

第 2 7 回

札幌市公共事業評価検討委員会

議 事 録

日 時：令和 6 年 1 月 2 2 日（月）午後 2 時開会
場 所：O R E 札幌ビル 7 階 B 会議室

1. 開 会

●業務課長 皆様、本日は、ご出席をいただきまして、ありがとうございます。

定刻でございますので、ただいまから、第27回札幌市公共事業評価検討委員会を開会させていただきます。

私は、本日の進行役で事務局の建設局土木部業務課長の松田でございます。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、委員会の開会に当たりまして、建設局土木部長の小林よりご挨拶を申し上げます。

●土木部長 建設局土木部長の小林でございます。

第27回札幌市公共事業評価検討委員会の開催にあたりまして、一言、ご挨拶を申し上げます。

本日は、今回新たに就任いただきました小池委員をはじめ、委員の皆様におかれましては、足元の悪い中、当委員会へのご出席を賜りましたことに、心から厚くお礼を申し上げます。

当委員会は、平成10年度の設置以降、昨年度までの25年間、計26回の委員会におきまして113件の事業についてご審議をいただいております。

公共事業は、防災上、そして、まちづくりを展開していく上でも早期の完了が望ましいところではあります。財源の確保や関係機関との調整が難航するなどして事業が長期化した場合、その時間の経過とともに果たす役割や効果が変化することも見受けられるところでございます。

いずれの公共事業につきましても、担当部局において事業を開始する際や、実施している中で有効性を検証、把握した上で事業を進めておりますけれども、一定期間を経過した事業につきましては、第三者の視点で改めて評価をいただくことは極めて重要なことと認識をしております。

本日ご審議いただく再評価対象事業につきましては、道路事業1件、街路事業1件となっておりますが、委員の皆様におかれましては、それぞれ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。

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

本日は、どうぞよろしくお願いたします。

●業務課長 最初に、本日ご出席をいただいております委員の皆様をご紹介させていただきます。

委員の皆様におかれましては、令和5年4月1日付で2年間の委嘱とさせていただきますが、今年度が初年度でございます。

ご紹介につきましては、お手元でございます委員名簿順に、私からご紹介いたします。

最初に、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。

社会保険労務士の小池委員でございます。

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。

北海道大学大学院経済学研究院教授の平本委員でございます。

北海道科学大学工学部建築学科准教授の福田委員でございます。

弁護士の八十島委員でございます。

本日は、以上6名全員の皆様にご出席いただいておりますので、札幌市公共事業評価検討委員会規則第3条第3項の規定によりまして、この会議が成立することを報告させていただきます。

委員の皆様、本日はどうぞよろしくお願いたします。

2. 議 事

●業務課長 それでは、早速でございますが、次第2の議事に入らせていただきます。

委員の改選後、今回初めての委員会でございますので、最初に委員長を選出する必要があります。

このことにつきましては、当委員会規則第2条に、委員会に委員長を置き、委員の互選によりこれを定めると規定されております。

そこで、皆様に委員長の互選をしていただくこととなりますけれども、ご推薦等はいかがでしょうか。

●内田委員 私は、これまで4年間、当委員会に携わってきましたが、当委員会は、事業の進捗見込みとコスト縮減などの視点のほか、とりわけ、事業の必要性に関して投資効果の視点が重要ではないかと考えております。

経営学のご専門で、幅広い見識をお持ちであり、札幌市行政評価委員会などでも委員長を務めておられますご経験が豊富な平本委員が委員長にふさわしいと思います。

●業務課長 ただいま、内田委員から、平本委員が委員長にふさわしいというご提案がございましたけれども、いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●業務課長 異議なしということでございますので、平本委員を委員長に選任させていただきますと存じます。

早速ではございますけれども、平本委員長には、委員長席へのお移りをお願いいたします。

着席いただきましたら、委員長から、一言、ご挨拶をいただきたいと存じますので、よろしくお願いたします。

[委員長は所定の席に着く]

●平本委員長 平本でございます。

まず、私は、昨年度のこの委員会はコロナで欠席しまして、ご迷惑をおかけいたしましたことをおわび申し上げます。

公共事業評価検討委員会というのは、冒頭に小林部長からもお話がありましたとおり、

定期的に見直しをしていく、そして、それが内田委員からもお話がございましたように、費用対効果の点で税金を投入するに値する事業かどうかを判断する重要な場ですので、委員の皆様方の忌憚のないご意見をいただきたいと思いますと考えております。

今日も2件の検討の事案がございますが、どうかよろしく願いいたします。

●業務課長 ありがとうございます。

議事に入らせていただく前に、事務局からお願い数点ございますので、申し上げます。

まず、会議の記録でございますが、議事録作成のため、録音させていただいておりますので、ご了承いただきたいと思います。ご発言の際は、お手元のマイクをご使用いただきますようお願いいたします。

なお、議事録は、本市ホームページ等におきまして公表させていただきますので、あらかじめご了承いただきたいと思います。と存じます。

それでは、委員会規則第3条第2項の規定によりまして、委員長は会議の議長でございますので、引き続き委員長に会議の進行をお願いしたいと思います。

委員長、お願いいたします。

●平本委員長 それでは、ここから私が議事を進行いたします。

今日の進め方としまして、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きましてご説明をいただきます。その後、委員の皆様方と審議をいたしまして、委員会の意見として取りまとめたいと考えておりますので、ご協力をお願いいたします。

それではまず、1件目の道路事業につきましてご説明をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

●計画担当課長 建設局土木部計画担当課長の荒木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

評価対象事業でございます道道花畔札幌線社会資本整備総合交付金事業について説明させていただきます。

お手元の資料か画面のどちらかをご覧くださいながら聞いていただけたらと思います。

まず、1番目、右肩に①と入っており、位置図は本事業の概要と現状でございます。

この事業箇所は、北区篠路駅の東側に位置しており、南側には雁来篠路連絡線、これは横新道と呼んでおりますが、北側には篠路駅前団地本通線があり、この間の区間でございます。篠路駅東口の土地区画整理事業とJR札幌線連続立体交差事業と一体的に本事業の道路整備を進めているものでございます。

続いて、2ページ目の当該路線の位置づけでございます。

図の中で黒い矢印が本事業の区間を表しております。

三つほど位置づけがございます。

一つ目は、赤い線、歩道バリアフリー整備対象の位置づけでございます。札幌市で定めているバリアフリー基本構想におきまして、JR篠路駅を中心とする重点整備地区、図では黄色い色がついているエリアでございます。この中で赤線で示しております生活関連経

路に指定をされているという位置づけがございます。図では茶色い四角になっておりますけれども、篠路出張所や福祉施設への移動の円滑化を行う路線となっております。

また、二つ目の位置づけとしましては、図の右上にグレー色で書いておりますけれども、青線の篠路小学校の通学路という位置づけでございます。

また、三つ目としましては、緊急輸送道路という位置づけでございます。紫の線で書かれておりますけれども、災害時の避難救助物資供給などの緊急車両の通行を確保する路線です。

この三つの位置づけから、自動車、歩行者の通行の円滑性、安全性の確保が必要な路線となっております。

続いて、3ページ目の整備の概要でございます。

本事業区間は、延長が約530メートル、計画幅員は、下に断面図がございますが、現況が12メートルの道路を計画断面18メートルに拡幅する内容となっております。

その内訳としましては、断面図をご覧くださいまして、車線の数は左右同じになっております。車線数を2車線、それぞれの車道の幅3メートルは変更がございません。車道の横、路肩に当たりますけれども、現況1メートルの路肩を1.5メートルに拡幅する形になっております。

また、歩道につきましては、現況2メートルを4.5メートルに拡幅すると、トータルで12メートルが18メートルになるという計画でございます。

事業期間といたしましては、平成25年度から進めており、令和9年度の完了を予定しているものでございます。

続きまして、4ページをご覧ください。

冬期の状況についてでございます。

写真上、左側でございます。写真①は、冬期の歩道を中心に撮影したものでございます。車道の雪山が歩道まで広がっており、車道を歩いているような人もいる様子を写したものでございます。

歩道除雪は、歩道が非常に狭いということで、写真の左側、JR篠路駅側になりますが、片側の歩道だけで除雪を実施している状況でございます。

除雪の方法につきましては、いわゆる人が手で押す手押し的小型ロータリー車といたしまししょうか、家庭で使うものの少し大型のものを使っております。一般的には人が乗って走る大きな歩道除雪車があるのですが、歩道が狭いためにそういう特別な小さな機械で対応している状況でございます。

また、写真の右側をご覧くださいますと、冬期の車道の様子でございます。車道の両脇の雪山によりまして、路線バスを含めまして、すれ違いが困難な状況となっております。

本事業によりまして、歩道路肩を拡幅することで、堆雪幅を十分に確保し、歩行者、自動車双方の冬期通行の円滑性、安全性を確保するものでございます。

続きまして、5ページ目の事業の進捗状況でございます。

北側と南側を二つに分けてご説明いたします。

まず、北側でございます。

図の左側、ちょうど篠路駅と赤い字で入っております篠路駅から北になります。図の右が北でございます。

青色が令和2年度、ピンク色が令和3年度に施工しているものでございます。

また、黄色の区間につきましては、現在、暫定整備をした形で供用しており、南側の工事と併せて最終的な整備を令和7年度に予定しているものでございます。

ピンク色と青色を合わせまして、全体で230メートルあるうちの180メートルがおおむね完了している状況を示した図でございます。

続いて、6ページ目、南側の事業の進捗状況でございます。

平成29年度に図の緑色の雁来篠路連絡線、横新道の交差点改良を先行して実施しております。整備効果を早期に発現させている状況でございます。

その後、青色、黄色と両方を合わせまして260メートルの区間でございますけれども、写真にございますように、用地取得につきましては全用地完了をしたところでございます。翌年、令和6年度から交通を通しながら半断面ずつの工事を進めることとしております。また、地下埋設物の移設なども必要となっておりますので、地下埋設物を移設するのに1年、道路工事をするのを1年、それを半断面図ということで、4年間かけて行います。令和6年から9年までの4年間で完成を予定していることを示した図でございます。

続きまして、7ページの本事業の整備効果についてまとめたページでございます。

篠路駅周辺では、地域の環境整備、安全性、利便性の向上を目指しまして、鉄道の連立事業、道路整備事業、区画整理事業といったものを一体で推進しているところでございます。

JR札沼線の鉄道連続立体交差事業につきましては、鉄道の高架化、さらには、右下に写真がございます横新道など交差している道路の踏切除却を行います。

中段の駅周辺の道路整備としましては、本日ご説明をしております花畔札幌線の拡幅整備をはじめといたしまして、横新道（雁来篠路連絡線）や、篠路駅前団地本通線の整備も併せて行うということでございます。

また、篠路駅東口の土地区画整理事業では、駅前広場を整備し、篠路駅前線を含みます道路整備を行います。これら七つの整備を一体で行いまして、自動車、歩行者の移動円滑性、安全性の向上と地域のまちづくり活性化を目指しているものでございます。

続きまして、8ページでございます。

このうちの花畔札幌線の拡幅整備による効果についてまとめたページでございます。

右下は、整備前の時点の状況でございます。路肩が非常に狭い道路でございますので、交通については、非常に混雑をしていたり、歩行者も危険な状態がございました。花畔札幌線そのものの走行性を向上させるということで、それによりまして、周辺に迂回をしておりました交通が花畔札幌線を利用するような形で、周辺の道路の円滑性の向上も期待さ

れているものでございます。

これについては、後ほど、走行時間短縮の便益として貨幣換算したものをご説明させていただきます。

また、事業区間に交差点が3か所ほどございますけれども、信号のつく交差点には右折レーンを設けることができますので、交差点処理の円滑化が図られるということでございます。

また、こういった効果を見て、写真の中で速度規制の標識30キロが写真の左上に出ていると思いますが、一般的には市街地では40キロが規制速度になりますけれども、こちらについては、道路が狭いということで30キロの規制になっております。道路整備が完了いたしますと、これを40キロということで、規制速度を上げることを北海道警察とも協議を済ませているところでございます。

また、道路の整備によりまして、緊急輸送道路として災害発生時の緊急車両の走行、輸送の確保も期待されるということでございます。

続きまして、9ページでございます。

さらに、冬期の効果でございます。

拡幅をする路肩、歩道でございまして、十分な堆雪幅が確保できるということでございます。冬期間でも車同士のすれ違いが可能な幅員が確保できること、バス路線でございますので、バスの定時性が確保されるということ、また、除雪に関しましても、狭小なバス路線ということで、例えば、排雪の回数を増やすといった特別な除排雪の対応しておりますが、そういったものも必要がなくなり、除雪作業の省力化、迅速化が可能になります。

続きまして、10ページの歩行者・自転車の安全性・快適性の改善効果です。

歩道を拡幅いたしますので、歩行空間の整備によりまして安全な通学路が確保されるということ、また、歩道のバリアフリー整備が可能となります。車椅子利用者、視覚障がい者、高齢者、児童、全ての人が歩行しやすい、通行しやすい道路環境が創出されるということでございます。

また、自転車が走行するための路肩が十分確保されるということで、自転車の走行の安全性確保、また、先ほど最初にご説明いたしました、歩道にロータリー除雪車と一般の歩道を除雪するようなものが入ることができる幅が確保できますので、除雪作業そのものの迅速化、省力化が図られることが効果として挙げられます。

それでは、11ページ目の費用便益についてご説明をいたします。

整備効果を定量的に評価いたします費用便益分析でございます。費用便益分析は、道路整備による自動車の混雑緩和などの効果を金銭に換算したものを便益としております。事業費、それから、50年間にわたります維持管理費を費用として算出いたしまして、その比で評価をするものでございます。

分析の条件といたしましては、左下、黄色で囲ってございますけれども、道路のネットワーク、交通のネットワークといたしましては、その図がついてございますが、道央都市

圏全体の交通ネットワークを対象としております。延長でいいますと、2,780キロになります。

また、推計交通量の時期としましては、これも交通ネットワークと同じく札幌市が行っております道央都市圏パーソントリップ調査の中で定めております平成42年、令和12年の交通量を基準として算出しているものでございます。

12ページは、算定結果でございます。

便益につきましては、国土交通省が定めている費用便益分析マニュアルに基づき算出しております。走行時間の短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の基本の三つの便益を合わせた総便益の32.2億円が便益Bでございます。

このうち、数字の大きい走行時間短縮便益について少し補足をさせていただきますと、道路整備を行いまして道路利用者が走行する時間がどれだけ短縮されたかをネットワーク全体にわたり合計しまして、時間価値を掛け合わせて貨幣換算するという形で算出されるものでございます。

先ほど写真の中でご説明しました花畔札幌線につきましては、現在の規制速度30キロが整備後に40キロに変更になります。この効果によりまして、走行時間の短縮効果が生まれます。周辺の道路からより走りやすい道路へということで交通の転換などを促されまして、最終的には道路ネットワーク全体で走行時間短縮便益が生じるものです。

続いて、便益に対して工事費用でございます。

費用Cについてですが、事業費、工事費と用地費を合わせまして30.9億円、維持管理費50年間分で0.2億円、合わせまして31.1億円が総費用となります。

BとCの比を求めますと1.04というのが費用便益として算出されるものでございまして、1を超えております。

最終的な対応方針（案）ということで、13ページでございます。

これらを踏まえまして、対応方針（案）を提案させていただきます。

当該路線の事業区間では用地買収が完了しており、全体延長の約半分は拡幅整備が完了しており、1年を通して円滑な交通の確保が可能となるとともに、歩行者の安全、利便性が向上しているものでございます。残りの区間につきましても、拡幅整備をすることで、事業区間全体に事業効果が見込まれるということで、本市としては事業継続とする方針で進めたいと考えております。

ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

●平本委員長 それでは、ただいまご説明いただきました1件目につきまして、委員の皆様方からご意見、ご質問をいただければと思います。

●中前委員 質問ですけれども、12ページのところで、交通事故減少便益がマイナスになっているのですが、この理由を教えてくださいと思います。

●計画担当課長 事故減少便益がマイナスになっているということでございます。

参考資料の費用便益分析の画面を出しますので、ご覧ください。

少し専門的な説明が必要になるのですが、一番下に書いてあります事故減少便益とは、道路整備によりまして交通事故が起きる確率の減少に事故1回当たりの平均的な被害額、交通量を掛け合わせて算出しているものです。

推計をする場合は、事故がどういうときに起きるかを想定するのですが、まず、普通に走っているときに起こる事故、もう一つ、交差点で起きる事故の二つで式が表されます。ですので、道路の延長が長ければ長いほど、たくさん走れば走るほど、事故が起きる可能性が増えます。それから、交差点が多くあればあるほど事故が起きる可能性があります。

さらに、今度は道路の車線数でどう違うかといいますと、2車線と4車線を比べた場合、2車線ですと、走る方向で一方向だけに走りますから、全ての車が一方向で一車線に並んで走ることになります。4車線の道路は、二つの車線で走るため、走っているレーンが違いますから、どちらかというとなら4車線のほうが事故に遭う確率は少なくなります。

逆に、交差点での事故の起きやすさになりますと、今度は2車線の交差点よりも4車線の交差点のほうが複雑です。対向車が来たりということがあって事故が起きやすくなります。

ただ走行するのだと、2車線のほうが事故が高い、4車線の道路だと、交差点での事故の確率が高いということになります。

これを計算していくわけですが、例えば、今回の花畔札幌線は、先ほど30キロから40キロに変わるということで、同じ2車線の道路ではあるのですが、走りやすさが上がりますので、ほかの道路からの交通転換などがされます。並行している道路でいきますと、例えば、東8丁目・篠路通という西側を並行している通り、それから、東側には篠路通という道路がございます。そういった4車線の道路から2車線の道路に交通の転換などがあります。そうしますと、先ほど言いました車線数が変わりますと、事故の起きる確率が変わってきますので、それらを全て計算して、交通量の整備前、整備後の変化を全て計算いたしまして差を取りますと、ごく僅かではあるのですが、従前よりもマイナスという数になったということがございます。

全体をずっと電算で計算しているものですから表を見ても分かりにくいのですが、今申し上げたようなメカニズムの中で、マイナスのほうが少し上回ったということがございます。

●中前委員 いわゆる交通事故というと、車と車の事故というイメージでよろしいのですか。歩行者との事故など、事故の中身というのはどうでしょうか。

●計画担当課長 国土交通省のマニュアルの中で示されている事故の起きる確率を含んだ係数を使っておりまして、事故に関しては、その中で社会的損失を算定しているのですが、事故の社会的損失には、運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額というものが全て含まれていると考えております。

●中前委員 気になったのは、13ページに書いてある「歩行者等の安全性・利便性が向

上している」という言葉と先ほど言った交通事故減少便益について、言葉と数字が合っていないのではないかと思います。

歩道は実際に広くなり、安全性、利便性が向上するにも関わらず、交通事故減少便益がマイナスになってくるというのは、どのようにお考えでしょうか。

●計画担当課長 この場合は、歩行者に関しての安全性、利便性は非常に上がると思います。一方で、まさに貨幣換算になると、交通量が増えますと、貨幣換算上ではどうしても確率論的には増えることになります。

ただ、金額換算はしておりませんが、説明の途中で、定量的ではなくて定性的に説明させていただきましたとおり、交差点に右折レーンを設置いたします。これにつきましては、交通の円滑性ということもありますが、もう一つは、追突事故を減らすという効果がございますので、マニュアルどおりでいきますと、残念ながら貨幣換算ではマイナスの評価が出ておりますけれども、道路全体では、交通の安全性を高めるような工夫もさせていただきながら整備を進めていると考えてございます。

●中前委員 分かりました。ありがとうございます。

●平本委員長 ほかにございますか。

●八十島委員 2点ほどお聞きしたいと思います。

この事業は、もともと平成25年から15年ぐらいかけて予定されていたと思うのですが、その理由は、用地買収にそれなりに時間がかかることを見込んで事業期間を設定されていたのでしょうか。

もう一点は、本日のパワーポイントの10枚目に、本事業の整備効果ということで、今年1月の写真が2点挙げられています。昨年などは非常に雪が多かったのですが、それでもこの整備事業によってきちんと対応できていたということは何か確認されているのでしょうか。

●計画担当課長 まず、事業の期間設定ですが、事業スケジュールの当初の予定と実績を画面に用意しております。黒色が当初予定、赤色が実績でございます。

平成25年から事業を始めまして、用地買収が平成30年、道路工事に関しては令和元年までという表現をしておりますが、この赤色の用地買収が特に延びています。事業区間に、マンションのエントランスになるのですが、一部切り取りがございます。マンションの場合は、どうしても所有者や入居者が多数にわたりますので、ご了解いただくのに時間がかかってしまいました。当初は標準的な工期を設定して事業をスタートするわけですが、最終的には、用地の交渉、ご了承をいただくまでに時間がかかってしまって、今の期間設定になっております。

2点目の冬期の状況でございます。

10ページの写真ですが、今年は雪が比較的少ないのと降り始めが少し遅かったという状況がございました。我々は、路肩や歩道の幅を決定するときは堆雪スペースとして必要な幅を設定いたします。今ご質問いただきましたとおり、例えば、雪が非常に多い年だけ

に合わせると、投資効果が逆にマイナスという場合もございますので、特別、雪の多い年に大丈夫だったかと言われると、ほかの道路と同じく状況が悪いこともあったかもしれませんが、基本的には、今回、4.5メートルの歩道と1.5メートルの路肩は一時的に雪をよける幅、それから、2次的にロータリー車で雪を積み上げていく幅としては十分確保されていますし、冬期間についても十分通行していただける幅は確保できるという形で設定しているものでございます。

●八十島委員 分かりました。ありがとうございました。

●平本委員長 ほかにはいかがでしょうか。

●内田委員 用地買収が終わっているのですが、この先、そんなに難しい点はないと思いつつも、今回の投資効果をはかっているマニュアルは令和4年ですから、恐らく、今の労務単価や建設単価が上がっている状況でもう一回やると、多分、一部アウトになるのは明らかだと思うのです。今から何年かけてやるのか、それで絶対に終わるのかを聞いてみたいのですけれども、もう一回再評価をやるとアウトだと思いますので、そこはきちり言ってもらいたいと思います。

●計画担当課長 まず、今お話をいただいたとおり、用地買収については完了しております。今後、260メートルの区間について、それぞれ半断面を2年ずつかけて4年間でという予定をしております。

工事としては問題なく進める予定としております。ただ、心配事は、近年、人不足や資材不足もあって入札が不調になったりということがございますので、そういったことがないように、例えば、早期に発注する、早く業者を決めることも含めて、計画どおり工事が進むようにしっかり進めてまいりたいと思っております。

また、今、ご心配をいただきました建設単価の上昇については、今回、定量的にはご説明しておりませんが、定性的な効果がたくさんございます。そういったこの道路の整備を表現できるものを用意しながら、必要になれば、事業の意味といいますか、整備の必要性をしっかり算出しながら説明させてもらうことを考えていきたいと思っております。

●内田委員 お聞きしたいのは、予算をちゃんと確保できるかと、工事費の積算で不落が多いですね。業者から聞くと、そんなのでは受けられないと言われるのですけれども、予算をちゃんと確保しつつ、業者が取れるような工事費が積算できる仕込みがあるのですか。これまでと同じようなマニュアルでやると、恐らく、入札がうまくいかないと思うのですが、いかがですか。

●計画担当課長 いわゆる公共工事の発注ですので、積算をしまして積み上げたもので発注するため、最初に予算が決まっています。予算で発注というわけではございません。もちろん、予算はあるのですが、必要な分の予算を確保していきますから、当初決めていた金額でこの後ずっと発注するというものではありません。

●内田委員 かみ合っていないのですが、積み上げるものは、現状に合わせて変えていますか。

●計画担当課長 それは、例えば、労務単価や経費の積み上げ方は、週休2日などのいろいろな取り方によって変わってきます。また、それだけではなくて、例えば、現場で規制をかけている期間が延びたり、社会の動きに合わせていろいろ変わっていきます。そういったものは、国土交通省で毎年単価が全て更新されていきまして、経費の率も変わっていきます。それは、公共工事の調査をしたものがそのまま反映された率が毎年度提示されますので、そういったものを使いまして、そのときそのときの最新の状態で発注しています。

あとは、当然、設計を出した後に必要になるもの、特に今回は駅前の工事でもありますので、例えば、交通規制のやり方が変わる、それから、私どもの公共工事発注だけではなくて、北電やNTTなど関連する工事についても一緒にやらせていただくといった調整の中で、余分にかかった費用については設計変更で対応していきますので、今、ご心配いただいた内容については対応できていると考えております。

●内田委員 遅れないようにお願いします。

●平本委員長 ほかにございませんか。

●福田委員 私は、今後の参考にお伺いしたいことがあります。

今回の事業は歩道と路肩の拡幅ですけれども、10ページに、「歩道バリアフリー整備により、車椅子利用者や視覚障がい者、高齢者などが通行しやすく、すれ違いも可能と記載されています」と記載されています。バリアフリーという観点から考えてみますと、積雪時ではロードヒーティングがベストと考えるのですけれども、施工費用、ランニングコストを考えると難しいというふうになってしまうと思います。

札幌市の公共事業では、この事業に関してはロードヒーティングも検討しよう、今回のように拡幅だけで対応しようということを検討されるのか、そもそも検討するタイミングがあるのかどうか、お伺いしたいと思います。

●計画担当課長 今お話をいただいたのは歩道のロードヒーティングでございました。町なかや駅の周りでは歩道のロードヒーティングが入っているところがございますが、歩道に入っているヒーティングは、公共で入れているものではなくて、地先の建物、家を所有されている方が歩道にも入れて、いわゆる占用物の形で運営されています。ですので、設置の費用、灯油代、電気代も全て地先の方のものになります。

札幌市で入れているロードヒーティングは、いわゆる坂道ヒーティングというものです。それも過去にはかなりの数を入れていたのですが、最近融雪剤をまいたりという対応でも可能になってきております。それは、車自体やスタッドレスタイヤの性能も上がっているということもありまして、緩い坂のところから徐々に止めまして、とにかく今ロードヒーティングに関しては縮小しており、札幌市が入れているのは、坂道のよっぽど急な場合、止めたら上がれなくなるとか事故が起きるところだけになっております。

一方で、冬期間の車椅子の方の移動をどう支援していくかは非常に難しい問題ではあるのですが、今のご質問の中でもいただいたとおり、坂道でさえロードヒーティングを止めているところで歩道に入れるのは非常に厳しいということで、例えば、交通局のエレベーター

ターの出口などの施設と合体しているところは施設側で入れているのはあるのですが、歩道そのものに入れているというのは非常に限られております。例えば、JRの駅前広場の中は、除雪をしても雪を持っていき場がないので、解かしているのですが、普通の歩道の場合は、冬場に夏と同じような状況をつくり出すような非常に難しいということでやっております。

例えば、苗穂駅の表裏を行き来する空中自由通路、あるいは札幌の都心部の地下ネットワークをつくったりということで、冬に移動していただける、乗継ぎを便利していただけるエレベーターをつけたりということは一生懸命やっているのですが、やはり歩道を溶かすとなるとこれほどまでやってもやり切れないということでございます。

あとは、先ほどの歩道のロードヒーティングに関しては、かなり昔は、導入を促すために補助金などの制度があった時代もありまして、それで、まち中は歩道ロードヒーティングの占用が非常に進んだ経緯はございますが、今はそういう制度もございません。

いずれにしても、100点を取るというのはなかなか難しいところではあるのですが、今回、特に篠路駅という非常に利用者の多い駅前で、あの狭い歩道で除雪も十分されていない、健常者の方まで車道を歩くというのは非常に問題だと思っておりますので、この整備をしっかりやって少しでも移動環境を整えていきたいと考えているところでございます。

●平本委員長 ほかにはいかがでしょうか。

●小池委員 私は、今回初めて参加させていただくので、質問内容が合っているか分からないのですが、質問させていただきます。

先ほど福田委員がお話をされていたように、バリアフリー整備のことで1点お聞きしたいと思います。

視覚障がい者などのことが書かれておりますけれども、点字ブロックを設置されるのでしょうか。

それから、事業期間がすごく長くて、何年かごとに場所を変えてやっているかと思うのですが、やっている最中の皆様方の経路というか、工事中はどういう形で対応されているのかが分からなかったもので、教えてほしいと思います。

あとは、今回は花畔札幌線ということでお聞きしているのですが、こういうような整備の場所は札幌市としてどのように決められるのかが気になったので、教えていただければと思います。

●計画担当課長 まず、バリアフリーの整備に際して、視覚障がい者誘導ブロックということでございますけれども、スライドの2ページをご覧ください。

こちらの右上に黒字で書いておりますとおり、札幌市にはバリアフリー基本構想というものがございます、その中で重点整備地区に定めているのがこの図の薄く黄色く塗られているエリアです。駅を中心に500メートルぐらいの半径でエリアを設定しており、この中で赤い線が書いてあって、駅からその左下に色分けいろいろありますけれども、例えば、篠路で言うと、福祉施設、病院、出張所、お買物で行くスーパーといった生活に結び

つきが強い施設まで行けるような経路をバリアフリー化します。それが赤い線で書かれておりまして、この赤い線のところは、点字ブロックをずっと線上に連続して入っていくこととなります。これをたどっていけば、例えば、篠路小学校まで行けるようになります。

これ以外のところでも点字ブロックが入っているところがありますが、それは交差点のところでは交差点だと気づくために入れております。それ以外の赤いところについては、ずっと線上で入っております。これは、札幌市ですべてを整備を進めておりまして、今回はそれと拡幅がちょうど一致しておりますので、拡幅に合わせて点字も整備する形です。

まち中のように、もし拡幅が既に済んでいる路線であれば、歩道をフラットにして点字ブロックを入れるという工事をだけをやっているものもあります。

それから、事業期間中ということですが、これはいわゆる車椅子の方とかつえをついている方が安心して歩ける状態がうまく取れる工事もある、取れない工事もあるのですが、今回、工夫しておりますこととして、6ページをご覧いただきたいと思っております。

これから整備をする区間は260メートルありますけれども、この図で言うと横にいうのでしょうか、道路を半断面ずつ整備いたします。片方を広げて残っているところを整備しますと、歩道の片側はずっと生きている状態で反対側ができる、新しくなった歩道を利用していただいて古い歩道を直すという形で、ある程度一定の区間を安心して歩いていただけるというところがございます。これは、当然、障がいのある方だけではなくて、児童の通学路という意味でも安全が取れる工区の取り方を工夫しているところでございます。

また、三つ目のご質問でいただいた事業の箇所をどう決めるかということですが、これに関してはいろいろな成り立ち方があります。今申し上げたバリアフリーだと、先ほどの図にあるような経路の中でまだ未整備のところ、それから、地域の協力を得られそうところを抽出しながら進めていくようなこともございます。今回のような用地買収をして拡幅をしていくこととなりますと、事業の投資効果も見ながら箇所を選んでいくこととなります。単に拡幅計画をするだけではなくて、いわゆる渋滞の発生がひどい、それは拡幅しないと解消が難しい場合だとか、今回だと、どちらかという、車の渋滞というより、歩行者であったり、冬の路肩の状況がメインになってきますし、今回の中でいきますと、この後でご説明させていただきます鉄道連続立体交差、区画整理で利用される車や人の数が増えるということで、一体的にエリアで整備を進めていくため事業化するなど、事業によって成り立ち方はいろいろ違うのですが、それぞれ課題の大きいものと事業に入る条件が整うものを中心に進めております。

●小池委員 総合的に判断して優先順位の高いところから始めるという考えでよろしいでしょうか。

●計画担当課長 そういうこととなります。

●小池委員 分かりました。どうもありがとうございます。

●平本委員長 ほかにはいかがでしょうか。

私から、内田委員の質問と関連するのですが、整備後50年の維持管理費として0.2

億円という金額がありますが、50年先のことはなかなか分からないわけです。工事費や人件費の高騰等によりましてこれが大きく増えてくると、B/Cが狂ってくる可能性がありますと思いますが、この50年間の維持管理費はそれなりに妥当な積算になっているのかどうかを教えてくださいませんか。

●計画担当課長 まず、B/Cのマニュアル上、対象とする期間が50年間とされています。50年間の金額は基本的には毎年同じ額を計上しております。1年間にかかっている維持費に関しては、札幌市が年間かかっている維持費を道路の延長などで割り返して、実際にかかっているものを計上しております。

今ご質問をいただいたとおり、今後も続くだろうという計上になっておりますので、例えば、また何か上がるのではないかということになってくると、分からないといえますか、予測しようがない部分はあると思いますが、基本的には実績をそのまま積んでおります。

●平本委員長 過去に維持管理費を実績ベースで見たときに大きく変わったことはあるのでしょうか。

要は、毎年同じ金額を計上しているわけですが、実際に20年ぐらいのスパンで見ると維持管理費が結構上がっていることはあり得るのでしょうかというお尋ねです。

●計画担当課長 そこまで追いかけて調べたことはございませんけれども、維持費にも幾つかありまして、例えば、橋を架け替えるような大規模改修と、日常的に道路清掃をしたり、穴ぼこが開いたものを直すといったものはまた少し違うように積んでいると思います。

札幌市で維持補修をしているものにも、札幌市が政令市になってから50年ぐらいたっておりますけれども、そのときに大規模でつくったような橋などの構造物に関しては、新たな基準に適合させるなどして、また違うスパンで物を考えて作り直さなければいけません。ですから、日常的な照明の電気代を含めたようなものに関しては、それほど大きく動くものはないのではないかと私は思います。

●平本委員長 ありがとうございます。

委員の皆様から、ほかに何かご意見やご質問等はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●平本委員長 ないということでしたら、1件目の道路整備事業につきまして、この委員会としての考え方をまとめたいと思います。

事業費や維持管理費が変わらないように、例えば、工事期間をこれ以上延長させないことが重要であるとか、バリアフリーの観点でも幾つかご意見が出されました。

ただ、委員の皆様方からこの事業の継続は反対ないしは見直しが必要というような強いご意見は出されなかったと判断しまして、本事業は継続ということによろしいかと思うのですが、皆様方はいかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●平本委員長 それでは、本事業は継続ということで、特に工事期間が延びないようにという注文もございましたので、その辺りにご留意いただきながら事業を継続し、この篠路

のエリアがよりよくなるというなと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、再評価対象事業の二つ目であります街路事業につきましてご説明をいただきたいと思っております。

よろしくお願いいたします。

●特定街路担当課長 私は、建設局土木部道路課で特定街路担当課長をしております梅澤と申します。改めまして、よろしくお願いいたします。

今、画面に出ておりますが、今回の評価対象事業でございます連続立体交差事業費補助、札幌圏都市計画都市高速鉄道事業、北海道旅客鉄道株式会社札幌線（2）、JR札幌線（篠路駅付近）連続立体交差事業について説明させていただきます。

では、1ページ目でございます。

初めに、本事業の位置について説明いたします。

事業地につきましては、北区篠路でありまして、先ほどの道道花畔札幌線の西側にJR札幌線がございまして、評価対象区間につきましては、JR札幌線のうち、赤色で旗揚げをしております篠路駅を中心とした2.1キロメートルの区間となります。

2ページ目でございます。

続きまして、本事業を実施する篠路駅周辺地区の位置づけについて説明いたします。

平成25年度に策定されました札幌市まちづくり戦略ビジョンにおきまして、篠路は、地域の生活を支える重要な拠点である地域交流拠点として、市内17か所あるうちのひとつとして位置づけられております。

そのうち、北区につきましては、麻生・新琴似、北24条が地域交流拠点に位置づけられており、一番北に位置します篠路につきましては、北区北部地区の地域を支える主要な拠点としての役割を担うことが期待されております。

一方、当地区につきましては、画面の右側にも示すように、鉄道によりまして東西市街地が分断され、往来が踏切部または地下歩道を横断する必要があることや、横新道は踏切により慢性的に渋滞しているといった様々な課題を抱えております。

そこで、地域が抱える課題を解消するとともに、拠点としての役割を機能させていくために、平成25年度に篠路駅周辺地区まちづくり実施計画を、令和4年度に篠路駅周辺地区まちづくり計画を策定しております。これらの中で周辺地区を対象とした各種事業を計画しており、そのうちのひとつとして、篠路駅付近の鉄道高架化を実施しております。

3ページ目になります。

続きまして、鉄道高架に係る整備概要について説明いたします。

事業区間2.1キロメートルのうち約1.7キロメートルの区間を高架化いたします。

高架構造としましては、ラーメン高架橋を基本としており、起終点では、盛土・擁壁区間を設けて地上とすりつけを行います。

高架化により、学田作場踏切、札幌篠路線踏切、丸メ街道踏切の3か所の踏切を除却し

ます。

そのほか、見なし踏切と呼んでいる現在鉄道を立体横断している篠路人道地下歩道を除却し、道路の平面化を図ります。

また、JR篠路駅を高架駅とし、それに併せてバリアフリー化の整備を行います。

4 ページ目をご覧ください。

続きまして、連続立体交差事業と併せて整備する関連道路の整備概要について説明いたします。

一つ目に都市計画道路横新道です。

本路線は、踏切除却と併せて、車道が現況2車線のところを4車線に拡幅します。令和2年度に事業認可を取得し、現在、用地買収を行っております。工事着手は令和7年度を予定し、令和13年度に事業を完了する計画です。

二つ目に、都市計画道路篠路駅前団地本通です。

こちらは、現況、鉄道交差部は地下歩道となっておりますが、高架化により平面化し、それと併せて線形改良を行います。令和8年度の事業認可の取得を目指し、令和13年度に事業を完了させる計画です。

三つ目に、都市計画道路高架側道7号線です。

こちらは、地域環境の保全に資する目的で、この後に説明しますが、仮線跡地を活用し、高架構造物に沿って整備する自転車歩行者専用道路となります。このため、高架切替え後に仮線を撤去し、整備する計画となっております。

5 ページ目をご覧ください。

続きまして、鉄道高架化の施工工程について説明いたします。

本事業では、施工方法として仮線方式を採用しております。そのため、まず始めに高架橋を施工するスペースを確保するため、在来線の東側に仮線を整備し、運行を仮線に切り替え、在来線を撤去いたします。

続いて、高架橋の施工となりますが、施工を2段階に分けます。まず、1次施工として、橋脚と西側を完成形まで工事し、下り線を高架切り替えします。次に、2次施工として、東側の仮線に干渉するため、整備できなかった箇所を工事し、上り線を高架切り替えします。高架施工後は、仮線撤去工事や交差道路の高架下の整備などを行います。

6 ページ目をご覧ください。

続きまして、整備パースについてでございます。

こちらは、駅舎部のパースとなります。

上が整備前、下が整備後を表現しており、右上には現況の駅舎の写真を示しております。

7 ページ目をご覧ください。

こちらは、拡幅整備をする横新道と鉄道との交差部のパースとなります。

こちらも同様に、上が整備前、下が整備後を表現しております。

8 ページ目をご覧ください。

続きまして、事業評価の手法である費用便益分析について説明いたします。

こちらは、国土交通省が発行する費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>に基づき実施しております。

一般的な道路の評価であれば、先ほどの道道花畔札幌線のように、道路改良整備による交通の円滑化等が主な事業効果となりますが、連続立体交差事業は、踏切除却によって事業効果がもたらされることが特徴と言えます。

また、連続立体交差事業として、踏切除却による効果のほか、事業と併せて整備される関連道路整備の効果は連続立体交差事業の効果と複合的に発現するものであり、その効果を明確に区分することは困難であるため、連続立体交差事業に関連して行われる道路整備を複合的に捉え、便益と費用を一体的に計測し、費用便益分析を行います。

便益としましては、鉄道高架化による踏切除却等及び関連道路整備による混雑緩和等を事業の効果として捉えて算出しております。

費用につきましては、鉄道高架と関連道路に係る事業費及び関連道路の維持管理費を対象として算出しております。

また、分析の条件としましては、道央都市圏の交通ネットワークを対象に、平成42年の推計交通量を基準として設定しております。

9ページ目をご覧ください。

続きまして、費用便益比について説明いたします。

連続立体交差事業は、踏切除却により、安全性の向上や地域の分断の解消が図られるとともに、駅周辺の市街地整備と一体的に整備することにより、まちづくりへの効果も大きい事業ですが、便益としましては、道道花畔札幌線と同様に、移動時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3項目を対象として算出しております。

各便益の内訳は、中段青字のとおりで、総便益は196.5億円となります。

これに対し、費用としましては、連続立体交差事業と関連道路整備に要する工事費、用地費、補償費等を合算した事業費と、道路の補修や除雪等に要する費用としての維持管理費を対象に算定しております。

各費用の内訳は、中段赤字のとおりで、総費用が185億円となります。

結果、費用便益比としましては1.06となります。

なお、都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱及び細目要綱によりまして、連続立体交差事業につきまして、鉄道事業者にも便益及び費用は生じますが、鉄道事業者は、踏切維持費の解消や高架下空間の創出で得られる受益相当額を負担することとされており、便益と費用は相殺されるという考えのため、ここでは含めないこととしております。

10ページ目をご覧ください。

連続立体交差事業につきましては、前述したとおり、基本3便益以外につきましても、整備効果が多岐にわたる事業でございます。例えば、歩行者に着目してみますと、踏切待

ち解消による歩行快適性の向上や、新たな東西横断箇所による時間短縮、駅舎のバリアフリー化による上下移動の改善などが見られます。

鉄道高架化により、高架下空間が創出され、様々な用途に活用できることや、市街地の分断要素がなくなることでよい方向に土地利用、市街地構造変化がなされます。さらに、踏切除却による踏切遮断が解消されることで、CO₂等の発生が解消されるとともに、緊急車両のアクセシビリティが向上される効果がございます。

11ページ目をご覧ください。

以上のことから、公共事業評価としまして、対応方針案を提案させていただきます。

本事業において、踏切等が複数箇所除却されることにより、都市内交通の円滑化を図るとともに、安全・安心のまちづくりや分断された市街地の一体化による都市の活性化が図られるなど、高い事業効果が見込まれます。

つきましては、本市として事業継続とする方針で進めたいと考えております。

ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

●平本委員長 ありがとうございます。

ただいまご説明いただきました2件目につきまして、ご質問、ご意見等があれば、ご発言いただきたいと思います。

いかがでしょうか。

●八十島委員 令和2年から用地買収に入られていると資料にあるのですが、現時点でどういう状況になっていますか。

●特定街路担当課長 用地買収につきましては、来年度をもって一旦の完了を目標にやっております。順調に進んでおります。

●平本委員長 ほかにございませんか。

●中前委員 個別評価調書を見せていただきまして、(3)コストの縮減や代替案の立案等の可能性の視点ということで、新技術や新工法の活用、施工計画の見直しなど、コスト縮減に取り組んでいくと書いてあるのですが、実際に本当にこれをやろうとしたらどの時点で計画見直しなどになるのかが分かりません。ここに書かれているのは姿勢だけなのか、本当にやろうとした場合にどういうふうに取り組んでいくのか、具体的な取組の方針を教えていただければと思います。

●特定街路担当課長 様式2のコスト縮減や代替案等の可能性についてですが、正直に言いますと、現時点で具体的に答えられるものはないのですが、これから高架の設計が始まっていく中で、どういったことができるのかですとか、例えば、現在、全国的にいろいろな新技術等が出ておりますので、その中で我々にできるもの、取り込めるものは取り組んでいきたいと考えているところでございます。

●中前委員 そうすると、今は具体的にはないけれども、姿勢としてこういう方針で、できる限りコスト縮減に取り組んでいくと書かれているのですね。

●特定街路担当課長 実際に工事が始まってみると、意外と設計より工事のほうがコスト

縮減の可能性はもちろん大きいですから、そういった意味でも工事中に見直しをするところはきっと出てくると思いますので、その時点で取り組んでいきたいと考えております。

●中前委員 ありがとうございます。

金額が非常に大きい事業になりますので、この辺りに関してはできるだけ意識を持ってコスト縮減に取り組んでいただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

●平本委員長 ほかにいかがでしょうか。

●福田委員 施工工程の5ページ目ですが、1次施工の高架切替えというところで、計画下り線は高架の上に移動して、上り線は仮線のままという形で、この状態は利用者には一番不便な時期ですが、この期間はどれぐらいを予定していらっしゃるのでしょうか。

●特定街路担当課長 今、この画でいきますと、きっと真ん中の下ら辺だと思います。

何年かというのはまだ決まっていないのですが、説明をさせていただいたとおり、西側につきましては、完成形まで仕上げておりますので、当然、高いところにあります。東側にある仮線につきましては、地上部となっていることで、使い勝手が悪いというところはおっしゃるとおりだと思います。その期間等ももっと短縮できるかも今後検討して、極力、皆様に迷惑かけないように進めていきたいと思っております。

●福田委員 そうすると、この1次施工の時点で高架はおおむねできているので、駅舎も完成している予定ですか。

●特定街路担当課長 駅舎につきましても、多分、半分になります。横断させるためには、恐らく、この右下の画にありますとおり、2次施工する際の桁と残りが残りますので、それが駅舎をつくってしまっ、もしかしてぶつかる可能性もございますので、あらゆる可能性を見て工期短縮等に努めて不便な期間については極力縮めていきたいと思っております。

●福田委員 なるべく利用者の方の迷惑にならないように、利便性を考えて頑張ってくださいと思います。

●平本委員長 ほかにいかがでしょうか。

●内田委員 参考資料の19ページ目の個別評価調書を見て思ったのですが、基本的には、当初の完了予定年度と今の完了予定年度が一致しているので、一見すると順調に進んでいると思うのですがけれども、5年経過しているのに、形式的に上がってきていると捉えていいと思ったのです。ただ、5年たっているのに、事業費ベースの進捗が9%ということで、進んでいないのかなという印象がございます。

それから、先ほど用地買収について説明がありまして、予定では来年度で完了と言われていましたが、当初予定と今説明いただいた予定の対照表を見せていただかないと、ちゃんと進んでいるのかどうかよく分かりません。来年度で用地補償が終わるとするのは当初予定になっているのかどうか等、いろいろ聞きたいところがあるのですが、いかがですか。

●特定街路担当課長 新旧対照の画はないところですが、用地につきましては、今、ちょ

うど出ております緑色の仮線の部分の用地買収をしているところがございます。あわせて、今、設計もやっていますので、段階的には順番よくやっているところだと思っております。

その用地買収が終わった時点で、仮線については工事に入れるということですから、今、これから設計もかけますので、タイミングとしてはばっちり進んでおります。

●内田委員 当初予定では、用地買収が終わるのは何年度だったのですか。

●特定街路担当課長 令和5年です。

●内田委員 完了年度は変更なしで行けるのですか。

●特定街路担当課長 今のところ、それでやっていくつもりでございます。

●内田委員 用地補償は相手もいるので、来年度で終わりますというのはなかなか言いづらいと思うのですが、どういう根拠ですか。ごねている人はいないのですか。

●特定街路担当課長 関係する地権者には、もう当たっております。それで、順調に進んでいるので、今のところ、そこで終わると言わせてもらっております。

やはり、折衝してから時間はそれなりにかかりますので、来年度に終わらせるといっても、今の時点からいろいろ算定したり交渉したりというのは進んでいるところです。

●内田委員 進んでいて、来年度で終わりそうな感じですか。

●特定街路担当課長 はい。

●内田委員 事業ベースの進捗率は、5年たって9%は低過ぎないかな、何か遅れているのではないかと思ったのですが、こんなものですか。

●特定街路担当課長 今、途中でご説明もあったとおり、結局、高架化するための工事費の大きさがありますので、事業費ベースの進捗率となりますと、使ったお金で割り返して進捗率を出していますので、どうしても、工事に入っていくと、見た目も進みますけれども、工事費の使用によつての進捗率も上がっていきます。現在はまだ工事ではないですので、今の段階ですと、どうしても事業費ベースで進捗率を出すと、こういう数字にはなってしまう。

●内田委員 おっしゃることは分かるのです。これが当初予定していたとおり順調に進んでいるのかどうかをお聞きしたいのです。

●特定街路担当課長 はい。

●内田委員 予定どおりですか。

●特定街路担当課長 はい。

●内田委員 分かりました。

できれば根拠も併せて出したほうがいいと思います。

前の道路事業のように、比較は出ないのですか。当初予定では、用地買収が令和5年度で終わるのだけれども、今は6年度までというですね。

●特定街路担当課長 そうですね。

●内田委員 それは伝播するのに、なぜ後ろがずれないのかと思ったりもするのですけれども、それは頑張ればできるということですか。

- 特定街路担当課長 そうですね。
- 内田委員 そういう根拠も出してほしいと思います。
- 特定街路担当課長 分かりました。
- 平本委員長 ほかにはいかがでしょうか。
- 小池委員 費用便益比についてお伺いしたいと思います。

これは令和4年に算出していますが、実際に施工が決まったのがその2年ぐらい前かと思うのです。実際にこのベースではちょんちょんというか、ちょっといいかなぐらいのかなという印象ですけれども、今後、人件費等いろいろなものが値上がりして逆転する場合も考えていらっしゃるのでしょうか。

●特定街路担当課長 確かに、今後精査していくときはそうなるかもしれませんが、定量的に数字で出したものはそれですが、この高架事業について、効果として説明させていただいたものは様々ございます。今後、こういったところも具体的に数値化して、もう少し数字的に見せられるようなところも考えていきたいと考えております。

●小池委員 事業自体はこれからこうなったらいいと思うのですが、金額的に結構かかっているのも、もし市として事業自体がマイナスになったとしても続けていきたいという意向なのかを教えてくださいませんか。

●特定街路担当課長 例えば、1.0を切るかもしれないという時については、当然、我々としてもどうしていくかを考えなければいけないですし、恐らく、ご説明してお諮りする場を設けさせてもらうことになると思います。そういったところも使いながら、事業の継続性を考えていきたいと考えているところです。

- 小池委員 ありがとうございます。
- 平本委員長 ほかにはいかがですか。

例えば、今のお話で、何年かたったところでもう一回見直しをしてB/Cが1を切ったら、では、この事業をやめましょうとできるものなのですか。もちろん、B/Cが一番重要な評価指標になることは分かるのですが、一方で、JR北海道との関係もありますよね。

今、定性的とおっしゃっていますが、費用換算もできるような副次的効果、その他の便益を、市として事業をやるときに国交省のマニュアルとは別にどこまで組み込んでいけるのか。公共事業ですから、最終的には市民の理解が得られないといけないと思うのですが、そこら辺の説明の仕方としてどういうことがあり得るのか、見通しというか、お考えをお聞かせいただけるといいと思うのです。

●特定街路担当課長 今ここに出ているもので、デジタル化できるものが何個もあると思います。今やっていないので、手元に数字等はないですが、これらを一旦算出してみまして、どのぐらい出るのか、いくらぐらいの便益なのか、やはりトータル的にB/Cを考えていかなければいけないと思っています。

我々としては、まずはこれらの数値化等もして行って、ご説明の資料となるものをそろ

えた上で、総合的に判断していきたいと思っているところです。

●平本委員長 分かりました。

ほかにいかがでしょうか。

●中前委員 今言われていたその他の便益の部分についての効果算出ですけれども、実際に算出するとなったら結構費用がかかると思うのです。本当にそれをやるタイミングがいつになるのか、札幌市がそれに対してどれぐらいの費用をかけてやろうとしているのかといったところを教えてください。

その根拠が全くないと、今、この場でやってみようと思いますと言っただけで終わってしまうと思うのです。具体的に本当にやろうとしたら、いつのタイミングで、どのように進めていくのかというビジョンを教えてください。

●特定街路担当課長 実は、連立事業は全国で何か所かやっているところではございますが、便益に先ほど述べました3便益以外を積み上げてB/Cを出しているところがございます。ですので、既に連立事業で3便益以外も使いながらやっているところもございますので、確かに、算出する費用はかかるかもしれないですが、先行してやられている自治体に対して手法についてヒアリングなどして、ぜひやりたいと思っております。

確かに、算出するのにすごくお金がかかるという問題があるかと思いますが、そこも費用を見合いしながら算出していきたいと思っております。

●中前委員 そうすると、具体的にどこかのタイミングで算出したものを見せていただける機会があると思っております。

●特定街路担当課長 そうだと思っております。

●平本委員長 ほかにいかがでしょうか。

●内田委員 私は、この事業自体はいいと思うのですけれども、審査にかかるとすれば、もう少し準備してほしいと思っております。

例えば、地価上昇は、固定資産税と相殺されるので、この追加的な効果の測定に絶対に入れないとなっているのです。ですから、そういったところにもう少し踏み込んで準備してほしいと思っております。この10枚のスライドだけでディフェンスしようとしていて、あとは頑張るので納得してくださいと言われても、失礼といいますか、道路課はすごく準備していると思ったのです。

この10枚のスライド以外にないのですか。本当に頑張りますという感じでいくのですか。こういうところも思いつきで書いているような感じがするのですけれども、地価上昇はどこのマニュアルにも入っていないのは、経済理論的な理由があつて、先ほどどこかで相殺されるのでとありましたけれども、出すのであれば、そういった検討ももう少ししてほしいと思うのですが、いかがでしょうか。

●特定街路担当課長 地価上昇につきましては、現在、篠路連立の横の篠路駅東口で区画整備事業をやっているところでございまして、その区画整備事業を終えて、さらに隣が先ほど説明のあった花畔札幌線になります。関連道路の整備等もありますので、確かに、単

純にいくと、地価上昇と税の上昇で相殺されることになるかもしれませんが、今、手元に具体的な数字がないところは大変失礼いたしました。そういったところも踏まえて、説明等については、今後も気をつけていきたいと考えているところでございます。

●平本委員長 ほかにございませんか。

●中前委員 内田委員と近い意見になりますが、私からも、事前のヒアリングのときに、期間が短い割にやるのがたくさんあるので、具体的に何年のときに何の事業をやるといいうスケジュール感と具体的にどこをやるかを示す資料を準備してほしいと言ったつもりでしたが、今日見るとその資料がなかったように思いました。私が依頼した資料はどのページのどこになるのか、具体的に教えていただければと思います。

事前に道路課が提出されたような何年にここをやりますという色つけをした具体的な計画の時期と場所を出してほしいというお願いをしていました。

●特定街路担当課長 申し訳ございません。

同じ場所で施工するのと、来年度から高架設計に入っていきますので、詳細になるのはその段階ということで、私どもの事前説明もそうですし、今回、内田委員からいただいているとおり、資料等の不足については申し訳ないところでございますが、施工等の年数については、もう少し経つと精査されるというイメージを持っているところです。

必要に応じて、そういったところも見せることを考えていきたいと思いますが、今のところはない状況でございます。

●中前委員 もう少したったら具体になるということは、逆に言うと、今の時点では何年にどこをやれるという計画までになっていないということですか。

●特定街路担当課長 一旦のイメージは持っていて、先ほど言ったとおり、用地買収も終わって、次に仮線の設計をしていっているところです。本体の設計につきましても、これから来年度等でやっていきますので、そのときに具体になるという感じです。

●中前委員 それであれば、私も内田委員と全く同じことを懸念しておりまして、何年にここをやるという具体のものがまだない状況の中で、令和13年に全部の事業が終わりますと言ってしまって大丈夫かなというところと、万が一事業が延びてしまったときに、今の労務単価でいうと、金額的には非常に大きく増えてしまう可能性があり、そうなってしまうと、費用が増えた分だけB/Cの1を切ってしまう可能性も出てきてしまうので、この辺りは慎重にやっていただきたいと思います。本当に令和13年度に終わるのか、私たちも委員として納得できるものがないと危ないのではないかと心配をしてしまうのですが、いかがですか。

●特定街路担当課長 申し訳ございません。

説明不足、資料不足を踏まえますと、委員のおっしゃるとおりだと思います。

我々としても、設計等を進めていく中で、今は持ち合わせていないですが、きちんとその場その場で状況を説明できるように心がけてまいりたいと考えているところです。

●中前委員 この場が今回で終わってしまうので、この事業についてきちんと計画を立て

て、スケジュールどおりに令和13年度にしっかり終わるように見極めながら事業を進めていただければと思います。

●特定街路担当課長 ありがとうございます。

●平本委員長 ほかにいかがですか。

例えば、今の梅澤課長のお話ですと、もう一年ぐらいたつと計画がかなりクリアになるというイメージだったのですが、次年度の委員会でもう少し明らかになったところを追加でご説明いただくことは可能ですか。それとも、先は読めないで、次年度というのはなかなか難しいという感じですか。

●特定街路担当課長 次年度と必ず約束できるかと言われると何とも言えません。確かに、再評価事業につきましては、5年とは言っておりますけれども、調整等によってはということでご説明できる場はあるかと思えます。そのときに、5年とは言わず、同じ建設局でするので、説明できるタイミングがあれば説明させていただきたいと思っております。

●平本委員長 委員の皆様、ほかにご質問、ご意見はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●平本委員長 なければ、皆さんから出された意見の中で、コスト縮減に関してはできるだけ注意を払うべき、あるいは、工期中の利用者の便益を最大限配慮してほしい、それから、後半で少し議論になった当初予定との乖離がどうして埋まっていくのかについて説得的な説明が欲しい、そういった意見が出されましたけれども、この事業の中止あるいは見直しが必要だというご意見は出ていないので、一応、計画どおり継続ということをまずはお認めいただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

●平本委員長 ありがとうございます。

その上で、来年度になるか、再来年度になるか、本委員会のメンバーが替わっているかもしれないのですが、しかるべきタイミングで追加のご説明をいただけるとありがたいです。我々は市民としてここに参加しているので、そうしていただくとより安心感が持てるのかなと思います。ぜひそういう機会を設けていただきたいと思います。

それでは、これで二つの案件につきまして審議をしまして、両方とも継続可ということで委員会としては審議をしたということでございます。

これから、事務局で審議結果の整理がありますので、10分ほど休憩とさせていただきます。

[休 憩]

[審議結果一覧表作成の後、委員へ配付]

●平本委員長 委員の皆様のお手元に審議結果が配付されておりますので、再開したいと

思います。

それでは、事務局より内容の読み上げをお願いいたします。

●業務課長 私から、お手元にお配りさせていただきました審議結果の案をご説明させていただきます。

まず、1点目の道路事業の花畔札幌線は、委員会の方針としては継続でございます。

委員会の意見の案は、お手元に記載のとおりですが、整備により歩行者等の安全性、利便性が向上されることに加え、冬期交通環境の改善が図られること等から事業継続とするが、今後、事業の遅れにより事業費等が増加し、事業効果が悪化することがないように留意し、事業を進めること。

以上でございます。

続きまして、街路事業の篠路の連立は、委員会の方針としては継続でございます。

委員会の意見の案は、整備により周辺道路の交通混雑が改善されることに加え、地域の連携強化が見込まれることから事業継続とするが、事業遅延による事業費の増加や事業中の利用者の利便性に留意しながら事業を進めること。また、事業計画をより詳細に検討した段階で、本委員会において、事業効果を確認することを求める。

以上でございます。

●平本委員長 ただいま読み上げていただきました審議結果をこのようにまとめてはどうかという案でございます。

この審議結果につきまして、もしご意見、あるいは、ここはこういうふうに修正すべきというご提案がありましたらいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

おおよそ、皆様方にご審議いただいた内容が反映されていると思いますが、もし気になる点があれば、遠慮なくご発言いただきたいと思います。

(「なし」と発言する者あり)

●平本委員長 それでは、以上の内容を本日の委員会の審議結果とさせていただきますと思います。

この審議結果につきましては、本委員会の意見として市長に対して具申することになっておりますので、審議結果一覧表に署名をお願いしたいと思います。

今、原本を回覧しますので、署名をいただきたいと思います。

[各委員は審議結果一覧表に署名をする]

●平本委員長 それでは、委員の皆様方に本日の審議結果のご署名をいただきましたので、これで本日の審議は全て終了いたしました。

議事を事務局にお返しいたします。

委員の皆様方、ありがとうございます。

3. その他

●業務課長 委員長、どうもありがとうございました。

以上をもちまして、委員会の議事につきましては、全て終了となっておりますが、その他、何か委員の皆様からご発言はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●業務課長 なければ、最後に、土木部長の小林からご挨拶をさせていただきます。

●土木部長 委員の皆様、ありがとうございました。

本日は、道路事業1件、街路事業1件につきまして、ご審議いただき、いずれも継続の評価をいただいたところでございます。

ただ、審議の中で、一部、評価にあたって情報が不十分であるというご意見をいただきましたことは、こちらとしても真摯に受け止めているところでございます。

いずれの事業につきましても、このご時世、事業期間の長期化、そして、それに伴うコスト上昇に関する懸念や意見が委員の皆様から寄せられたところでございます。

そのほかにもたくさん意見をいただきましたけれども、頂戴したご意見につきましては、今後、事業を進める上で大変参考になるものばかりでした。本日の審議を踏まえまして、しっかりと事業に取り組んでまいりたいと考えております。

結びとなりますけれども、委員の皆様におかれましては、札幌市の公共事業に関しまして、今後も引き続きご支援とご協力をいただければ幸いです。

以上、簡単ではございますが、本日の委員会のお礼の言葉とさせていただきます。

本日は、ありがとうございました。

4. 閉 会

●業務課長 それでは、以上をもちまして、第27回札幌市公共事業評価検討委員会を終了させていただきます。

本日は、誠にありがとうございました。

以 上