いと存じますので、どうかよろしく願いいたします。

以上、簡単ではございますけれども、私からのお礼の挨拶とさせていただきます。

本日は、大変お疲れさまでした。

ありがとうございました。

●計画係長 これをもちまして、第24回札幌市公共事業評価検討委員会を終了します。

本日は、ありがとうございました。

以 上

