

平成29年度

福岡市公共事業再評価等監視委員会

《 議 事 要 旨 》

【再評価 2件, 事後評価 7件】

【住宅都市局】

- |                |         |      |
|----------------|---------|------|
| ① 国際競争拠点都市整備事業 | 福岡都心地域  | 再評価  |
| ② 都市再生整備計画事業   | 福岡都心部地区 | 事後評価 |

【道路下水道局】

- |        |                              |      |
|--------|------------------------------|------|
| ③ 道路事業 | 都市の活力向上に資する道づくり              | 事後評価 |
| ④ 道路事業 | 人と環境にやさしい道づくり                | 事後評価 |
| ⑤ 道路事業 | 生活空間の安全・安心が確保された道づくり         | 事後評価 |
| ⑥ 道路事業 | 通学路の安全が確保された道づくり             | 事後評価 |
| ⑦ 道路事業 | 道路ストックの適確な維持管理による安全・安心なまちづくり | 事後評価 |
| ⑧ 道路事業 | 雑餉隈駅周辺における安心で快適なまちづくり        | 事後評価 |

【交通局】

- |              |     |
|--------------|-----|
| ⑨ 地下鉄七隈線延伸事業 | 再評価 |
|--------------|-----|

## 平成29年度 再評価対象事業

### ① 国際競争拠点都市整備事業 福岡都心地域

#### <事業全般>

##### (委員)

○福岡は日本でも1番歴史のある都市であり、国際競争力の強化にあたっては、都市の歴史や文化など、他都市との差別化やまちの個性をアピールしていくことが重要ではないか。(地域特性を踏まえた地下鉄駅のマークは非常に良い取組みだと考えている。)

##### (住宅都市局)

●天神や博多の歴史や特性については認識している。例えば、資料 P11 に示している西中洲地区において石畳整備と地域における沿道景観のルールづくりなど、地域の特性を生かした取り組みを行っている。このような取り組みを更にアピールしていきたい。

##### (委員)

○天神地区では、地下通路の整備などにより人の流れをつくることを強調しているが、はかた駅前通りのようにベンチを置くなど滞留できる空間づくりが重要ではないか。

##### (住宅都市局)

●天神地区では、明治通りにおいて民間ビル建替えの際に壁面をセットバックすることとしており、このような空間を活用するなど、ビルの建替えにあわせて憩いや賑わいの空間づくりを誘導していきたい。

##### (委員)

○海外からの来街者はスマートフォンを Wi-Fi で使用する人がほとんどであり、Wi-Fi 環境の充実が重要である。Wi-Fi 環境は十分となっているのか。

○海外では電車の中でも Wi-Fi が利用できるが、地下鉄の移動中も利用できるのか。

##### (住宅都市局)

●公共空間においては、Wi-Fi の整備を進めている。地下鉄駅は Wi-Fi が整備されているが、移動中は途切れるという課題がある。

#### <個別事業について>

##### (委員)

○地下鉄の案内表示については、英語対応なのか。

##### (住宅都市局)

●地下鉄旅客案内設備は2か国語表記(日本語、英語)で運用しており、地下鉄空港線・七隈線乗換案内モニターは4か国語で運用している。

##### (委員)

○「天神明治通り地区地下通路」及び「天神3号線外地下通路」の整備で地下鉄天神駅と西鉄福岡駅の間に新たなバリアフリー動線ができるということだが、今はバリアフリーとなっていないのか。

**(住宅都市局)**

- 地下鉄天神駅から市庁舎地下連絡通路まで行くルートはビルの中を通るルートであり、ルートには階段があるためバリアフリー動線になっていない。民間ビルの建替えとあわせて整備される「天神明治通り地区地下通路」と、市が整備する「天神3号線外地下通路」により、新たなバリアフリー動線を確保するもの。

**(委員)**

- 天神地下街から毛細血管の様な袋小路状の通路が多く発生しているが、今後はサーキット（回路）を作って回れるようにすることが重要である。また、地下通路の地図を公開することも必要ではないかと思う。新しくできた施設や通路は、市ホームページ等へ掲載できたら良いと思う。

**(委員)**

- JRJP博多ビルにおけるBCPの対応策として、72時間対応の非常用発電機の設置があるが、東日本大震災発生時、仙台では72時間で都市機能は回復しなかったと聞いている。72時間対応で十分なのか。

**(住宅都市局)**

- 本市の災害時の対策においては、72時間対応を基本としている。

**(委員)**

- 非常用発電機の設置場所はどこか。福岡市では水害により地下への浸水が度々発生しており、地下だと浸水時に利用できなくなるのではないか。

**(住宅都市局)**

- 非常用発電機は屋上に設置している。

**【結論】**

<再評価について>

今回の事業再評価について、今後の対応方針は「事業継続」とする。

## 平成29年度 事後評価対象事業

### ② 都市再生整備計画 福岡都心部地区

#### <事業全般>

(委員)

○指標の目標値はどのように設定しているのか。

(住宅都市局)

●第9次福岡市基本計画の目標値（平成34年度の目標値）等を参照し、都市再生整備計画における平成29年度の目標値を設定している。

(委員)

○指標については、文化やショッピング、娯楽のほか、社会的弱者、高齢化などに対応したまちづくりなど、アジアの先進事例として福岡市の独自性を表せるような指標の検討が必要である。

○また、近年都市部においては、都心定住の取り組みが進められているが、福岡市都心部では定住化への取り組みは行っていないのか。

(住宅都市局)

●福岡都心部においては、それぞれの地区の個性を生かしたまちづくりを進めており、都心居住の誘導・支援なども行っているが、本事業では、「都心部の核となる拠点の形成・機能強化」、「都心部の回遊性強化」、「官民が連携したまちづくりの推進」を進めている。

(委員)

○路上喫煙している人がいるが、子ども等に対して危険であるため、道路に禁煙表示をするなどの周知・取組が必要である。また、ベビーカーを押している方や車いす利用者が歩きやすい歩道のバリアフリー化などの取組も必要ではないか。

(住宅都市局)

●本市では、タバコの火による人体等への危害を防止することを目的として、条例により特に人通りが多く混雑している天神・大名地区および博多駅周辺地区を路上禁煙地区に指定しており、地区内における指導員の巡回や歩行喫煙防止に関する路面標示や照明灯への巻看板及びバナー広告の設置などに取り組んでいる。御供所井尻3号線（こくてつ通り）などにおいて、歩道と車道をフラットとすることで歩道の凹凸を解消するなど、福岡市バリアフリー基本計画に基づき進めている。

#### <目標を定量化する指標について>

・外国人来訪者数について

(委員)

○外国人来訪者は全国的に増加傾向であるが、福岡市の増加傾向は全国以上となっているなど、特徴はあるのか。

(住宅都市局)

●クルーズ船の寄港の増加に伴い、中国等からの来訪者が急増しており、全国平均より高い増加となっている。また、LCCの増加によりアジア、特に韓国からの観光客が増加している。

・自転車放置率について

(委員)

○自転車放置率を指標にしている理由は、自転車駐輪場を整備することで、放置自転車対策になるのか。

(住宅都市局)

●天神及び博多駅周辺は、自転車放置台数が全国的に見ても多く課題になっていたことから、本事業等を活用した駐輪場の整備等により、放置自転車の低減に向けて取り組んでいるところ。

●あわせて、放置自転車の撤去や街頭指導員の配置を行っている。

●なお、駐輪場を整備することで自転車放置禁止区域に指定することができ、放置自転車の即日撤去が可能となる。

(委員)

○以前と比べると、放置自転車が減少しており、街並みの景観は向上していると思うが。

(住宅都市局)

●現在は、路外への新たな駐輪場整備や民間ビルの建替えにあわせた駐輪場整備により、路上にある駐輪施設を撤去し、歩行空間の確保に努めている。

(委員)

○歩行者と自転車の交錯に危険性を感じている。

(住宅都市局)

●自転車通行空間ネットワーク整備計画を策定しており、自転車通行空間の整備により歩行者と自転車の物理的な分離を進めることとしている。

(事務局)

●また、渡辺通では押しチャリ区間を設定するとともに、街頭指導員を配置することで、自転車の通行を減らし歩行者にとって歩きやすい空間となっている。

・都心部主要駅乗降客数について

(委員)

○都心部主要駅の乗降客数が増加しているのは、福岡市の人口が増えているからではないのか。

(住宅都市局)

●都心部主要駅の乗降客数については、福岡市全体における人口増加率よりも高い増加率となっている。

【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＞

次期計画については、今後のまちづくり方策に基づき推進すること。

## 平成29年度 事後評価対象事業

### ③ 道路事業 都市の活力向上に資する道づくり

＜事後評価に関すること＞

(委員)

○特に意見なし

#### 【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。

### ④ 道路事業 人と環境にやさしい道づくり

＜事後評価に関すること＞

(委員)

○特に意見なし

#### 【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。

### ⑤ 道路事業 生活空間の安全・安心が確保された道づくり

＜事後評価に関すること＞

(委員)

○特に意見なし

#### 【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。

## 平成29年度 事後評価対象事業

### ⑥ 道路事業 通学路の安全が確保された道づくり

#### <事後評価に関すること>

(委員)

- 通学路の安全対策のため歩道設置は必要な事業と思われるが、それでも地元調整等に時間が掛かるのか。

(道路下水道局)

- 用地買収を伴う事業については用地交渉に時間が掛かることが多い。

(委員)

- P34 整備効果事例の供用前後の写真ついて、同じ場所には見えないが、工夫が必要でないか。

(道路下水道局)

- 住居表示がある建物は同じものである。用地買収に伴い建物を建て替えたり、引いたりするので違う場所に見えるかもしれない。写真の撮り方は今後工夫する。

(委員)

- 道路整備の事業期間は通常4年くらいで考えるのか。

(道路下水道局)

- 事業規模で異なるが、昔は標準的には7、8年程度であったものが、近年は10年以上掛かることもある。

(委員)

- 都市計画道路も事業期間を延伸しながら進めているのか。

(道路下水道局)

- やむを得ない場合は、必要に応じ事業認可の期間延伸を行い、事業を進めている。

(委員)

- 抽出された箇所について整備の優先順位はどう考えているのか。

(道路下水道局)

- 合同点検後、短期に対応できる区画線の引き直しや、長期になる歩道整備などにも全般的に取り組んでいる。

(委員)

- P33 整備効果事例の歩道設置は写真の右側だけか。

(道路下水道局)

- 踏切内及び踏切前後の両側に歩道設置している。

## 【その他】

### (委員)

- 例えば設置されているカーブミラーが見えづらい場合など、受付先など市民はわかりづらく思っているが、道路に関する問い合わせはどこに言えばいいのか。

### (道路下水道局)

- 基本的に区役所が窓口である。周知の方法はホームページや道路が破損している場合の問い合わせ先がわかるカードを配布している。また、市政だよりにも掲載している。

### (委員)

- 道路整備も必要だが、マナーを守らなければ事故は減らない。県警等も一緒になった啓発が必要ではないか。

### (道路下水道局)

- 学校ではマナー向上の指導を行っている。また、市民局が県警と連携してマナー向上を図っている。

## 【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。

## 平成29年度 事後評価対象事業

### ⑦ 道路事業 道路ストックの適確な維持管理による安全・安心なまちづくり

#### <事後評価に関すること>

##### (委員)

- 特に意見なし

## 【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。



## 平成29年度 事後評価対象事業

### ⑧ 道路事業 雑餉隈駅周辺における安心して快適なまちづくり

#### <事後評価に関すること>

(委員)

○特に意見なし

#### 【その他】

(委員)

○ 西鉄との事業費の負担割合はどうしているのか。

(道路下水道局)

● 要綱「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱」に基づき、福岡市が9割、西鉄が1割を負担している。

(委員)

○ 鉄道事業者も連立事業を必要としているのか。

(道路下水道局)

● 鉄道事業者としても踏切を除却することで踏切での事故がなくなるため、必要と考えている。

(委員)

○ 西鉄大牟田線で他にも高架化が必要な箇所はあるのか。踏切は二日市など他にもあると思われる。

(道路下水道局)

● 隣接する県の連立事業は下大利駅付近までである。大橋駅南側から井尻駅南側が高架化されていないが、市内には西鉄だけでなくJRもあるため、市内全域の状況をみて検討することになる。

(委員)

○ 西鉄沿線は断層があると思われるが、特殊工法等の地震対策によりコストが掛かるのか。

(道路下水道局)

● 鉄道総合技術研究所が出版している技術基準に基づき、地震対策に対する対策も含め設計を行っている。

#### 【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。

## 平成29年度 再評価対象事業

### ⑨ 地下鉄七隈線延伸事業

#### <事業全般>

(委員)

○ 陥没事故の影響により生じた費用には、補償や損害賠償費用は含まれるのか。

(交通局)

● 含まれていない。

国立研究開発法人土木研究所に設置された「福岡市地下鉄七隈線延伸工事現場における道路陥没に関する検討委員会」による報告において、発注者、及び施工業者の過失については示されていなかったことから、交通局と施工業者において、工事の安全・円滑な再開に資することを目的として協議を行った結果、施工業者は第三者への損害賠償費用や道路の仮復旧などの原状回復費用を全額負担し、交通局は工事再開後の安全確保のための対策、および工法の変更に要する費用を負担することとしており、お示ししている約49億円については交通局の負担額のみである。

(委員)

○ 事業者側の負担額はいくらか。

(交通局)

● 施工業者は、事故により損害を被った方への賠償費用や、道路の仮復旧費等の原状回復費用を全額負担することとしている。

施工業者負担分については、ライフラインの本復旧時期や方法、及びトンネル坑内の水抜き・土砂撤去方法など、現段階において協議、検討中の項目があるため、全体額をお示しできないが、現時点で支払いが確定している負担額については、約5億円であると報告を受けている。

(委員)

○ 事故の原因はなんだったのか。

(交通局)

● 事故の原因については検討委員会により、要因は必ずしも1つではなく、様々な要因が複合的に作用し陥没に至った可能性があるかと推定されており、主な要因として、「地質の強度や厚さのばらつき」、「地下水圧の影響」などが示されている。

(委員)

○ 便益について、地域経済への効果は、地下鉄の整備により路面交通が減少し、ガソリンスタンドなどの雇用の減少など、マイナスの効果もある。そういったものの評価をしているのか。

(交通局)

● 今回の評価では、地域経済への効果はプラス要素、マイナス要素とも評価項目に入れていない。

(委員)

○ 同じく便益について、事業者としての便益においては、料金計算はどのように行っているのか。

(交通局)

● 既設の営業線の距離を含め、按分して計算している。

(委員)

○ 今回の事業費増を回収するために運賃を値上げするのか。

(交通局)

● 今回の事業費の増を受けて、運賃の値上げをすることは考えていない。

(委員)

○ 開業時期が2022年度より遅れることはあるのか。

(交通局)

● 今時点での目標であり、安全を最優先に事業を推進していく。

(委員)

○ 事業費が増額することに対して見込の甘さがあったのでは。

(交通局)

● 事業化に向けた取り組みを開始し、平成24年度に事業許可を取得するまでは、どちらかといえばデフレ傾向にあり、ある程度の物価等の上昇は考慮していたが、許可取得後に生じた想定以上の物価上昇等の社会情勢の変化が大きな影響を与えている。

(委員)

○ オリンピック等の影響があったということか。

(交通局)

● その影響があったものと思われる。

(委員)

○ 消費税が10%に改定されるが、その上昇分は見込んでいるのか。

(交通局)

● 開業時期を見直したことにより、消費税が10%での契約となる工事が生じることから、その影響額の約3億円については陥没事故による影響額として整理している。

## 【結論】

<再評価について>

今回の事業再評価について、今後の対応方針は「事業継続」とする。