

平成24年度  
福岡市公共事業再評価等監視委員会  
《 議 事 要 旨 》

事後評価対象事業（5件）

- ①：福岡市における地震に強い下水道整備
- ②：人と環境にやさしい基盤づくり
- ③：すべての人が安心して行動できるまちづくり
- ④：災害に強く，市民の安全と安心が確保されるまちづくり
- ⑤：都市再生整備計画「福岡都心部地区」

## 平成24年度 事後評価対象事業

### ①：福岡市における地震に強い下水道整備

#### (委員)

- 管渠の耐震化の目的については、地震時の管渠破損に起因した道路陥没被害の防止による交通機能の確保のみとなっているが、地震時における下水道の機能確保もあるのではないか。

#### (道路下水道局)

- 耐震化により、下水道施設の機能も確保しており、追記する。

#### (委員)

- 管渠の破損によって、陥没事故が発生したケースはあるか。

#### (道路下水道局)

- 福岡市内では、管渠の破損に起因した陥没事故が、年間200件以上発生している。

#### (委員)

- 計画の対象施設の選定条件である、①緊急輸送路下、②布設後30年以上経過、③管径700mm以上に該当し、かつ耐震性能を有していない管渠はどれくらいあるのか。また、いつまでに対策を行う計画となっているのか。

#### (道路下水道局)

- 条件に該当する管渠延長は、約38kmである。このうち約8割は耐震性能を有しており、残り2割は、大口径管渠の耐震化に多大な事業費が必要であり、今後、予算の確保に努めながら実施していく予定である。

#### (委員)

- 成果指標の地震対策実施率が100%となっているが、一般市民が、全ての下水道施設の地震対策が完了したと勘違いする恐れがあり、表現方法を変えた方が良いのではないか。

#### (道路下水道局)

- 指摘のとおり、計画に位置付けた施設以外にも、今後、地震対策が必要な下水道施設が膨大にあることについて、今後の方針に補足説明を追記する。

#### (委員)

- 管渠の内面に鋼製リングを組み立てて耐震化を行っているが、断面が小さくなることによって能力的に問題はないか。

#### (道路下水道局)

- 既存コンクリートに比べて粗度係数が小さくなり、従前と同等の流下能力を確保している。

**(委員)**

- 建築構造物の耐震化は鉄骨を増やすだけで大丈夫か。

**(道路下水道局)**

- 建物の規模に応じた耐震対策が必要であり、規模によっては、仕切り壁の増設等、大掛かりな対策も必要となるが、2階建ての小規模なポンプ場等では、鉄骨を追加する方法で耐震化が可能である。

**(委員)**

- 管渠の耐震化の目的に、地震に対する耐力向上を明記したほうが良いのではないか。

**(道路下水道局)**

- 地震に対する耐力向上を追記する。

**【結 論】**

**<事後評価について>**

事後評価は、適切になされたと判断する。

なお、公表にあたっては、委員の意見を踏まえ、資料を一部修正すること。

**<今後の方針について>**

方針に基づき、適切に推進すること。

## 平成24年度 事後評価対象事業

- ②：人と環境にやさしい基盤づくり
- ③：すべての人が安心して行動できるまちづくり
- ④：災害に強く，市民の安全と安心が確保されるまちづくり

### (委員)

- 計画1の目標中の「環境にやさしい」とは具体的にどういうものか。現状・問題点への対策方針に「公共交通への転換による交通渋滞の緩和」とあるが、「環境にやさしい」にどう結びつくのか。また，計画3の目標に「災害に強く」とあるが，道路舗装の補修が「災害に強く」に繋がるのは何故か。

### (道路下水道局)

- 計画1では，交通の円滑化，交通結節点へのアクセス向上による公共交通への転換が，車の排気ガスの削減に寄与することから，「環境にやさしい」を掲げている。  
計画3では，舗装の補修等が，災害時に緊急輸送道路，避難経路の機能を確保し，その機能を最大限に発揮させることにつながるため，「災害に強く」を掲げている。

### (委員)

- 計画2について，歩道整備や路側帯のカラー化に対する市民アンケートを実施しているのか。

### (道路下水道局)

- アンケートは実施していないが，教育委員会を通じ，小学校から「子どもへの指導がしやすくなった」，「歩く場所がわかりやすくなった」等の意見を頂いている。

### (委員)

- 路側帯をカラー化しているのは通学路か。

### (道路下水道局)

- 通学路を優先して行っている。

### (委員)

- 路側帯のカラー化は，交付金を使っていないのか。

### (道路下水道局)

- 使っている。

### (委員)

- 交付金により路側帯のカラー化を実施しているのであれば、事例を写真で示した方が良いのではないか。また、供用前後で撮影位置が異なっているものがある。

(道路下水道局)

- 指摘を踏まえ、写真を追加する。

(委員)

- 計画1において、橋本駅、賀茂駅、土井駅へのアクセス向上の成果指標に関係ない路線が位置付けられているのは何故か。

(道路下水道局)

- 成果指標に関係ない路線についても、バス利用の促進による公共交通への転換という観点から計画に位置付けている。

(委員)

- 計画1の数値目標達成状況において、5分カバー圏域の拡大区域を図示しているが、整備路線と一致していないように見える。

(道路下水道局)

- 拡大区域がわかりづらいので、図を修正する。

(委員)

- 計画1に位置付けた路線の選定は、どのように行ったのか。

(道路下水道局)

- 幹線道路の全体整備計画があり、その中で公共交通の利用促進につながる路線を選定した。

(委員)

- 計画2に位置付けた路線の選定は、どのように行ったのか。

(道路下水道局)

- 住民ニーズ、現地調査の結果を踏まえ、危険と思われる路線の中から、優先度が高い路線及び早期に整備効果が発現できる路線を選定した。

(委員)

- 計画3に位置付けた路線の選定は、どのように行ったのか。

(道路下水道局)

- 路面の性状を調査した結果に基づき、路線を選定した。

(委員)

- 当初、平成25年度までの計画であったものを、今回、交付金制度の変更により、平成23年度までに終了した事業の事後評価を行っている。計画1、

2は、用地取得に時間を要したことから、成果指標の目標が達成できていないとのことだが、平成23年度までに予定していた交付金は全て執行したのか。

**(道路下水道局)**

- 用地取得に時間を要し、整備が完了していない路線の交付金については、平成25年度までに整備を予定していた別の区間の用地取得に使用するなど、平成23年度までに計画していた交付金を全て執行している。

**(委員)**

- 平成23年度までの交付金をどう執行したのか示した方が良いのではないのか。

**(道路下水道局)**

- 指摘を踏まえ、交付金の執行状況について追記する。

**【結 論】**

**<事後評価について>**

事後評価は、適切になされたと判断する。

なお、公表にあたっては、委員の意見を踏まえ、資料を一部修正すること。

**<今後の方針について>**

方針に基づき、適切に推進すること。

⑤：都市再生整備計画「福岡都心部地区」

(委員)

- 指標1の「主要地点の歩行者数」の調査時期が、従前は9月であるが、事後評価では3月となっている。人の動きは季節で異なり、厳密に比較するならば、もっと条件を合わせるべきだったのではないか。

指標3の「都心部の美しさ評価」について、「まちは数年前と比べて美しくなったか」という市民アンケートを行っているが、まちの変化を聞いただけになっていないか。

指標4の「自転車放置率」について、駐輪場の整備は、違法駐輪の対策にはなると思うが、放置自転車の対策にもなるのか。

指標6の「公民館利用者数」について、地域コミュニティの形成は大事なことであり、防災面からも大切だと思うが、取り組みとして公民館の整備だけよかったのか。

(住宅都市局)

- 指標1については、博多駅周辺地区、天神地区において歩行者数を調査しており、博多駅周辺地区については、平成23年に駅の再整備を行ったことに伴い、特異的な要素が落ち着く時期を選定したものであるが、指摘のとおり、今後、同様の調査を行う場合は、季節の変動を考慮し、調査時期について工夫する。

指標3については、平成19年の計画策定時と同様の質問を行ったものである。また、単純に「美しいと思うか」というアンケートも行っており、「そう思う」が88%の結果を得ている。

指標4については、駐輪場の整備に加え、街頭指導員による指導を併せて行っており、その結果、自転車放置率が改善したと考えている。

指標6については、地域コミュニティの問題は重要と考えており、様々な取り組みを行っているが、当該整備計画では、公民館の整備のみ行っている。

(委員)

- 都心は、ほぼ駐輪禁止区域になっていると思うが、福岡市が設置した駐輪場の充足率はどうか。

(住宅都市局)

- 天神地区では、公共駐輪場約4千台分、及び、民間事業者による付置義務駐輪場約4千台分の計約8千台分の容量があり、台数としては充足している。

(委員)

- 指標 2 「都心部主要駅乗降客数」の効果発現要因としてストリートパフォーマンスがあるが、市として何か行っているのか。

(住宅都市局)

- エリアマネジメント団体と市が共働して行っており、天神地区では、「We Love 天神協議会」が賑わいのイベントを定期的に行っており、コーディネートを行っている。

(委員)

- 指標 6 「公民館利用者数」について、都心部に公民館はどれだけあるのか。また、延べ利用者数が増えても稼働日数が低ければ、公民館の利用は促進されていないことになり、実際の稼働率や傾向を知りたい。さらに、増加傾向にない場合は、どのように稼働させていくのか。

(住宅都市局)

- 公民館数は、基本的に小学校区毎に 1 つあり、中央区に 5 箇所、博多区に 10 箇所設けている。また、稼働日数については不明である。公民館の利用促進は重要と考えている。

(委員)

- 公民館の利用率が高く空きがない場合、新規での利用希望をどう組み込むのかという課題も出てくるのではないかと。空きがないため新規の利用希望者が利用できないという不公平感が出ないようにすべきである。

(委員)

- 指標 5 「交通事故発生件数」について、時差式交差点、道路整備はどこが所管しているのか。

(住宅都市局)

- 中央区であれば中央署、公安委員会。道路は道路管理者が所管している。

(委員)

- 計画の目標に「九州・アジア新時代」とあり、国際的な関係を意識しているようだが、関係する指標がない。港湾施設の利用状況などを指標に入れるべきではなかったか。

(住宅都市局)

- 当該計画は平成 19 年に策定しており、計画策定時は、九州新幹線の整備が進められ、韓国では KTX が整備されたことで、鉄道高速船ネットワークができた時期であったため、天神・博多駅における来街者の増加を目的に、都心部の景観や魅力を向上させていくことを計画の主旨とした。

このため、景観整備、バリアフリー、地下鉄のナンバリングや都市サインなど、「おもてなし」の環境整備に重点に置いた計画となっており、それに伴う指標を設定した。



(委員)

- 今から「九州・アジア」に関連した指標の追加はできるのか。  
(住宅都市局)
- 次期計画の際に検討したい。

(委員)

- 都心部地区における指標の設定については、都心の活性化としてビジネスについて考えられないか。

(住宅都市局)

- 本市としてもビジネスの活性化は重要と考えている。現在、総合計画の見直しを行っているところであり、市全体の成果指標として、従業員数や外国からのクルーズ船、観光客数などを検討しており、それらを活用していく。

(委員)

- 目標と指標が乖離しているような気がする。参考として、クルーズ船の寄港数、放置自転車の撤去台数などを記載してはどうか。また、公民館は、文化サークルの場所として使用されており、地域コミュニティと言えるのか。自治会の組織率などを記載してはどうか。

(住宅都市局)

- 整備計画において、直接的に行っていない取り組みや指標を参考として記載すると、事業との相関が分かりづらくなり評価が難しい。指標の設定については、次期計画の際に検討したい。

(委員)

- 指標7「朝顔カーテン実施団体数」について、朝顔を植えることは、メンテナンスまで考えるとコストパフォーマンスとしてはどうか。

(住宅都市局)

- 福岡市では散水に再生水を使っているのだから、B/Cとしては効果があり、庁舎内の温度も下がっているようだ。

(委員)

- 指標3「都心部の美しさ評価」の市民アンケートについて、従前は天神のみで行っており、事後評価では、天神と博多駅周辺で行っている。評価値も天神のみにすべきではなかったのか。

(住宅都市局)

- 従前は天神の取り組みが主だったため、天神地区のみ実施したが、評価時点においては、博多駅の再整備をはじめ、博多地区の取り組みが多かった為、博多駅周辺においてもアンケートを実施した。なお、天神地区のみのアンケート

ート結果は80.4%であり、目標値を超えている。

**【結 論】**

**<事後評価について>**

事後評価は、適切になされたと判断する。

**<今後のまちづくり方策について>**

方策に基づき、適切に推進すること。