

第 2 8 回

札幌市公共事業評価検討委員会

議 事 録

日 時：令和 7 年 1 月 1 0 日（金）午前 1 0 時開会
場 所：札幌市役所本庁舎 1 2 階 1 ～ 3 号会議室

1. 開 会

●業務課長 皆様、本日はご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

定刻でございますので、ただいまより第28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、本日の事務局、進行役を務めます建設局土木部業務課長の松田でございます。どうかよろしくお願いたします。

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

●土木部長 新年、明けまして、おめでとうございます。

建設局土木部長の小林でございます。

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、委員の皆様におかれましては、年始の営業週で言うとまだ1週目という大変お忙しい中、当委員会へご出席をいただきましたことに心からお礼を申し上げます。

平成10年度の委員会設置以降、昨年度までの26年間で計27回の委員会におきまして115件の事業についてご審議をいただいていたところでございます。

いずれの公共事業につきましても、担当部局におきまして、事業を開始する前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、目まぐるしく変化する昨今の社会情勢にあっては、一定期間を経過し、長期化した事業につきましても、第三者の視点で改めて評価をいただくことが重要と考えております。

建設分野でも担い手の確保が喫緊の課題となっておりまして、道路をはじめとするインフラの役割や整備効果を市民やこれからの将来を担う若い世代に正しく伝えていく必要があります。こうした委員会の中で丁寧に審議がなされていることを後に市のホームページで公開する資料や議事録を通じて、また、本日お越しいただいております報道機関の皆様にもご協力をいただきながら、広く伝えていかなければならないと考えているところでございます。

本日、ご審議いただく再評価対象事業は、都市計画道路網の一端を担う街路事業の1件でございます。皆様、それぞれご専門の立場から忌憚のないご意見をいただければ幸いです。

以上、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、どうぞよろしくお願いたします。

●業務課長 それでは次に、本日ご出席いただいております各委員の皆様をご紹介させていただきます。なお、本日、委員名簿記載の皆様のうち、北海道大学大学院工学研究院の内田委員はご欠席となっております。

それでは、委員名簿順にご紹介をさせていただきます。

まず、北海道大学大学院経済学研究院教授の平本委員長でございます。

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。

以上、本日5名の委員の皆様、過半数の委員の皆様にご出席を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、この会議は成立することをご報告させていただきます。

委員の皆様におかれましては、本日、どうかよろしく申し上げます。

2. 議 事

●業務課長 それでは、早速、今年度の再評価対象事業の審議に入りますけれども、本日も審議をいただく事業は街路事業の1件となっております。

ここで、皆様にお願いでございますけれども、この会議につきましては、議事録作成のため、録音させていただいております。ご発言につきましては、お手数ですが、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、先ほどの挨拶にありましたように、議事録は本市ホームページで公表させていただきますので、あらかじめご了承ください。

それでは、当委員会規則第3条第2項の規定によりまして、委員長は会議の議長となっておりますので、これより先の進行につきましては平本委員長にお願いしたいと存じます。

平本委員長、どうかよろしくお願いいたします。

●平本委員長 それでは、よろしくお願いいたします。

まず、今日の進め方ですが、事業担当部署の方よりご説明いただきまして、その後、委員の皆様方にご審議をいただき、最終的な結論を得るということで進めたいと思います。

本日の再評価対象事業は、街路事業でございますが、社会資本整備総合交付金事業 札幌圏都市計画道路事業 3・4・619号 石山・穴の沢通でございます。

それでは、まずは事務局の担当よりご説明いただきました後、ご審議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。

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

お手元のA4判縦の資料、画面でも同じ中身を表示しておりまして、そちらをご覧くださいながら説明させていただきたいと思っております。

石山・穴の沢通の説明でございます。

右肩の2ページでございます。

沿線地区の状況でございますけれども、石山・穴の沢通沿線、南区の石山・藤野・簾舞地区の3地区でございます。

人口が3万2,000人ほどございます。住宅地と緑豊かな自然が調和した地区ということです。周辺には大型の公園、果樹園やスキー場、キャンプ場といった集客施設がござ

いまして、もう少し引いた目で見ますと、定山溪温泉や芸術の森、支笏湖方面へのアクセスの経路地にもなってございます。

道路ネットワークでは、平成8年に4車線拡幅している国道230号、石山通を中心といたしまして、南側には平行します地区内移動の道路となるのですが、平成18年に整備されている藤野通がございまして。さらに、本日ご審議をいただいております石山・穴の沢通、それと、丁字型に交差しております石山・藤野通をセットで平成26年に都市計画決定しております。石山・穴の沢通に関しては平成の27年に事業化、石山・藤野通は令和の3年に事業化をしております。どちらも事業中の状況でございます。ともに令和9年度の完成を目指して進めているところでございます。

3ページをご覧くださいまして、少しアップの図でございます。

石山・穴の沢通は、石山通（国道230号）から市街化区域界、620メートルの現道拡幅事業になります。また、石山・藤野通は石山・穴の沢通から西側に延びておりまして、西側の藤野1号通までの860メートルの事業でございます。こちらについては、ほとんどが新設道路の整備でございます。

それぞれの路線を見てまいります。

4ページでございますが、石山通、国道230号でございます。

交通量が非常に多い道路でございまして、現況交通量3万9,200台となっております。大型車が9.5%走っているという状況です。

次に5ページ目ですけれども、石山・穴の沢通でございます。

現況の交通量は4,000台で、大型車の混入率はこのタイプの道路ですと比較的多く、8%以上走っているという状況で、将来的にも今の交通量と大体同じ4,000台が走るという想定です。

続いて、6ページでございますけれども、石山・藤野通、新設道路でございます。

ちょうど背面が小高い丘のようになって、丘の麓を走るような道路でございます。現在は空き地になっているところを多く通りますので、用地費が比較的安いということでございます。計画交通量としては、石山・穴の沢通よりも少し多い4,300台を見込んでいる状況でございます。

7ページでございますが、沿線地区で少し離れますが、藤野通でございます。

現況の交通量としては3,800台です。ちょっと調査が古いので、現在はもう少し多く走っているのではないかと思いますけれども、交通量も増えているところでございます。

8ページをご覧くださいまして、整備の目的についてご説明したいと思います。

まず、道路ネットワークの視点からご説明させていただこうと思っておりますので、9ページをご覧ください。

まず、石山・穴の沢通ですけれども、現道の拡幅整備、線形の改良をいたします。カーブなどを直したり、交差点を正規化、十字の交差点、食い違い交差点を直したりということとで走行の環境を改善していくこととなります。

図の中では、紫色で示しております、南から西へ抜けるような走り方をしているイメージですが、新たにできます石山・穴の沢通と石山・藤野通のネットワークが完成しますと、経路が短絡化されますので、一体となりまして交通の転換が促されるということを見込んでいるものでございます。

続いて、10ページですけれども、石山・藤野・簾舞地区内の移動機能を強化していくということでございます。

先ほど申し上げたとおり、3万2,000人ほど住んでいる地区ですので、国道だけに頼っていると混雑した際に地区内の移動ができないということもあります。特に、観光・お盆シーズン、それから、交通事故も多く発生する国道でございますので、そういった際の代替路、迂回路という意味で、バックアップ経路として機能するという考え方もございます。

続いて、11ページですけれども、少し大きな視点でルートを眺めてみますと、定山溪方面、西側からさらに南側の支笏湖方面という紫色のルート、少し迂回感のあるような国道のルート設定になっております。

道路は狭いのですが、石山・穴の沢通、さらにはその奥の市街化調整区域内を抜けていきますと、短絡ルートということで、特に大型車のトラックなどの運転手は抜け道としてよく使うということもあります。需要が高まっております、交通量も増えております。特に、歩行者の安全性確保や事故対策という意味で、今回、市街化区間を安全機能強化ということで拡幅をしていくという考え方でございます。

12ページですけれども、黄色と赤の線を入れております。小学校、中学校の通学路という位置づけがでございます。

黄色いほうが中学校の通学路で、道路のすぐ横に石山中学校がございまして、赤い線が小学校の通学路になっていまして、図の右上の石山緑小学校は、石山・穴の沢通のすぐ近くにあった小学校が廃校になって統合されたので、少し遠いところまで通っていらっしゃるんですが、それぞれ小学生、中学生で大体三、四十名の利用があるということになっております。

それでは、今度は道路の課題箇所を13ページで見ていきたいと思っております。

全体で4か所ほど挙げてございまして、次の14ページをご覧くださいますと、まず、石山・穴の沢通をずっと北に向かいまして、国道にぶつかる場所の交差点です。

左側に歩行者の方が車道を歩いておりますけれども、狭小の歩道でありまして、ちょうどこの辺りは歩道も片側がない状況になっていまして、車道を歩いていただくということですが、路肩も狭いということで、非常に危ない中で通行しております。路肩の拡幅や歩道設置が必要な状況を表した写真です。

15ページは、南側に降りていったところですが、全線にわたって同じような状況でして、片側に歩道があり、写真で言う左側には歩道がない状況になっております。

バスルートでもありまして、1日1時間に1本程度と本数は少ないのですが、バスが走

っております。片側にしか歩道がないので、逆側の歩道のない側には停留所も置けない状況で運行しているということで、やはり路肩の拡幅や歩道設置が必要な状況を表しております。

16ページです。

ちょうど中間地点に信号交差点がございまして、通学路という意味で生徒の横断も多いところですが、ちょうど交差点の前後にカーブがございまして、見通しが非常に悪いという状況です。カーブの半径も小さく、速度も30キロ規制をしている道路です。見通しの悪さもありまして、拡幅、カーブの改良も必要なことを表している写真です。

17ページです。

石山・穴の沢通をずっと北に行きまして、先ほど見ていただいた交差点を逆から、国道の交差点を逆から見たところでは丸囲みがございまして、食い違いの交差点になっておりまして、この地点では建物が迫っていて見通しも非常に悪いということもあり、事故が多く起きております。石山・穴の沢通側での事故というより、国道から石山・穴の沢通に入ろうとすると、どうしても食い違い分、横断歩道から横断歩道までが離れている交差点になりますので、判断を誤って衝突したり、右折するとき急発進して慌ててブレーキを踏んで後ろから追突されるという事故が多く起きております。この食い違いの改良ということも今回の課題となっております。

18ページをご覧くださいまして、冬季の状況です。

特に狭い道路ですが、地区にとってこの道路が国道に出る唯一の大きな道路ということもありまして、何とか拡幅除雪をしながらしのいでいるという写真です。

また、通学路でもありまして、この規模ですと、本来は除雪で歩道を空けないで、歩道に雪を積んで除雪をするタイプの道路ではあるのですが、通学路の確保のために、歩道の片側ですけれども、ハンドロータリー、いわゆる手押しのタイプの除雪機で除雪をして対応しているということで、狭い中で何とかやりくりをしている状況です。

19ページは、全体の中間地点ですけれども、雪山も高くなってまいりますので、少し排雪をして雪山の頭を落とした状態ではありますが、常に高い雪山があるということです。バスなども走っている路線で、非常に状況が悪いということを示した写真です。

具体的に数値で見ますと、20ページです。

延長が620メートル、計画幅員16メートルですが、下に断面を書いています。

左側が現況断面で9.09メートルでございます。車道が6メートルちょっとありまして、歩道が2メートルです。薄い水色が雪山のイメージですけれども、車道も当然狭くなっておりますし、歩道についても大体1メートルあるかないかということで、すれ違いの大変な状況です。

計画しております16メートルで整備いたしますと、車道2車線は変わらないのですが、路肩が1.5メートルになります。自転車の通行、それから、冬は堆雪スペースということで、歩道に関しても冬季に安心してすれ違いいただけるような幅員が確保できるという

こととございます。

それでは、事業の進捗状況を21ページから説明させていただきます。

まず、図の左側、国道側から順に区間を割っておりますけれども、区間①の赤く塗ってある箇所です。約90メートルございますが、こちらについては用地買収がおおむね完了しておりますして、令和4年度から工事を進めております。現在工事中でございますして、来年度、最終の仕上げで完成という状況です。

続いて、22ページですけれども、区間②の地図で言うと黒く塗ってある箇所ですけれども、こちらは先行して工事が終わっておりますして、令和4年度に完了しております。写真にございますように、路肩の拡幅、歩道もバリアフリータイプのものがしっかりと整備できている状況です。

区間③、ちょうど石山・穴の沢通と石山・藤野通が丁字で交差するような箇所を含む区間、290メートルになりますけれども、こちらについても、写真にございますとおり、用地買収が全て完了しておりますして、住宅の除却が終わっている状況で、今は仮の舗装をしている状態になっております。令和6年度、今年度から準備工事を進めておりますして、令和8年度には完了予定でございます。

写真は道路が非常に広くなるように見えておりますけれども、ちょうど急カーブから緩いカーブに直すということもありまして、新たにできるカーブに合わせて買収しましたので、広がっております。

それから、24ページですけれども、一番南側の区間になります。120メートル、地図で言うとブルーの箇所になりますけれども、今、用地買収を進めているところでございます。

それぞれ家屋の切り取りや建て替えなどが進んでおりますして、令和8年度から工事に入るといことで、今、準備を進めておりますして、こちらが終わるのが令和9年度といことで、最終的に全線の開通といことでございます。

当初の計画との比較といことで、25ページをご覧くださいますと、2段書きになってございます。黒色が計画でございまして、青色で実績、予定を表しております。

図表の1段目ですけれども、平成27年に事業を開始しております。地元説明などを行ってといことでございます。

そして、2段目でございますけれども、用地買収を翌年の平成28年度から用地買収を開始しております。用地買収自体は、地権者の意向なども確認しながら進めているということもありまして、遅れが生じており、3段目の工事ですけれども、平成29年度からの着手予定が3年ほど遅れて令和2年度から工事に入れるようになった状況です。

3段目の工事のお尻のところをご覧くださいますと、令和8年度完了予定が今は令和9年度といことで、完了が1年延びた形で進めているといことです。

1段目をもう一度ご覧くださいますと、こういった遅れにつきましては、白丸をつけておりますけれども、事業の進捗状況を石山・藤野・簾舞の町内会連合会の皆様に定期的に報告しながら、地域にもお話を入れながら、進捗を図っているといことです。また、一

番下の段に参考で石山・藤野通について書いておりますけれども、現在、令和9年度の完了に向けて用地買収などを進めているところでございます。

では、26ページで本事業の整備効果についてご説明いたします。

こちらの図表は、道路を整備した際の効果について、思いつくものを全て挙げてあるような状態ですが、このうち、赤枠で囲んでいる基本3便益、B/Cと呼ばれている費用便益分析をまず行うということと、道路の効果の中で特に本事業に特徴的な部分を青枠で示しておりますが、これを数値というより定性的な評価をして道路の効果についてご説明をするということです。

それでは、一つずつ見てまいります。

27ページですけれども、まず、費用便益分析についてです。

国土交通省のマニュアルに基づいて分析を進めてまいります。

石山・穴の沢通と石山・藤野通が一体となって効果を発揮するという道路計画でもございますので、道路ネットワーク全体をまとめて評価をさせていただき形を取っております。

また、左下の囲みですが、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としておりまして、平成42年、2030年の推計交通量を基準として解析を行っております。

28ページですけれども、分析結果でございます。

基本3便益による費用便益分析の結果ですが、青枠の総便益Bとして、走行時間短縮便益が50.4億円、これに走行経費減少便益と交通事故減少便益の三つを足しまして、52.8億円が総便益となっております。

下の赤枠の総費用は、石山・穴の沢通の事業費が15億円、石山・藤野通が17.1億円、足して32.1億円でございます、これに維持管理費を加えまして総費用が33.2億円となっております。

BをCで割りますと1.6となりまして、1を超えるということから事業の妥当性を確認したということでございます。

事前の説明で、費用便益分析とはどういうものかというご質問をいただきましたので、解説を加えました。

29ページの基本3便益による費用便益分析についてです。

まず、費用・コストとして見込んでるものにはどんなものがあるかということですが、事業費については、建設費、用地費、用地補償費の合計ということです。また、維持管理費については、道路の清掃や街路樹剪定、アスファルト補修、それから除排雪にかかる費用を50年間分足し合わせたものとなります。

また、便益については、走行時間は短縮した分の便益ですが、これはどう出すかといいますと、道路利用をする方が走るときに短縮した時間に時間の価値、1時間当たり幾らというものを掛け合わせて算出しています。

走行経費減少については、時間に燃料費やタイヤの減耗、車自体の減価償却、こういっ

たものの減少分を掛け合わせて算出するとなっております。

交通事故の減少便益につきましては、交通事故の確率がどれくらい下がるか、例えば、道路がよくなる、信号がなくなる、信号のない道路に転換する、こうなりますと事故に遭う確率が減るということになりますが、これに平均的な被害額を掛け合わせて算出しております。

今回、石山・穴の沢通でこういった便益がどういうメカニズムで生まれるかというのを少し言葉で表現してみましたけれども、走行時間の短縮はどういうところから生まれてくるかといいますと、石山・穴の沢通の路肩を拡幅しますと、道路の容量が拡大して走行速度が上がるということと、あるいは、規制速度も今は30キロのものをアップしようということになります。そうすると、走りやすくなる、速く走れるということで、便益が生まれます。また、国道から車が転換してまいりますと、国道、石山通の交通量が少し減りますので、その分走りやすくなるということで、国道そのものの速度の向上も見込まれるということです。

また、一番下ですが、交通事故の減少に関しては、信号交差点が少ない石山・穴の沢通、石山・藤野通の経由に交通が転換しますので、事故に遭う確率が下がってくる、こういう形で便益が生まれるということを示しております。

続いて、30ページでございます。

また、事前の説明の中でご質問いただきましたが、一体評価ではなくて、石山・穴の沢通を単体で評価したらどうなるかということで、これはあくまでも試算でございます。

石山・穴の沢通と石山・藤野通を一体評価で得られる便益です。グラフで言うと右側が一体評価になりますけれども、先ほどご説明したCが33.2億円、Bが52.8億円、これを割りましてB/Cが1.6という評価を今回はさせていただいております。

また、石山・穴の沢通だけを整備した場合となりますと、左側のグラフのオレンジ色の15.1億円が整備費になります。右側の便益でいきますと、石山・藤野通が先にできていた状態で、さらに石山・穴の沢通ができるという考えになりますので、便益を差し引くような形で出てまいりまして、12.2億円と算定されます。これを割り返しますと、0.8という数字になります。

新設道路である石山・藤野通ができると、インパクトが非常に大きいということもありまして、便益が大きく出ますので、逆に、石山・穴の沢通の便益が非常に小さく見積もられるという関係になっています。2路線一体で計画、整備している事業ということもございまして、石山・穴の沢通単体では事業の効果を適正に評価できないということを示したものです。

定量的な評価については以上ですが、定性的な評価を以下に示します。

まず、1点目は、国道230号を挟む食い違い交差点です。十字交差点に改良、正規化いたしまして、道路拡幅もいたします。交差点の見通しが確保されて、円滑性、安全性の向上が図られるということを示しているものです。

32ページは、制限速度の変更、交通の転換についてです。

交差点付近の急カーブの曲線の半径を改良しまして路肩の拡幅をいたします。制限速度は現在30キロから40キロに向上することで、旅行速度が向上します。また、石山通、国道から経路延長が非常に短く、信号交差点の少ない経路への転換が図られることで、交通事故や走行速度の向上も期待されるということです。

33ページですが、小・中学校の通学路でございます。

歩道を3.5メートルに拡幅して十分な広さを取るとということと、バリアフリー化もするというので、歩行者の安全性、快適性を図るとということです。

34ページですが、路肩拡幅をしまして、自転車通行の安全性の向上や、下の写真にございますけれども、古い道路でもありまして、舗装面の傷みなどが多いところもあります。路面改良もして道路の環境改善に資する事業ということでございます。

35ページですが、1日平日15便程度という少ない運行ではありますけれども、路線バスが走っております。定時性の確保ですとか、下の写真にございますとおり、路肩の拡幅、歩道拡幅をして、冬の十分な堆雪幅を確保しますので、年間を通じた走行性・安全性確保、除雪作業の省力化にも効果がある事業ということでございます。

36ページですが、特に国道の災害発生、交通事故の発生、それから、お盆・観光シーズンは特に混雑しますので、そういった際の移動経路として、代替路としての機能を確保するという事です。

37ページですが、特に生活・観光施設が周辺に多く点在しておりますので、そういった施設へのアクセスルートを形成していくということ、また、石山・藤野通を含めてネットワークが完成しますと、それに併せまして、そういった施設への経路の案内の充実といったことも引き続き検討していきたいと考えております。これら定性的な整備効果を実現する事業でございます。

最後に、38ページの対応方針案を読み上げます。

当該路線の事業区間では、用地買収が全体の約9割完了しており、約3割の拡幅整備が完了している状況です。

拡幅整備によりまして、1年を通して円滑な交通の確保が可能となるとともに、歩行者などの安全性、利便性が向上いたします。

また、当該路線と交差します石山・藤野通と一体的に道路ネットワークを形成し、国道の代替機能、地域間の連携機能を確保するものです。

残りの区間も拡幅整備をすることで、事業区間全体に高い事業効果が見込まれることから、事業継続とするという内容としております。

ご審議をよろしくお願いいたします。

●平本委員長 大変網羅的で分かりやすいご説明をいただきました。

それでは、早速ですが、ただいまのご説明の内容についてのご質問、ご意見を委員の皆様から賜りたいと思います。

いかがでしょうか。

●中前委員 丁寧なご説明をありがとうございました。

まず、確認ですが、13ページに矢印があるのですけれども、撮影のPがずれていると思います。1ページずつずれていませんか。

●計画担当課長 編集ミスです。申し訳ありません。

●中前委員 もう一点は、25ページにこれからの事業スケジュール（計画と実績・予定の比較）がございまして、用地買収のところがR7年度とR8年度の2年間延長の予定となっておりますが、工事の期間はもともと平成29年度からR8年度だったものをR2年度からR9年度ということで2年ぐらい短縮されているのですけれども、ここが延びるようなことはないのか。2年間の用地買収が延長になっている分、工事期間が2年間にならないのはどうしてかというところをご説明いただければと思います。

●計画担当課長 工事期間については、道路そのものの工事以外にも、地下埋設物関係の移設や、電柱などを先によけてから道路工事をするということもありまして、そういう関連工事も全部含めて表現しております。

当初計画ですと、施設の管理者とそういった内容をまだ十分詰めていない中で、少し余裕を持ってといいますか、標準的な考えで設定しておりますので、今、再評価を受ける、あるいは事業進捗の中でいろいろと調整を進めた結果、令和9年度までに完成できるということを確認した上で、今回、表現しております。

全体として、工事を無理にボリュームアップするとか早めるという意味ではなくて、確実にできる期間を示しているものです。

●中前委員 労務単価が上がっている状況なので、1年でも短くできるほうが工事費もより少なくなると思いますので、なるべくこの事業計画のとおりに進めていただければと思います。

●平本委員長 ほかにございませんか。

●八十島委員 今のことに関連して、用地買収については9割方済んでいるというご説明だったのですけれども、今、予定されている期間よりも延びる可能性や、今後の見込みについてご説明いただければと思います。

●計画担当課長 用地買収に関しては、特に建物を改造したり、除却したりということのことを地権者の皆様にやっていただきまして、札幌市は金銭的な補償をすることになりますので、どうしても相手方の事情もよく理解しながらやらなければいけません。そんな中で、今、9割進んでおりますので、用地買収に関しては非常に順調に進んでいると思っております。

工事に関しても、先ほど申し上げましたとおり、先行工事関係との調整で当初計画より遅れるということがありますが、そちらについても調整を進めておりまして、おおむね予定どおり進んで、この先、あまり遅れるような要素はないと思っております。

●八十島委員 そうしますと、現時点で地権者との間で話し合いがうまくいかないとか、協

議ができないとか、そういった事情はないということでもよろしいでしょうか。

●計画担当課長 例えば、事業に強硬に反対されている方がいると、いわゆる収用という手続を取る路線も中にはあるのですが、石山・穴の沢通に関してはそういったことはなくて、一般的な用地折衝の中でお話を進めさせていただいています。

ただ、どうしても相手方の事情があるので、すぐに思ったとおりにならない場合はあるのですが、それでも今お示ししているようなスケジュールで進められる見通しになっています。

●平本委員長 ほかにございませんか。

●小池委員 この事業自体、令和9年度までと結構長い期間にわたるということで、通学路もあると思うのですが、迂回路はあるのでしょうか、それとも、ずっと工事しているところを子どもたちが通行するようなイメージなのでしょうか。

●計画担当課長 工事でいきますと、つい年明け前までは、21ページをご覧いただきますと、ちょうど国道と交差している辺りを工事しておりました。ここは、どうしても通行止めせざるを得ない工事でしたので、車に関しては、脇道といいますか、上の地図では1本ずれている道を使って回っていただきました。

生徒も、学校とお話をしまして、通学路を切り替えるという言い方がいいのかどうか分かりませんが、迂回をして歩いていただく、安全に歩いていただける経路を指定して歩いていただくようにしております。前後の脇道といいますか、歩道があるような道路を使っているようにしております。そういった意味では、工事期間中は安全を十分確保して対応していると考えています。

●小池委員 安心だということが分かってよかったです。

もう一点は、37ページを拝見しますと、芸術の森辺りからずっと国道230号に向かって便利がよくなるのかなという印象なのですが、住民の皆様に周知されているのでしょうか。

●計画担当課長 37ページに点線が入ってしまっていて、家が全くないとは言わないですけども、ちょうど真ん中に穴の川中央緑地という大きい公園がありまして、その辺りまでは家屋が点在しているのですが、市街化調整区域なものですから、住宅はそれほど多くありません。

それから、ずっと下りて行って、キャンプ場辺りからさらに、つづら折りのようになっていて、下りると国道453号に出られて支笏湖方面に行けるのですが、ここら辺は、完全に森の中といいますか、木立の中を抜けていくようになっております。

今回、石山・穴の沢通の拡幅を整備しますけれども、積極的に交通を呼び込もうという考えはあまりなくて、どちらかというと、今、自然体で増えているものの中で、安全性がどんどん低下しているということもありますので、住宅、市街地をしっかりと拡幅していこうという考え方です。

5ページでもご説明させていただいたとおり、今の4,000台の交通は将来も4,000台程度ということで、それほど増える見通しではないものですから、特に交通が増え

るという形でのアナウンスを地域にはしておりません。特に、生徒も多く歩く市街地部分の安全性を高めていきたいと思いますという形でアナウンスをさせていただいております。

●小池委員 よく分かりました。

もう一点は、素人目線なので、よく分からなくての質問ですけれども、今、現況の交通量というふうに数値化されているのは、どのようにしてカウントされるのかということをお教えいただければと思います。

●計画担当課長 交通量調査は、道に座ってカウンターをかちかちかちか押しているのを見たことがあると思いますが、あれをやります。秋にやることが多いのですが、夏場に車が増えて、冬に減りますので、秋に取ると年間の平均値に近いものが取れるということになっています。

また、1日の交通量といいますけれども、24時間取ると、夜中にほとんど来ない車を測るのは効率が悪いということで、大体は朝7時から夜7時までの12時間測りまして、夜の交通は、昼の3割とか、25%とか、夜中でもトラックがどンドン走るような広い国道は35%ぐらいあるのですが、大体1.3倍すると1日の交通量の見当になります。ですから、今回、実際に測った交通に1.3を掛けて4,000台になっています。

それから、将来の交通量に関しては、コンピューターの上で道路の状況を全部再現して、車線数とか幅員とか信号の状況を設定してコンピューター上で走らせます。交通センサスと言うのですが、交通に関する国勢調査のようなパーソントリップ調査というものがありまして、統計として意味のある程度の抜き取り調査をします。普段家から会社へ行ってとか、お買い物に行つてとか、どういう行動をしているかを全部調べさせていただいたものを拡張して、それをコンピューター上で再現しまして、将来のネットワークでどれだけ走るかという今の状況と将来をつくって、それが将来の計画交通量になります。そうしますと、道路としては、人口の増減も含めて全部のデータが入りますけれども、ほぼ変わらないというのが出ているという状況です。

●小池委員 すごく大変な調査なのですね。勉強になりました。

●平本委員長 ほかにございませんか。

●福田委員 私はほぼ毎日この通りを見て通勤しているので、よく知っているところで

す。
年明けから区間①の通行止めだったところが車両通行できるようになって、改めて、国道のほうから区間①を眺めているところですが、石山・穴の沢通のほうから国道に入る、南から北に行くカーブが意外と強いなという印象があるのですが、これは当初計画どおりだったのですか。それとも、いろいろ変更があったのですか。

区間①のところのカーブはもう少しならかに石山通に入るのかなという印象だったのです。食い違い交差点自体はかなり改善されたと思うのですが、意外とカーブが強いなという印象があったので、その辺が当初計画どおりだったのか、それとも何か変更があったのかということをお伺いしたいと思います。

●計画担当課長 今、ご質問をいただいた箇所は、縦に走っているのが国道で、右に行く
と石山・穴の沢通になります。今、カーブがきついというお話しいただいたところの図面
です。

もともとの道路は、ちょっと分かりづらいのですが、左右に一直線に出ている道路で、
食い違いの交差点になっていて、これは向かい側の道路に合わせてカーブを入れて直して
います。

道路には設計速度というものがあまして、普通、こういう道路だと60キロに合わせて
設計します。そうすると、最小の半径が150メートルになりまして、それを適用して
おります。最初からこれになっておりまして、それ以上大きくすると、用地買収などがど
んどん大きくなります。緩やかにすればするほど民地への食い込みが大きくなりますから、
より広範囲に用地買収を進めることとなりますので、基準の中のぎりぎりの150メー
トル半径で、それぞれ二つを組み合わせたような形で適用しております。

ちょうど開放してすぐに雪の時期でもありましたので、路面が見えない状態になってお
り、まだ慣れていないと急なイメージがあらうかと思えますけれども、基準で認められて
いる数字の中で用地買収や周辺への影響の少ない形を選んでおります。

また、この図にございますとおり、真ん中を黄色く塗ってございますけれども、交差点
付近は右折レーンも確保しまして、交差点の渋滞などが起きないように、その部分だけは
3車線といたしますか、1プラス2となりますけれども、そのような路面表示になっており
ます。また、途中の交差点にもそういったものを入れていきまして、全体で円滑性も確保
しながらという設計になっています。

●福田委員 よく理解できました。

もう一点は、意見というぐらいに聞いていただければと思うのですが、区間③で見通し
の悪いカーブを改善する工事を行っていただいていると思うのですが、それに伴い
まして、現在の規制速度を30キロから40キロに改善できるというお話があったと思
います。ただ、ここは通学路になっているので、あえて速度を上げなくてもいいと思
いました。B/Cに影響するところがあるので、判断上、なかなか難しいかと思うので
すが、通学路となっていることから、小学生、中学生が安全に通学できるような環境を考
えますと、このままでもいいのかなという意見です。

●計画担当課長 警察と協議をしまして、40キロ規制でも問題ないだろうという考え
方でもあります。この写真は同じく16メートルの整備をしている穴の沢通の一つ西側の藤
野1号通です。これは同じ規格の道路です。

写真にございますとおり、路肩がさらに広くて、歩道があって3.5メートルというこ
とですので、通学する児童が写っておりますけれども、安全性では40キロ規制でもそれ
ほど心配がないのかなと思っております。

特に速度を出しましょうと言う必要はありませんので、学校とも連携を取りながら、危
険を感じるようなところがあれば、通学路であるということをしっかり表示するなど、引

き続き安全対策を取っていきたいと思っています。

●福田委員 ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。藤野通も、小学校に面して、簾舞のほうまでずっと抜けられる通りで40キロ制限ですけれども、40キロで走っている車は全然いないので、せめて数字だけでも低くしておいたほうがいいのかなどと思ひた次第です。

●平本委員長 ほかにございませぬか。

●中前委員 ちょっとした質問ですが、21ページを見ていると、区間③のところ、現道の白い部分が結構残る状態になると思ひます。新しい赤い線のところより真ん中の白い区間が歩道になるのでしょうか、ここはどういう跡地利用になるのかを教へていただければと思ひます。

●計画担当課長 この道路に限らず、線形改良をしますと、もともとの道路だった土地が残る場合があります。本来、道路には必要ない区間でもありますけれども、家が面していますので、誰にでも売り払ひができるわけではありません。そこに誰か家を建ててしまうと家の出入りができなくなりますので、どちらかという、地先の方が買ひたい、あるいは買ひませぬかという投げかけで、応じた場合はその地先の方に売り払ひことになります。

例えば、コンビニエンスストアで駐車場が広がるからぜひ買ひたいという場合はあるのですが、今回に関しては、特に地先の方とそういう話が進んでおりませぬ。ですから、道路の残地という形での整備になりますけれども、歩道を広く取る、あるいは、ただっ広いと歩きにくいということもありまして、植栽や低い木を植えて少し誘導するような形を取ってみたり、今回は考へておりませぬけれども、あまり広くてもつたいないと、何か地域で活用したいということで、ポケットパークということでベンチを置いたりという工夫をしている路線もまれにはあります。

こちらについても、これから整備ということもありますし、もし地域から何か話があれは柔軟に対応していきたく思ひておりますが、今のところは道路の区域としてちょっと広い形で整備をするということです。

●中前委員 せっかく広い空間ができると思ひるので、もちろん地先の方に買ひていただけるといふのが市にも財源がバックされて一番いいパターンかと思ひますけれども、もし市で保有しつつ空間として残るといふことであれば、地域の町内会連合会とよくその利用についても話し合つて、皆さんがいいという形に最後は着地できるといふのかなどと思ひました。

●平本委員長 ほかにございませぬか。

今回の再評価事業の対象については、私は何も反対意見がございませぬし、B/Cを見ても1.6ということで、費用対効果はかなり大きい取組なので、この後にご審議をいただきますけれども、ぜひ計画どおり進めるのがいいと思ひております。

一方で、道路の街路事業の場合に、ネットワークだから複数の路線で評価をするのは当然のことだと思ひます。ただ、どこまで入れるのが妥当なB/Cの計算根拠になるのか、つまり、ネットワークだといふのなら、全部入れたらばものすごくベネフィットが大きく

なるような気がするのです。今回は、石山・穴の沢通と石山・藤野通の二つを一体として見るということで、当初からそういう計画なので、特段問題があると思っていないのですが、B/Cを考えるとということについての範囲の設定の基準はあるのでしょうか。

●計画担当課長 まず、二つ観点がございまして、便益をどのエリアまで対象とするかということと、もう一つは、今お話しいただいたとおり、どの路線をペアでやるのか、単独でやるのかということがあると思うのです。

一つ目は、27ページの資料ですけれども、我々が道路でやる場合は、先ほど途中でもご質問をいただいたとおり、将来交通量の推計を行うのが道央都市圏を対象にしたパーソントリップ調査に基づいてやっておりますので、当然、道路のインパクトが全部に大きく広がるかということ、それぞれなのですか、全部ベースを同じく、今、図に示しているようなエリア全体の道路へのインパクトを対象にして便益を出しています。

ですから、石山・穴の沢通だけが速くなるわけではなくて、その道路ができると、国道が速くなり、その効果がさらに全体に薄く広く波及したのもも拾っているということで、これはどの道路も基本的には同じベースでやっております。これは対象のネットワーク全体の話です。

もう一つは、今、石山・穴の沢通のようにほかと一体で評価するというのは、先ほど説明の中でもお話ししているとおり、計画段階で、路線の名前は変わりますが、両方がないとそもそも事業として成立しないようなものもあります。今回で言えば、石山・穴の沢通は拡幅が非常に必要な道路ではあるのですが、石山・藤野通の計画がなければ、多分、拡幅もあまりしないのではないかというぐらいの規格の道路です。

ですから、もともと一つの長い路線を幾つかに切り分けていった場合、途中までつくっても、ある程度大きな道路までたどり着かないと道路の効果が発現しない場合は、例えば三つの区間をまとめて評価させていただくという方法を取らないと、途中までつくっても効果が全くなく、行き止まりみたいな道路という場合があります。

今回もそれに近いような発想かと思いますので、それぞれ一体で整備する場合は特別な場合なのですが、なぜそうしなければいけないのか、そういう必要があるという説明を加えた上で一体評価とさせていただきます。今回は珍しいパターンということであるかと思えます。

●平本委員長 まさに今回のケースは妥当な評価であると思っております。

ほかにご意見やご質問はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

●平本委員長 それでは、ここまでの委員の皆様のご発言に基づきますと、B/Cでも評価できますし、通学路としての安全性の向上や、冬の堆雪スペースができることによる交通利便性の向上など、この事業については、様々な点において計画どおり継続ということによろしいと思うのですが、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 それでは、委員会としては、審議の結果、今回の再評価対象事業については継続ということでご提案したいと思います。

それでは、事務局より審議結果について整理をしていただくというステップがございますので、整理をしていただいている約10分程度、休憩としまして、その後、最終的な結果の確定とさせていただきたいと思います。

それでは、一旦休憩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 事務局のほうで審議結果をまとめていただきましたので、再開します。

それでは、一覧表の読み上げをお願いします。

●業務課長 それでは、私から読み上げをさせていただきます。

街路事業 社会資本整備総合交付金事業 札幌圏都市計画道路事業 3・4・619号 石山・穴の沢通の対応方針ですけれども、方針としましては継続でございます。

委員会意見ということで、皆様方からいただきました意見をまとめさせていただきます。

読み上げさせていただきます。

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や食い違い交差点の解消など、交通安全の機能強化が見込まれること、また、地域の連携強化が期待されることから継続とするが、今後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のないよう留意し、事業を進めることとさせていただいております。

以上、原案でございます。よろしくをお願いします。

●平本委員長 どうもありがとうございました。

このように事務局にお取りまとめいただきましたが、この結論につきましてのご意見や修正提案などがあればいただきたいと思います。

いかがでしょうか。

(「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審議結果としたいと思います。

この審議会につきましては、本委員会の意見としまして市長に対して具申をすることになってございますので、審議結果一覧表に各委員の署名をお願いしたいと思います。

[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、これで無事に本日の審議事項は終了しました。

活発なご意見をいただきまして、ご審議にご協力をいただきまして、ありがとうございました。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

3. その他

●業務課長 平本委員長、誠に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しましたが、そのほか、委員の皆様からご発言等がございましたらお願いします。

(「なし」と発言する者あり)

4. 閉 会

●業務課長 最後に、土木部長の小林よりご挨拶を申し上げます。

●土木部長 本日は、街路事業1件についてご審議をいただきまして、継続の評価をいただきました。ありがとうございました。

事業を進める上で、さらに完成後の安全という観点でも非常に大切な質問、意見をたくさんいただきましたので、今後の参考にさせていただきます。

今朝の北海道新聞にも記事が出ておりましたけれども、市民意識調査で道路の整備、維持管理が第4位ということで、全体としては道路が大分出来上がってきているという印象を皆さんお持ちかと思いますが、個別に地域の道路を見ていくと、まだまだ力を入れてほしいというご要望がございますので、今日いただいた意見を踏まえまして、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。よろしく申し上げます。

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

甚だ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、どうもありがとうございました。

●業務課長 それでは、以上をもちまして、第28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