

令和2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 8件】

【住宅都市局】

- | | |
|-----------------------------------|------|
| ① 良質な住宅・住環境の形成と住宅セーフティネットの構築(第2期) | 事後評価 |
| ② 安全・安心なまちづくり【防災・安全】(第2期) | 事後評価 |
| ③ 地域住宅計画(第3期) | 事後評価 |
| ④ 香椎駅周辺地区におけるまちづくり(防災・安全) | 事後評価 |

【港湾空港局】

- | | |
|--|------|
| ⑤ 「東アジアに面する日本海ゲートウェイ」博多港の実現[重点](地域活性化) | 事後評価 |
| ⑥ 「東アジアに面する日本海ゲートウェイ」博多港の実現[通常](地域活性化) | 事後評価 |
| ⑦ 「東アジアに面する日本海ゲートウェイ」博多港の実現(防災・安全) | 事後評価 |
| ⑧ 博多港海岸における総合的な津波・高潮・侵食対策の推進(防災・安全) | 事後評価 |

令和2年度 事後評価対象事業

① 良質な住宅・住環境の形成と住宅セーフティネットの構築(第2期)

<事後評価に関すること>

(委員)

- 成果指標③の達成率が他の2つの成果指標と比べて低いが、何が原因と考えられるか。民間住宅については改修費の助成があるが、許可や手続きの問題で実施がされにくいということか。

(住宅都市局)

- 民間住宅については、本人の費用負担の問題が大きくバリアフリー化が進んでいないと考えている。持ち家の所有者及び賃貸住宅のオーナーの理解がないと改修が進まず、成果につながらない。改修費の助成事業について、引き続き周知を図っていく。

(委員)

- 社会資本整備総合交付金は自由度が高いとのことだが、公営、公的賃貸、民間への配分については、市独自で定めているのか、それとも配分が定められているのか。

(住宅都市局)

- 配分に関する定めはなく、国との協議の中で交付金を確定し、執行している。

(委員)

- 交付金の配分に、福岡市の特徴はあるのか。それとも、他の自治体同様になっているのか。

(住宅都市局)

- 賃貸住宅の割合が高いということが福岡市の特徴であり、民間賃貸住宅をセーフティネット住宅として活用する取組みや、高齢者の民間賃貸住宅入居支援事業に取り組んでいる。

(委員)

- 賃貸住宅の割合が高いという福岡市の事情を鑑みると、指標③について、目標達成しにくい状況であると考えられる。その点を踏まえると、説明にあったように賃貸住宅のバリアフリー化率は増加傾向にあり、達成困難な状況の中少しずつ改善しているということか。

(住宅都市局)

- 市としてもそのように捉えている。

【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。

<今後の方針について>

方針に基づき、適切に推進すること。

令和2年度 事後評価対象事業

② 福岡市における安全・安心・快適な暮らしの実現（防災・安全）

<事後評価に関すること>

（委員）

○ 指標②について、目標を95%と設定している根拠は何か。

（住宅都市局）

● 住宅も含むすべての建築物を対象とする「福岡市耐震改修促進計画」において、住宅の耐震化率の目標が95%と設定されており、これに準拠している。

当該計画の目標設定については、国の基本方針として全国の目標値が示されており、本市としても、耐震化の現状や自然更新のペース、総合的な取り組みを勘案し、全国の目標値に準拠することとしたもの。平成28年時点で対象住戸数は約38,000戸と試算されており、建替え等による自然更新も含め、耐震化を図ることとしている。

【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。

<今後の方針について>

方針に基づき、適切に推進すること。

令和2年度 事後評価対象事業

③ 地域住宅計画（第3期）

<事後評価に関すること>

（委員）

- 民間賃貸住宅への入居支援などのソフト事業について、事業を進めるうえでの成果指標はあるのか。

（住宅都市局）

- 市の住宅政策のマスタープランである福岡市住生活基本計画において、支援事業を利用した賃貸契約成約者数を成果指標として設定している。

（委員）

- 独自性のある事業であり、社会資本総合整備計画においても、次期策定時には成果指標として取り入れ、進捗状況等を示されたい。

（住宅都市局）

- 参考にさせていただく。

【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。

<今後の方針について>

方針に基づき、適切に推進すること。

令和2年度 事後評価対象事業

④ 香椎駅周辺地区におけるまちづくり（防災・安全）

<事後評価に関すること>

（委員）

- 成果指標②の駅乗降客数において、当初の値（26,559人/日）に対して、目標値（26,768人/日）の設定が低いのは何故か。また、実績値（29,230人/日）が目標値を大幅に超えている理由は何か。

（住宅都市局）

- 目標値の設定については、当初、他の土地区画整理事業を参考に検討していたが、例えば、直近である伊都区画整理事業の場合、もともと田んぼであった土地を造成して街を造るため、人口の増加とそれに伴う鉄道の乗降客数の増加が想定される。しかしながら香椎地区の場合は、土地区画整理事業でも珍しい既成市街地での施行となり、もともと商業地区として栄えていた街を区画整理するため、人口の大幅な伸びは期待できず、他の土地区画整理事業の設定方法は参考にならないと判断した。したがって、今回、平成22年度から平成27年度の5年間のデータを基に直線近似値（トレンド）による推計で求めた値を目標値として設定している。
また、実績値が目標値に対して大幅に増えている理由については、土地区画整理事業を契機に商売を辞められる方や、土地を転売される方がおられ、転売された土地に集合住宅が建てられるケースが見受けられることから、それに伴い人口が増加し、駅の乗降客数の増加に繋がったと考えている。

【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。

<今後の方針について>

方針に基づき、適切に推進すること。

令和2年度 事後評価対象事業

⑤ 「東アジアに面する日本海ゲートウェイ」博多港の実現[重点] (地域活性化)

<事業全般>

(委員)

- 博多港の位置付けについてだが、国際拠点ではなく、アジアの中でどう位置付けを図っていくかが重要であると思うが、どのように考えているか。

(港湾空港局)

- 博多港は、国際拠点港湾として、京浜・阪神港の国際戦略港湾を補完する役割を担っており、国際戦略港湾が、主に欧州や北米などの基幹航路の貨物をターゲットとしているのに対し、博多港はアジアに近い立地を活かし、東アジアや東南アジアの貨物をターゲットとして集貨等に努めている。

【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。

<今後の方針について>

方針に基づき、適切に推進すること。

令和2年度 事後評価対象事業

⑥ 「東アジアに面する日本海ゲートウェイ」博多港の実現[通常] (地域活性化)

<事後評価に関すること>

(委員)

○ 特に意見無し

【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。

<今後の方針について>

方針に基づき、適切に推進すること。

⑦ 「東アジアに面する日本海ゲートウェイ」博多港の実現 (防災・安全)

<事後評価に関すること>

(委員)

○ 特に意見無し

【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。

<今後の方針について>

方針に基づき、適切に推進すること。

令和2年度 事後評価対象事業

⑧ 博多港海岸における総合的な津波・高潮・侵食対策の推進（防災・安全）

<事後評価に関すること>

（委員）

○ 指標にある防護区域面積について、面積はどのようにして算出したのか。

（港湾空港局）

● 現在の護岸が完全になくなった場合に、標高などの高さから浸水想定面積を算出している。

【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。

<今後の方針について>

方針に基づき、適切に推進すること。