

平成 2 1 年度
福岡市公共事業再評価等監視委員会
《 議 事 要 旨 》

(1) 再評価対象事業

番号①大浜地区住宅市街地総合整備事業「密集型」・「拠点型」	．．． P 1
番号②御供所地区街なみ環境整備事業	．．． P 3
番号③名島城址公園整備事業	．．． P 4
番号④中央ふ頭地区道路①整備事業	．．． P 5

(2) 事後評価対象事業

番号①都市再生整備計画 「屋形原地区」	．．． P 7
番号②都市再生整備計画 「福岡城城郭地区」	．．． P 8
番号③福岡市高速鉄道 3 号線整備事業（橋本～天神南）	．．． P 9

(1) 平成21年度再評価対象事業

番号①：大浜地区住宅市街地総合整備事業「密集市街地整備型」、「拠点開発型」

「密集市街地整備型」、「拠点開発型」について

(委員)

○昭和30年代からの人口流出の理由は何か。

(住宅都市局)

●経済状況がよくなり所得が増えたことやライフスタイルの変化により、人口が流出したものである。

(委員)

○費用対効果の便益の評価項目には何があるのか。

(住宅都市局)

●評価項目としては、地価の上昇が指標となっている。

(委員)

○「密集市街地整備型」、「拠点開発型」の2つは、進捗状況に違いがあるが、一体的に考えるのか、分けて考えるのか。

(住宅都市局)

●「密集市街地整備型」と「拠点開発型」は、同地区において道路整備等、密接に関連しているため、一体的に取り組んでいる。

また、進捗については、大浜小学校跡地の公共用地を利用した「拠点開発型」の整備にある程度見通しがたったため、今後「密集市街地整備型」を重点的に取り組んでいきたい。

「拠点開発型」について

(委員)

○都市再生機構が整備した住宅の入居率、家賃設定はどうなっているか。

(住宅都市局)

●入居率は100%で、通常の家賃設定となっている。

「密集市街地整備型」について

(委員)

○建て替える場合の補助は、建て替え費用全体の何割ぐらいか。

(住宅都市局)

●建て替えの補助は、建て替え費用全体の約1割である。

(委員)

○建て替えに協力していただけない方への対応は。

(住宅都市局)

●協力していただけるようお願いするしかない。

(委員)

○大浜地区は歴史的なもので、残しておきたいものがあるのか。

(住宅都市局)

●大浜地区で残しておきたいものは、昔の街並みの風情を残した“町家”や流れ灌頂などの祭りがある。

(委員)

○建て替えの補助率は国で決めているのか。

(住宅都市局)

●国の補助金交付要綱により決まっている。

(委員)

○建て替え助成は、全体計画として除却36戸・建設83戸になっているが、除却が取り壊しで、建設は建て替えとなるのか。

また、道路の整備は、除却が進まないと整備も進まないのか。

(住宅都市局)

●除却36戸は取り壊しで、建設83戸については建て替えとなる。
道路拡幅は、家屋の除却が必要である。

(委員)

○戸建ての建て替えはある程度出来ると思うが、共同化の建て替えは難しいのでは。

(住宅都市局)

●建て替えの対象となる地権者に対しては、コンサルタントを派遣し建て替えプランや資金計画の提案を行いながら、事業進捗を図っている。

(委員)

○密集市街地整備型の進捗が5%なので進捗していくには、現在までに受けた建て替えの相談内容や、建て替えが実現したものを検証して、助成の要件を緩和するなど進捗が図れるような見直しが必要なのでは。

(住宅都市局)

●密集市街地整備型への取り組みを、もう一度しっかり考えたうえで、工夫・改善を検討しながら取り組んでいきたい。

【結 論】

事業継続が妥当である。

(1) 平成21年度再評価対象事業

番号②：御供所地区街なみ環境整備事業

(委員)

○修景助成については、補助率が2分の1や3分の2ということで優遇されていると思うが条件はないのか。

(住宅都市局)

●屋根を日本瓦葺きにする等、景観形成基準に適合していることが条件で、道路側から見える外観に係る部分のみを助成の対象としている。

(委員)

○西門通りは、街なみが揃ってないように思うが、どうなのか。

(住宅都市局)

●西門通りについては、現在、道路拡幅をしており、拡幅が完了すれば、街なみが揃うこととなる。

(委員)

○10年間で完了せず、5年間延伸した理由は何か。

(住宅都市局)

●延伸の理由については、用地買収の問題や電線地中化の際の地上機器の設置場所について調整に時間を要していることから、期間の延伸を行っている。

(委員)

○御供所地区は、貴重な地区であり、大切にすべきだと思う。旅行者が喜ぶようなまちづくりをしてほしい。修景助成が16件しかないというのは少ないと思う。もっと力を入れて推進してほしい。

(住宅都市局)

●御供所地区には、福岡でも有数の歴史的環境があり、集客の視点からも重要だと考えており、より一層事業の推進を行っていく。

(委員)

○事業費が減った理由は何か。

(住宅都市局)

●当初計画には、集会所や観光バスの待機所等を兼ねた生活環境施設やポケットパークの整備があったが、用地確保が困難であり、見直しを行った。

(委員)

○福岡市においては、たくさんの歴史があり、それらを大切にすることは、福岡のアイデンティティにつながる重要なことだと思う。黒田の武家文化も福岡にはあるが、何か事業は考えていないのか。

(住宅都市局)

●今後、福岡城を中心とした福岡部と、御供所を中心とした博多部を核として、昨年制定された「歴史まちづくり法」の活用など、別事業による整備の可能性を検討していきたい。

【結 論】

事業継続が妥当である。

(1) 平成21年度再評価対象事業

番号③：名島城址公園整備事業

(委員)

- 展望台整備は、観光名所として地元活性化に寄与するものであり、地元も熱意があるようなので、時間をかけて検討し良い物を造ってもらいたい。

(住宅都市局)

- 展望台整備については、現在、地元関係者及び学識経験者、歴史関係市民団体、行政からなる「名島城址公園展望台あり方検討会」において、当該地の眺望を活かした、地域のシンボルとなるよう検討を行っている。

(委員)

- 埋蔵文化財は何か出てきたのか。また、文化財の取扱いはどうするのか。

(住宅都市局)

- 埋蔵文化財としては、隅櫓跡や石垣が出ている。隅櫓跡については、地上から深い場所にあったので、埋め戻して場所を表示している。石垣については、復旧が可能な場所について、展示する予定である。

(委員)

- 当該地を市有地として買収する前は、私有地だったのか。

(住宅都市局)

- 買収前は、当該地は私有地であった。

【結 論】

事業継続が妥当である。

(1) 平成21年度再評価対象事業

番号④：中央ふ頭地区道路①整備事業

(委員)

○青果市場のアイランドシティへの移転に伴い、交通量が増加することについて、交通対策はどのように考えているのか。

(港湾局)

●交通対策については、現在、関係部局において、自動車専用道路の導入、及び当面の交通対策について検討している。

(委員)

○ふ頭間道路全体の整備状況はどうなっているのか。

(港湾局)

●ふ頭間道路全体の整備状況については、アイランドシティから箱崎ふ頭までを6車線、箱崎ふ頭から中央ふ頭までを4車線でそれぞれ整備完了しており、現在整備中の中央ふ頭から須崎ふ頭までについては、計画4車線のうち、中央ふ頭から博多ふ頭までの2車線整備が完了している。

(委員)

○都市高速や都市部の道路との交通の分担は考慮しているのか。

(港湾局)

●交通の分担については、平成13年の港湾計画改定において、周辺道路を含めた交通ネットワークモデルにより、各道路へ交通量を配分したうえで、本臨港道路の交通量を設定している。

(委員)

○実際の交通量と港湾計画の予測交通量とを比較するとどうなっているのか。

(港湾局)

●実際の交通量と港湾計画の予測交通量とを比較すると、現在の1日あたりの交通量が、起点の中央ふ頭基部で予測交通量約31,000台に対して約34,000台、終点の須崎ふ頭中央部で予測交通量約6,200台に対して約12,000台と、それぞれ港湾計画の予測交通量を上回っている。

(委員)

○築港交差点の交通混雑対策については、どのように考えているのか。

(港湾局)

●築港交差点の交通混雑については、現在、都市高速の入口と出口の両方が西向き車線に接続されていることに伴う変則的な信号処理により発生しているが、4車線化により、入口は東向き車線に、出口は西向き車線にそれぞれ接続されるため、変則的な信号処理が解消され、交通混雑は大きく緩和されると考えている。

(委員)

○ふ頭間で交通が発生するケースはどういう場合か。

(港湾局)

●ふ頭間で交通が発生するケースについては、箱崎ふ頭で荷揚げした貨物を中央ふ頭内の倉庫

に入れる場合などがある。

(委員)

○今ある中央ふ頭と須崎ふ頭の倉庫機能は今後に残るのか。

(港湾局)

●中央ふ頭については、再開発により高度化倉庫を整備したところであることから、当分、倉庫機能は残ると考えている。また、須崎ふ頭については、将来の貨物需要などを見極めつつ、長期的な展望に立ったふ頭機能の再編について検討しているが、事業化は相当後になることから、当分、倉庫機能は残ると考えている。

(委員)

○臨港道路は、植栽などが殺風景であるが、何か工夫できないか。

(港湾局)

●臨港道路の植栽については、歩行者が非常に少ない道路が多く、物流を第一に考えて対応してきた経緯があり、殺風景な区間があるのも事実である。今後は、景観に配慮した整備についても考えていきたい。

(委員)

○暫定2車線供用区間ではいつも渋滞しているのか。

(港湾局)

●暫定2車線供用区間の渋滞状況については、中央ふ頭から博多ふ頭までの約700mと博多ふ頭から須崎ふ頭までの約400mは、朝夕を中心にほぼ毎日渋滞している。

【結 論】

事業継続が妥当である。

(2) 平成21年度事後評価対象事業

番号①：都市再生整備計画 屋形原地区

(委員)

○指標4「地域の道路交通円滑化」は既定のルートของ所要時間を測定するものとされているが、これだけで改善を表す指標といえるのか。例えば渋滞の著しい大橋の交差点（九大大橋キャンパス入口）等における渋滞緩和の効果を調べる方法等を今後検討するとよいと思う。

(住宅都市局)

●所要時間については、道路下水道局が策定した「福岡市道路整備アクションプラン」(H15～H19)の成果指標(都心部と那珂川方面との連絡時間)をそのまま採用した。屋形原地区のみの指標を設定することが困難であるため、ネットワークとしての観点からこの指標を採用したが、ネットワーク全体の整備が進めば、効果が現れると考えている。今後は渋滞長の調査など、事業実施地区内で完結する調査を検討したい。

(委員)

○指標1「公営住宅の居住水準の向上」は住戸規模とされているが、他の環境、例えば敷地内の緑地面積等も含めて評価できればさらによかったと思う。

(住宅都市局)

●居住水準の評価については、他の評価手法も取り入れ検討したい。

(委員)

○指標5「身近な緑への満足度」については、たまたま既存の調査データ(「福岡市新・基本計画の成果指標に関する意識調査」)があったが、本当は各事業に係るアンケートの結果等が指標としてはより望ましいと思う。

(住宅都市局)

●指標としては代表的なものを採用したが、次の計画ではアンケート等による指標の設定を検討したい。

(委員)

○ため池は本来の役割として使われているのか。

(住宅都市局)

●ため池は、農業用ため池としての役割を持っている。貴重なオープンスペースとして、今後もまちづくりに活かしていきたいと考えている。

【結 論】

<事後評価の実施について>

適切になされたと判断する。

<今後のまちづくり方策への提言について>

まちづくり方策に基づき、適切に推進すること。

(2) 平成21年度事後評価対象事業

番号② : 事業名 都市再生整備計画 福岡城城郭地区

(委員)

○ 城内についての整備に関する計画はあるのか。マスタープランに位置づけているのか。

(教育委員会)

●平成3年にとりまとめた舞鶴城址将来構想のもと、平成16年に福岡城跡保存整備基本構想を策定。同基本構想に基づき、整備を行っている。

(委員)

○ 舞鶴公園内は迷いやすいため、全体配置が分かるサインを設置してはどうか。

(住宅都市局)

●現在、案内板を数枚設置しているが、さらに分かりやすくするための検討を行う。

(委員)

○黒田家に関する物を展示する施設があったほうが良いのでは。

(教育委員会)

●将来的に櫓を復元した場合は、博物館に展示している武具などのレプリカを作成し、櫓に展示したい。

(委員)

○福岡城跡を福岡のシンボルとなるように取り組んではどうか。

(住宅都市局)

●歴史を都市ブランドとして活かしていきたい。

【結 論】

〈事後評価の実施について〉

適切になされたと判断する。

〈今後のまちづくり方策への提言について〉

まちづくり方策に基づき、適切に推進すること。

(2) 平成21年度事後評価対象事業

番号③：福岡市高速鉄道3号線整備事業

(委員)

- 需要定着後の七隈線の輸送人員は約7万人とのことだが、都市高速5号線の整備などによる将来の道路交通ネットワークの向上は考慮されているのか。

(交通局)

- 都市高速5号線の全線開通など、将来の道路交通ネットワーク向上による影響は予測に織り込んでいる。なお、前回、予測値と実績に乖離が生じたことを踏まえ、沿線開発については、構想や計画レベルの開発は見込まず、現在進行中の事業だけを計上するなどの予測を行っている。

(委員)

- 七隈線（橋本～天神南）の事業は必要であったと思っているが、需要の見通しが甘かったことから批判される公共事業の一つとなっている。

採算性は運賃設定により変わるものなので、独立採算性が確保される見通しであることをあまり強調しない方が良い気がする。

(交通局)

- 七隈線の予測値と実績に乖離が生じたことは重く受け止めている。そのため、なぜ乖離が生じたのかについて分析を行い、その理由について、市議会へ既に報告したところである。乖離分析結果は、既に都心部区間の需要予測に反映させており、一定の精度向上が果たせたと考えている。

(委員)

- 一般的には、年数の経過とともに周辺開発や高度利用が進み、利用者数も伸びていくため、将来的には7万人よりも多くなっていくのではないかと考えている。

(交通局)

- ご指摘のとおり、将来的に乗車人員は7万人以上になる余地があると考えている。

(委員)

- 福岡大学生の七隈線利用状況をみると、毎年少しずつ増加している。また、以前、福岡大学で開催した学会の来場者からも、大学への交通アクセスがとても良くなったと言われたことがある。

【結 論】

<事後評価の実施について>

適切になされたと判断し、今後の対応については、市案どおりとする。