

令和3年2月議会

福祉都市委員会報告資料

- | | |
|----------------------------------|-------|
| 1. 専決処分（家賃滞納者） | … 1 頁 |
| 報告第4号 市営住宅に係る訴えの提起に関する専決処分について | |
| 報告第3号 市営住宅に係る訴えの提起に関する専決処分について | |
| 報告第5号 市営住宅に係る和解に関する専決処分について | |
| 2. 「市営住宅ストック総合活用計画」の改定について | … 3 頁 |
| 3. 緊急対策踏切等の検討について | …10頁 |
| 4. 動物園第2アジアゾウ舎新築その他工事請負契約の締結について | …26頁 |

令和3年2月18日

住 宅 都 市 局

1. 専決処分（家賃滞納者）

○訴えの提起に関する専決処分について

報告第4号及び報告第3号 市営住宅に係る訴えの提起に関する専決処分について

市営住宅に係る家賃滞納者及び連帯保証人（表1）又は家賃滞納者（表2）に対し、住宅の明渡しと滞納家賃等の支払いを求めるため訴えを提起することについて、専決処分した。

表1（報告第4号）

	訴えの相手方	明渡し対象住宅	滞納家賃 総額	住宅明渡し 請求日	専決処分 年月日
1		※福岡市情報公開条例に定める非公開情報として認められる恐れのある情報については、掲載していません。	円 138,060	令和2年 11月28日	令和3年 1月27日

表2（報告第3号）

	訴えの相手方	明渡し対象住宅	滞納家賃 総額	住宅明渡し 請求日	専決処分 年月日
1		※福岡市情報公開条例に定める非公開情報として認められる恐れのある情報については、掲載していません。	円 105,667	令和2年 12月29日	令和3年 1月27日

○和解に関する専決処分について

報告第5号 市営住宅に係る和解に関する専決処分について

市営住宅に係る家賃滞納者のうち、滞納家賃等の納付の意思があると認められるもの（表3）と和解することについて、和解の相手方ごとに専決処分した。

表3（報告第5号）

	和解の相手方	明渡し対象住宅	滞納家賃総額	住宅明渡し請求日	専決処分年月日
1	※福岡市情報公開条例に定める非公開情報として認められる恐れのある情報については、掲載していません。		円 165,173	令和2年 11月28日	令和3年 1月29日
2			円 160,741	令和2年 12月29日	令和3年 1月29日
3			円 138,725	令和2年 12月29日	令和3年 1月29日
4			円 227,030	令和2年 11月28日	令和3年 1月29日
5			円 162,145	令和2年 12月29日	令和3年 1月29日
6			円 239,080	令和2年 12月29日	令和3年 1月29日

○以上報告第3号ないし報告第5号について地方自治法第180条第2項の規定により報告する。

令和3年2月17日

福岡市長 高島 宗一郎

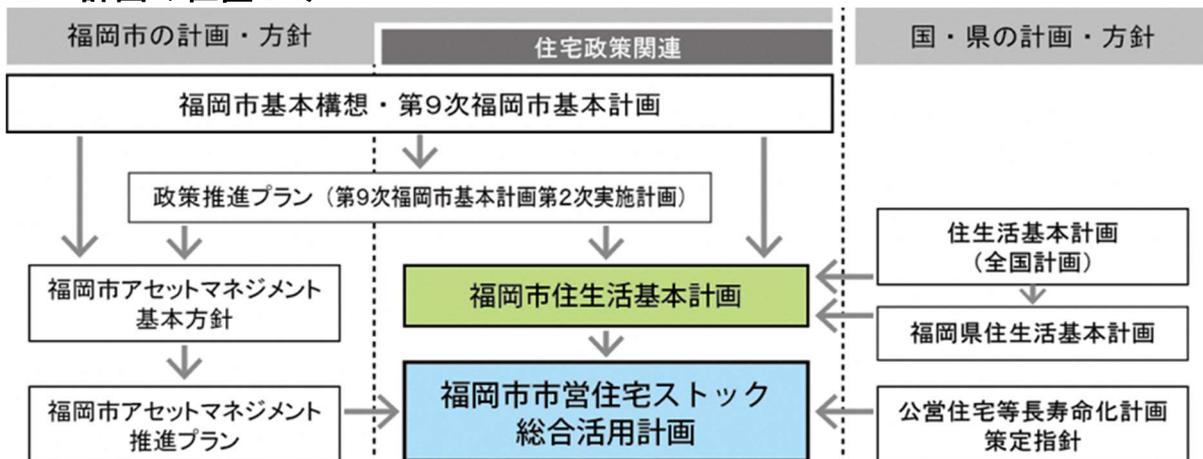
2. 「市営住宅ストック総合活用計画」の改定について

1 計画改定の趣旨

1-1 計画策定と改定の経緯

- 本市で管理している市営住宅のうちの約4割が、高度経済成長に伴う人口増加に対応して、昭和40年代から50年代前半に大量に供給してきた時期の住宅である。
- これらの住宅が、一斉に更新時期を迎えるに際し、財政負担の軽減、平準化等を図りながら適切に住宅を更新していく必要がある。そのため、市営住宅の効率的かつ的確な機能更新と維持保全を目的に、「市営住宅ストック総合活用計画」を平成13年3月に策定し、平成17年度、平成23年度、平成28年度に改定を行い、現行計画となっている。
- 現行計画の前期最終年度である令和2年度に、令和3年度から令和12年度の10年間を計画期間として、今回、改定を行うもの。

1-2 計画の位置づけ



2 改定の概要

2-1 計画期間

令和3年度～令和12年度（10年間）

2-2 目標とする管理戸数

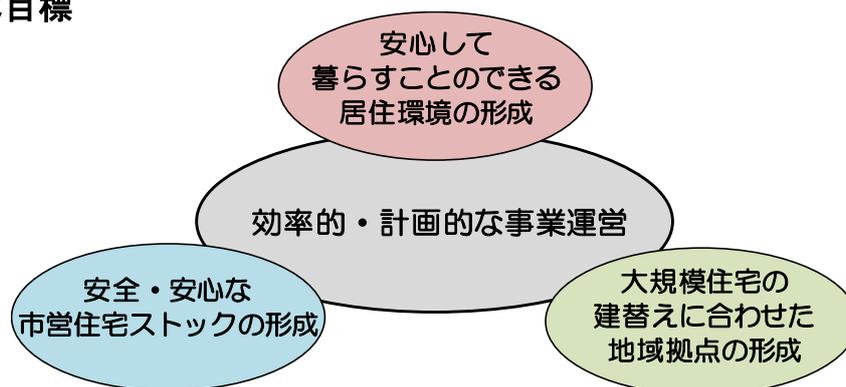
現状程度とする

(令和2年3月末管理戸数：31,554戸)

2-3 基本理念

『時代に即した市営住宅の維持・更新を図りながら、市民の共有資産として有効に活用』

2-4 基本目標



2-5 基本方針

市営住宅ストックについては、居住水準が低い住宅は早期に建替えを実施し、一定の居住水準を有する住宅は長寿命化により長期活用を図るなど、効率的・計画的な機能更新・維持保全を図ることを基本とする。

■基本目標に対する基本方針

【安心して暮らすことのできる居住環境の形成】

- 高齢者の増加や入居者の多様化を踏まえ、機能更新にあたりユニバーサルデザインを基本仕様とした、バリアフリー化の着実な推進を図る。
- 高齢者や障がい者、子育て等の住宅に困窮している世帯の居住の安定確保や、住宅内コミュニティの世代間バランス等に配慮した、住戸タイプを供給する。

【安全・安心な市営住宅ストックの形成】

- 外壁改修など、予防的な長寿命化改善の適切な実施による維持保全を図る。
- 地震や水害などの災害に配慮した、安全・安心な住宅の供給に向けて取り組む。
- 前期期間内（令和7年度末）で耐震化を完了させる。
- 住棟だけでなく、既存エレベーターなど設備の安全性向上を図る。

【大規模住宅の建替えに合わせた地域拠点の形成】

- 大規模住宅の建替えの際には、福祉部局など関係部局との更なる連携や民間事業者による事業提案の実施により、地域課題解決に資する福祉施設等の導入を図る。

【効率的・計画的な事業運営】

- 事業費の平準化を図るとともに、効率的・計画的な事業の執行を図る。
- コスト意識を持った事業の執行や、整備基準の適宜見直し等により、コスト縮減を図る。
- 予防保全的な維持管理・計画修繕による長寿命化や、省エネルギー化など社会情勢への対応等により、ライフサイクルコストの縮減を図る。
- 大規模住宅の建替えにおける売却用地の創出や、敷地内未利用地などの有効活用による新たな財源確保を図る。

2-6 機能更新等の手法

市営住宅ストックの機能更新にあたっては、耐震性や避難の安全性、設備の老朽度や居住水準、バリアフリー化、住戸規模など、住宅の状況に応じて、「建替事業」、「改善事業」及び「整理統合」から適切な手法を選定し、効率的・計画的に事業を推進する。

(1) 建替事業

耐震性や避難の安全性が低い住宅や、住戸面積が現行基準に比べて狭く、一定の居住水準が確保されていない住宅については、建替事業を実施する。

(2) 改善事業

①長寿命化改善

耐震性や避難の安全性、一定の居住水準が確保された住棟については、躯体の長寿命化を図るため、耐久性を向上させる外壁改修及び屋上防水を実施する。

なお、耐震性や避難の安全性、一定の居住水準が確保された住棟のうち、住戸へアクセスするエレベーターが未設置の片廊下型中層住棟については、エレベーターを設置する。

<長寿命化改善に加え、住宅の状況に応じて以下の個別改善事業を実施>

②給排水設備等の更新

経年的な劣化が進んだ建物全体の給排水設備については、耐久性・耐食性に優れた仕様に改修更新するほか、住戸内の機能性を向上させるため、3点給湯化（台所・浴室・洗面所）、流し台・コンロ台等の更新を行う。

③ユニバーサルデザイン推進事業

共用階段の手すり設置や、住棟玄関スロープの緩勾配化のほか、集会所におけるトイレのバリアフリー化、アプローチのスロープ設置等を行う。

④既存エレベーターの安全性向上

エレベーターの更新時期を迎えるものは、更新の際に安全性を向上するため、P波感知器付地震時管制、耐震構造、停電時管制、戸開走行保護装置のうち未設置分の整備を行う。

また、エレベーターの稼働率が高い高層住棟については、更新時期に関わらず安全性の向上を図る。

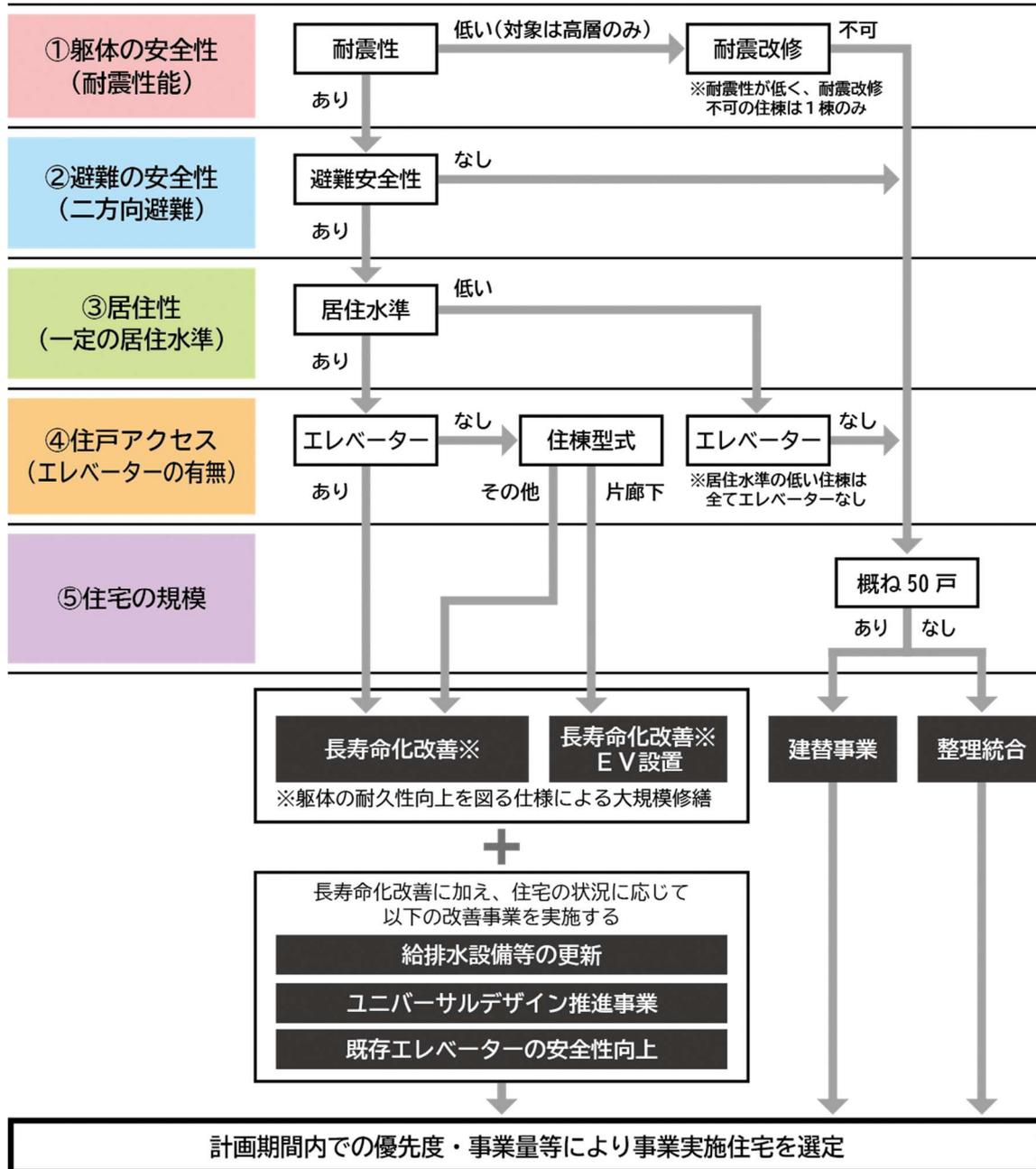
(3) 整理統合

小規模住宅（概ね50戸以下）については、効率的な管理が図りにくいことから、建替が必要なものを対象として、全体管理戸数を維持しつつ周辺の市営住宅との整理統合について検討を行う。

2-7 機能更新等の手法選定の流れ

団地別・住棟別に機能更新等の手法を選定するためのフローは下図のとおりである。

■機能更新等の手法選定の流れ



〈参考〉判定基準の考え方

① 躯体の安全性による判定	・昭和56年以前に建設された住宅で、平成7年から平成11年にかけて実施した耐震診断の評価により判定
② 避難の安全性による判定	・階段室型住棟における二方向避難の可否により判定
③ 居住性による判定	・昭和56年以降に建設された住宅で、洗濯機置場の給排水設備や、浴槽の高齢化対応(またぎ高さ低減)など、一定の居住水準を有するか否かで判定 ・昭和55年以前に建設された住宅は、住戸改善を実施したか否かで判定
④ 住戸アクセスによる判定	・エレベーター設置状況および住棟型式により判定
⑤ 住宅規模による判定	・住戸数が概ね50戸あるか否かにより判定

2-8 建設年度別の機能更新の考え方

<昭和40年代を中心とした中層住宅>

- ・昭和40年代から昭和50年代前半に供給された中層住宅は、老朽化が進行し、狭小な住戸面積に加え、設備水準の陳腐化などの居住水準が低いことから、耐用年数を待たずに建替事業の対象とする。
- ・ただし、全面的改善事業等を実施した住棟は、改善後30年以上活用するものとする。

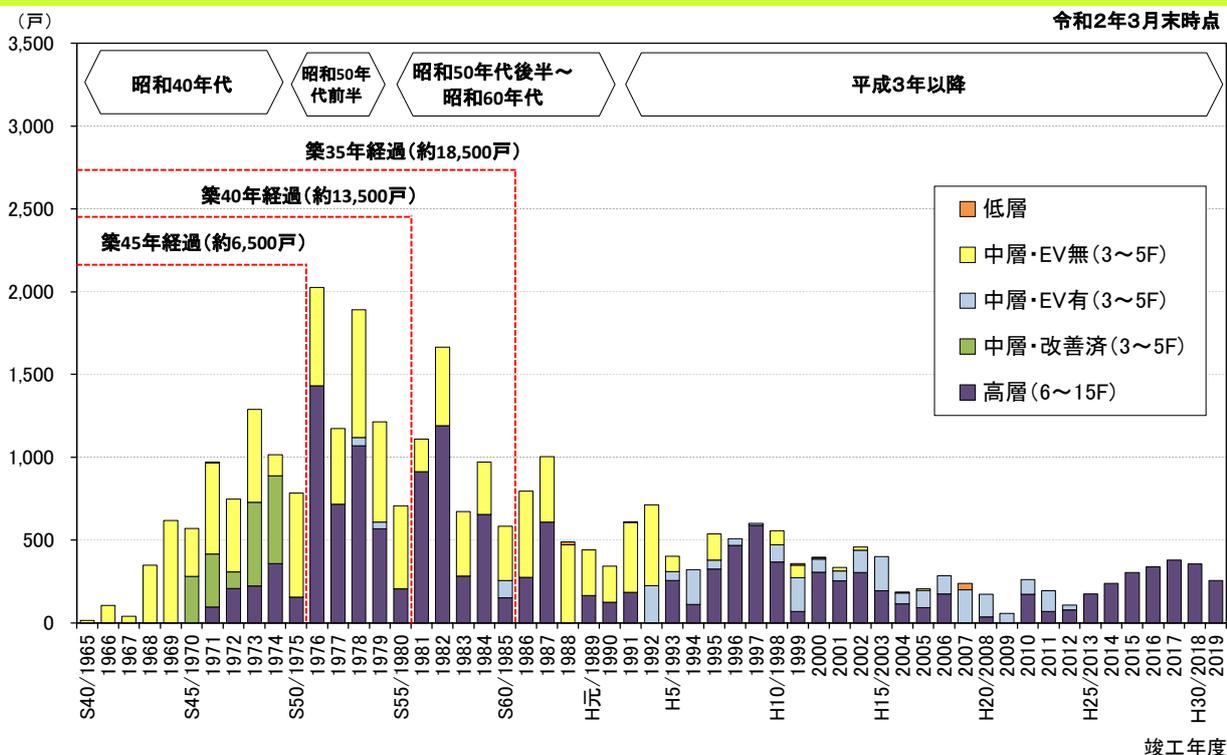
<昭和50年代前半を中心とした高層住宅>

- ・エレベーターによる住戸へのアクセスが確保され、住戸内のバリアフリー化や水回り設備を含めた住戸改善は完了していることから、当面は維持保全として計画修繕等を適切に実施し長期活用を図る。

<昭和50年代後半以降の住宅>

- ・新耐震基準で設計され、住戸面積、設備水準は現行の整備水準に近いものであることから、当面は維持保全として計画修繕等を適切に実施し長期活用を図る。

《竣工年度別のストック状況》



《整備水準の推移》

	年代			
	S40年代	S50年代前半	S50年代後半～S60年代	H3年～
耐震性	旧耐震		新耐震	
住戸面積	30～40 m ²	45～50 m ²	50～70 m ²	40～75 m ²
浴槽・風呂釜	浴槽なし・釜なし	浴槽あり・バランス釜		浴槽あり・給湯器
洗濯機置場	なし	置場あり	洗濯機パンあり	
洗面所	なし	あり(浴室)	あり(独立)	
バリアフリー	対応なし			全戸対応
戸数	約5,700戸	約7,100戸	約18,700戸	

2-9 住宅別の事業手法

赤字：前回計画からの追加

・計画期間中に、建替事業・改善事業等に着手予定の住宅は次のとおりである。

■建替事業

行政区	前期（令和3～7年度）	後期（令和8～12年度）
東区	城浜	高須磨・八田第2・城浜・米田南・西戸崎
博多区	板付・ニュー堅粕（1～3棟）	板付南・月隈東
南区	弥永	弥永
西区	下山門・名柄・壱岐	下山門・名柄・壱岐・福重・立石

■改善事業

事業	行政区	前期（令和3～7年度）	後期（令和8～12年度）	
長寿命化改善	屋上防水	東区	松崎・高須磨・八田第2・御島崎・香椎浜三街区・香椎浜一街区・菅松三丁目・ニュー菅松・菅松第1・下原・菅松第2・菅松二丁目	松崎・香椎浜三街区・香椎浜一街区・蒲田・城浜・千早北・原田・原田南・多の津・原田四丁目
		博多区	小林町第3・板付・月隈・千代・ニュー堅粕・月隈東・那珂第1・東比恵・千代田・新博多・千代一丁目・諸岡・住吉・新和町一丁目・空港前・千代大学通・上呉服町・吉塚西	小林町第1・吉塚・博多千代・那珂第1・新博多・吉塚西・千代パピヨン・千代六丁目
		中央区	地行	福浜
		南区	柳瀬・野多目一丁目	屋形原・桧原・老司二丁目・向新町
		城南区	中浜町・片江・南片江・別府	七隈・長尾三丁目・樋井川
		早良区	藤崎・野芥・有田旭町・次郎丸・四箇・有田・田村・小田部	有田・内野大坪・内野第1旭ヶ丘・内野第2旭ヶ丘・内野一丁目北・田村四丁目・内野一丁目南・野芥七丁目・田隈一丁目西・野芥三丁目南・田隈一丁目東
		西区	拾六町・下山門・内浜二丁目・福重・今宿・野方西・城の原・千里	拾六町・福重垣の内・城の原・姪浜北・今宿・女原・上山門・唐泊・野方二丁目
	外壁改修	東区	松崎・八田第2・菅松三丁目・ニュー菅松・菅松第1	香椎浜三街区・下原・菅松第2・菅松二丁目
		博多区	小林町第3・月隈・千代・ニュー堅粕・博多千代・月隈東・那珂第1・千代田・新博多・諸岡・住吉・新和町一丁目・空港前・千代大学通	上呉服町・吉塚西
		中央区	地行	福浜
		城南区	南片江	別府
		南区	柳瀬・野多目一丁目	—
		早良区	野芥・有田旭町・次郎丸・四箇・有田・田村・小田部	藤崎・有田・内野第1旭ヶ丘・内野第2旭ヶ丘
		西区	拾六町・下山門・福重・今宿・野方西	内浜二丁目・城の原・姪浜北・千里・女原
長寿命化改善に加え、住宅の状況に応じて以下の改善事業を実施する。 <ul style="list-style-type: none"> 給排水設備等の更新 ユニバーサルデザイン推進事業 既存エレベーターの安全性向上 				

■整理統合

『建替が必要であるが小規模な住宅』は、周辺の市営住宅への整理統合について検討を行う。

■その他、住宅の状況に応じて、共用部・共同施設等の改善を実施

共用部照明のLED化、駐輪場の改築、浴槽風呂釜設置・取替、分電盤改修、鉄部塗装 等

2-10 事業目標

(1) 建替・改善事業の整備目標

建替事業は、年平均 350 戸、計画期間中に約 3,500 戸整備することを目標とする。

■整備目標（着手ベース）

			計画期間		計
			前期 (令和3～7年度)	後期 (令和8～12年度)	
建替事業			約 1,700 戸	約 1,800 戸	約 3,500 戸
改善 事業	長寿命化 改善	屋上防水	約 5,000 戸	約 5,000 戸	約 10,000 戸
		外壁改修	約 4,000 戸	約 4,500 戸	約 8,500 戸

(2) 耐震化の整備目標

前期期間内（令和7年度末）に残り1棟の建替事業を実施することにより、耐震化率100%を目標とする。

（令和2年度末の耐震化率は99.7%（予定））

■整備目標

	目 標
耐震化率 (前期期間末)	100%

(3) 既存エレベーターの安全性向上の整備目標

計画期間内（令和12年度末）において90%を目標とする。

（令和2年度末のエレベーターの安全性向上の対応率は約50%（予定））

特に、エレベーターの稼働率が高い高層住棟は、前期期間内に全てのエレベーターの安全性向上について、完了させることを目標とする。

■整備目標

	前期 (令和3～7年度)	後期 (令和8～12年度)
安全性向上 の対応率	70%	90%

安全性向上・・・P波感知器付地震時管制、耐震構造、停電時管制、戸開走行保護装置

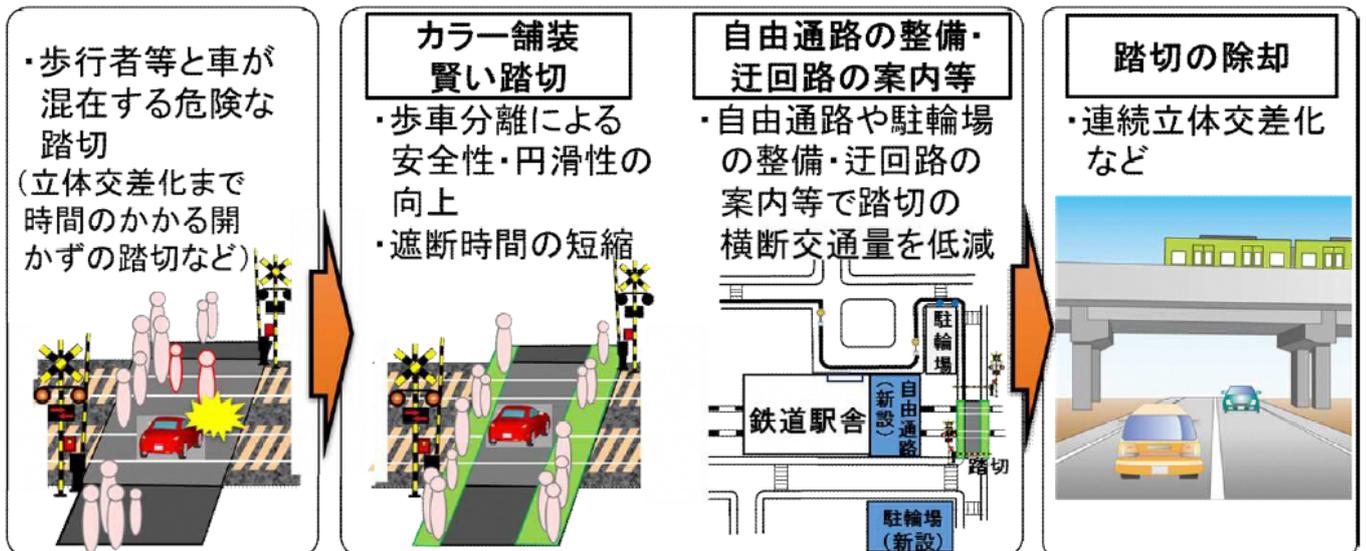
3. 緊急対策踏切等の検討について

1 はじめに

- 1961年に、踏切道における交通事故の防止及び交通の円滑化を目的として「踏切道改良促進法」が施行され、これまで踏切道の安全や交通円滑化に資する様々な取組みを実施。
- 2016年6月に、国から緊急に対策が必要な踏切（以下、「緊急対策踏切」）が公表され、必要な対策についての検討が求められている。
- 開かずの踏切やボトルネック踏切の基準に関する「踏切遮断時間」の長短については、鉄道事業者側の対応となる。
- 道路管理者側の対応としては、抜本的に立体交差による踏切除却が有効であるが、これが難しい踏切については、踏切遮断時に滞留した歩行者等が安全に横断できるよう、カラー舗装による歩車分離などの対策を講じることとしている。
- 緊急対策踏切の抜本対策として、道路と鉄道の立体交差化による踏切除却が有効であることから、連続立体交差事業の可能性について検討するもの。

【参考】 踏切対策のイメージ

出典：国土交通省資料



2 福岡市における緊急対策踏切

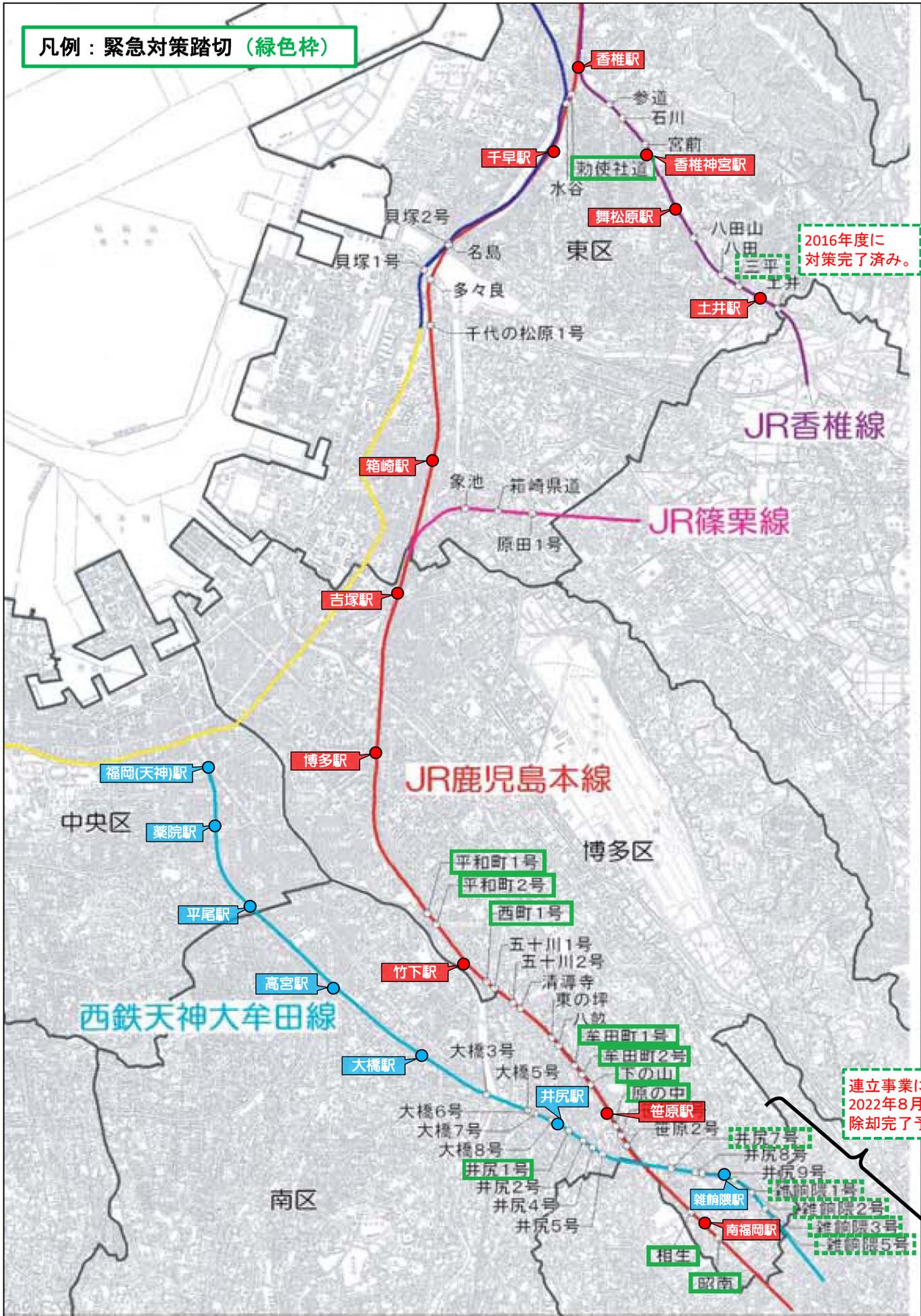
- ・2016年6月に、国から緊急対策踏切が公表され、福岡市内では17箇所が位置づけられた。
- ・福岡市における緊急対策踏切17箇所のうち、現在事業中の雑餉隈連続立体交差事業により2022年8月末に除却予定である5箇所（No.2～6）と、2016年度に対策が完了したJR香椎線の1箇所（No.17）を除くと、対策の検討が求められる踏切は11箇所となる。

No.	踏切道名	道路名	鉄道路線名	開かずの踏切	自動車ボトルネック踏切	歩行者ボトルネック踏切	歩道狭隘踏切	備考
1	井尻1号	県道板付牛頸筑紫野線	西鉄天神大牟田線			○		歩道設置
2	井尻7号	市道三筑1680号線	西鉄天神大牟田線			○		雑餉隈連続立体交差事業により2022年8月末に除却完了予定
3	雑餉隈1号	市道麦野1531号線	西鉄天神大牟田線			○		
4	雑餉隈2号	県道南福岡停車場線	西鉄天神大牟田線		○			
5	雑餉隈3号	県道大野城二丈線	西鉄天神大牟田線		○			
6	雑餉隈5号	県道福岡早良大野城線	西鉄天神大牟田線		○			
西日本鉄道 小計				0	3	3	0	
7	勅使社道	県道福岡東環状線	JR鹿児島本線		○			歩道設置
8	平和町1号	市道竹下2118号線	JR鹿児島本線	○				歩道設置
9	平和町2号	県道東光寺竹下春吉線	JR鹿児島本線	○				歩道設置
10	西町1号	市道竹下2104号線	JR鹿児島本線			○		歩道設置
11	牟田町1号	市道井尻889号線	JR鹿児島本線	○				
12	牟田町2号	県道板付牛頸筑紫野線	JR鹿児島本線	○				歩道設置
13	下ノ山	市道諸岡1751号線	JR鹿児島本線	○				
14	原の中	市道井尻984号線	JR鹿児島本線	○				歩道設置
15	相生	県道大野城二丈線	JR鹿児島本線	○		○		歩道、横断歩道橋設置
16	昭南	市道元町昭南町線	JR鹿児島本線			○		歩道設置
17	三平	県道福岡東環状線	JR香椎線				○	2016年度に歩道拡幅完了
九州旅客鉄道 小計				7	1	3	1	

【参考】緊急対策踏切の種別（福岡市該当のみ）

- ①開かずの踏切：ピーク時遮断時間が40分/時以上の踏切
- ②自動車ボトルネック踏切：1日の踏切交通遮断量（自動車交通量×踏切遮断時間）が5万台時/日以上
- ③歩行者ボトルネック踏切：自動車交通量に歩行者と自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万人時以上かつ、歩行者および自転車の遮断量が2万人時/日以上である踏切
- ④歩道狭隘踏切：踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満で、1日の自動車交通量が1,000台（通学路は500台）以上かつ、1日の歩行者および自転車交通量が100人（通学路は40人）以上の踏切のうち、次のいずれかに該当する踏切
 - ・踏切道に接続する道路幅員が5.5m以上で、踏切の歩道が接続道路の歩道より1m以上狭い
 - ・踏切道の幅員が5.5m未満で、踏切道の幅員が接続道路より2m以上狭い

凡例：緊急対策踏切（緑色枠）



2016年度に
対策完了済み。

連立事業により
2022年8月末に
除却完了予定。

3 検討経緯

(1) 踏切実態調査

- ・対策が完了していない11箇所の緊急対策踏切を大きく5つの地区に分け、これらに含まれる計26箇所の踏切を対象に実態把握のための調査・分析を実施。（平成30年2月議会第4委員会報告）（14頁参照）

(2) 踏切抜本対策の検討

- ・緊急対策踏切の抜本対策として、道路と鉄道の立体交差化による踏切除却が有効であることから、連続立体交差事業の可能性について検討する。
- ・連続立体交差化は多額の事業費を要することから、国庫補助の活用が不可欠であり、補助の採択を受けるためには、

①連続立体交差化の物理的な要件を満たすこと※1

②費用対効果（B/C）が1を超えること※2

が前提条件であるため、①②について検討を行う。

※1：都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱（2007年8月）

※2：客観的評価指標〈連続立体交差事業編〉（2004年4月）

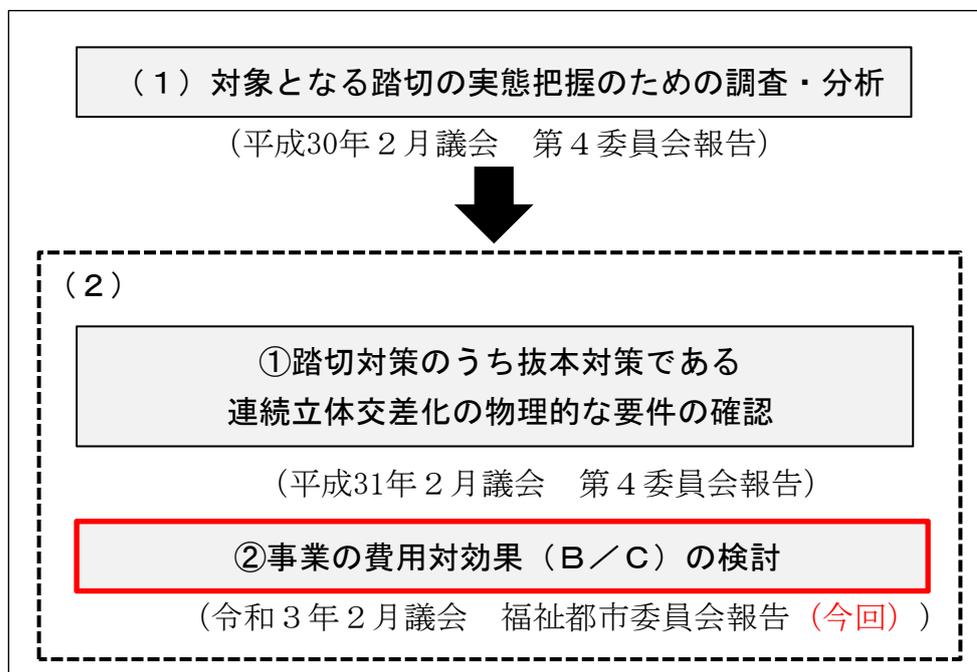
①連続立体交差化の物理的な要件の確認（15頁参照）

【結果概要】（平成31年2月議会第4委員会報告）

- ・各地区の連続立体交差化の物理的要件を確認。
- ・JR竹下駅、JR南福岡駅の2地区については、隣接する車両基地が移転しない限り基地への引込線が残るため、踏切を除却できず物理的要件を満たさない。

②費用対効果（B/C）の検討（今回）（16頁～）

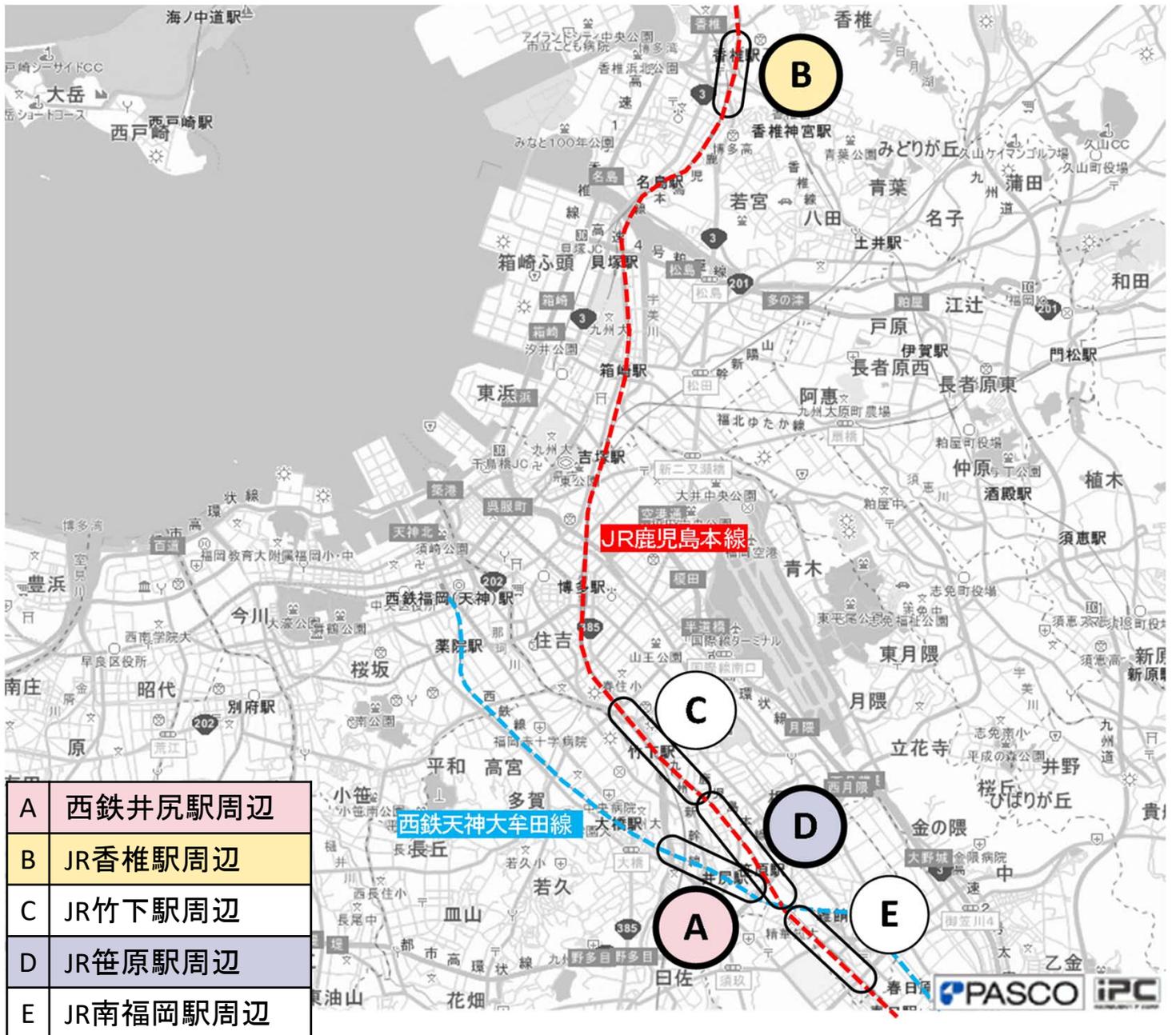
- ・物理的要件確認等を踏まえ、3地区（西鉄井尻駅、JR香椎駅、JR笹原駅）における連続立体交差化の費用対効果（B/C）の検討結果等を報告するもの。



<市内5地区>

- A. 西鉄井尻駅周辺（9箇所；うち緊急対策踏切1箇所）
- B. JR香椎駅周辺（2箇所；うち緊急対策踏切1箇所）
- C. JR竹下駅周辺（6箇所；うち緊急対策踏切3箇所）
- D. JR笹原駅周辺（7箇所；うち緊急対策踏切4箇所）
- E. JR南福岡駅周辺（2箇所；うち緊急対策踏切2箇所）

5地区計 26箇所；うち緊急対策踏切11箇所



【参考】物理的な要件の確認

連続立体交差化の物理的要件については、国の「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」（2007年8月）において次のとおり定義されている。

【連続立体交差化の定義(物理的要件)】

施工基面を沿線の地表面から離隔して既設線に相応する鉄道を建設するものであって、次のいずれかに該当するもの。（既設線の連続立体交差化と同時の鉄道線路増設を含む。）

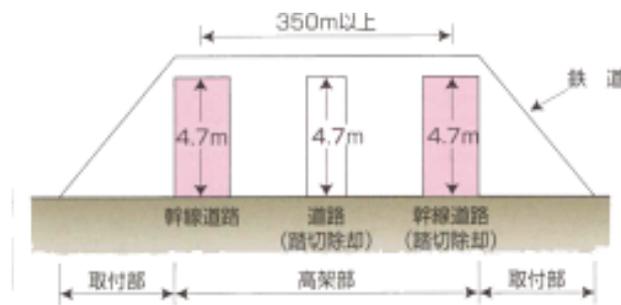
(基本条件)

- 一 幹線道路*が鉄道と2ヶ所以上で交差し、その両端の中心間距離が350m以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3ヶ所以上で立体交差させ、かつ、2ヶ所以上の踏切の除却を行う。

(緩和条件)

- 二 幹線道路と交差する箇所にある開かずの踏切または自動車ボトルネック踏切を除却する場合、上記一における350m以上の距離要件なし。
- 三 幹線道路以外の道路と交差する箇所にある歩行者ボトルネック踏切を除却する場合も、同じく350m以上の距離要件なし。
- 四 連続立体交差化の整備済み区間が隣接する場合、整備済み区間と併せた全体の区間として上記一または二に適合する。

※幹線道路：道路法による一般国道及び都道府県道、都市計画法により都市計画決定された道路をいう。



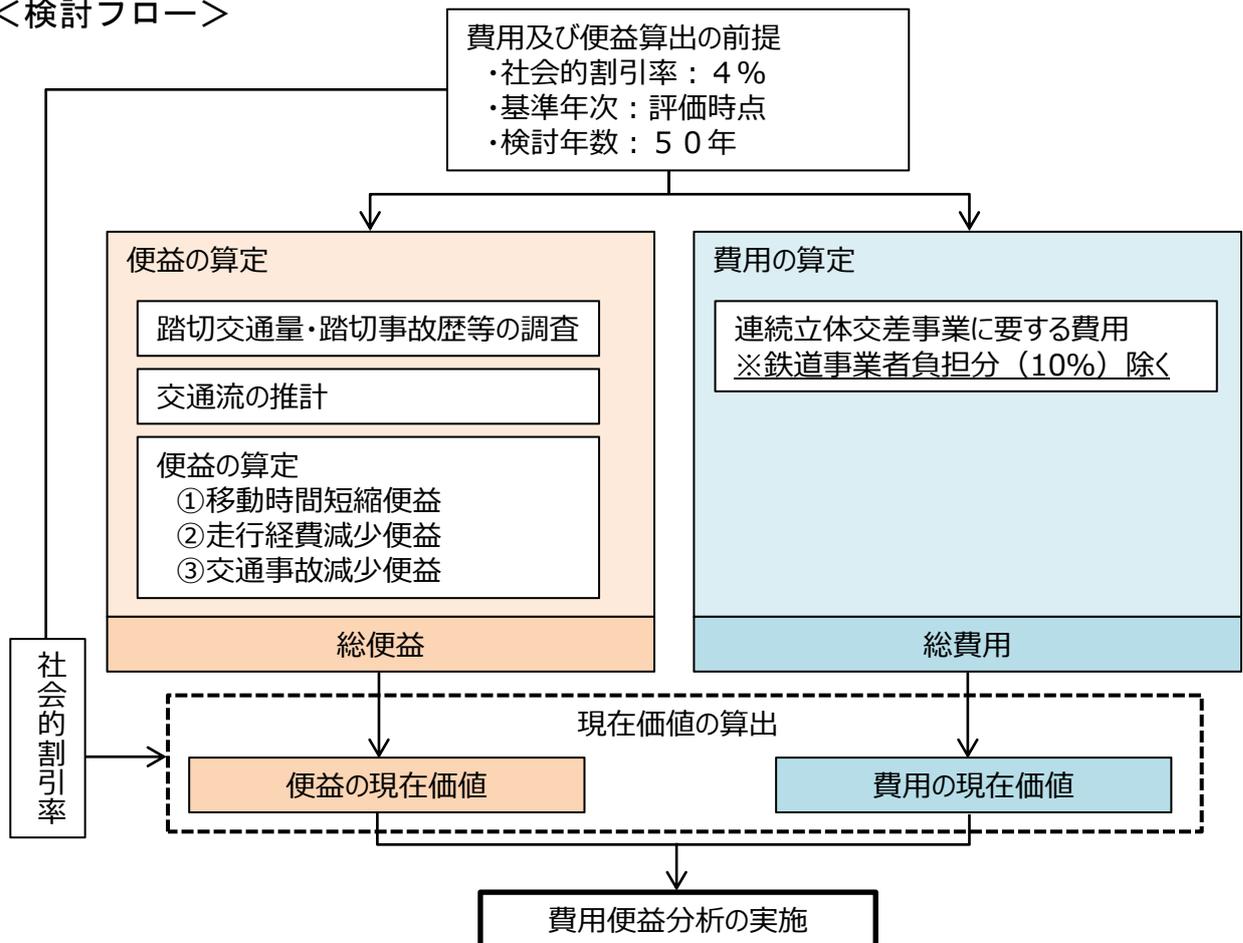
連続立体交差化のイメージ図

4 事業実施の要件

(1) 費用対効果(B/C)

- 補助の採択を受けるためには、費用対効果 (B/C) が1を超えることが必要である。
- 物理的要件確認等を踏まえ、3地区(西鉄井尻駅、JR香椎駅、JR笹原駅)について、国の「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>」(2018年2月)に基づき、第5回パーソントリップ調査の結果を用いて将来交通量の推計を行うとともに、B/Cを算出する。

<検討フロー>



- ①移動時間短縮便益
自動車および歩行者・自転車の移動時間の短縮
- ②走行経費減少便益
自動車の走行経費(燃料費、タイヤ費等)の減少
- ③交通事故減少便益
踏切事故解消(直近5年の踏切事故歴より算定)
人的・物的損害、事故渋滞の解消

(2) 費用負担

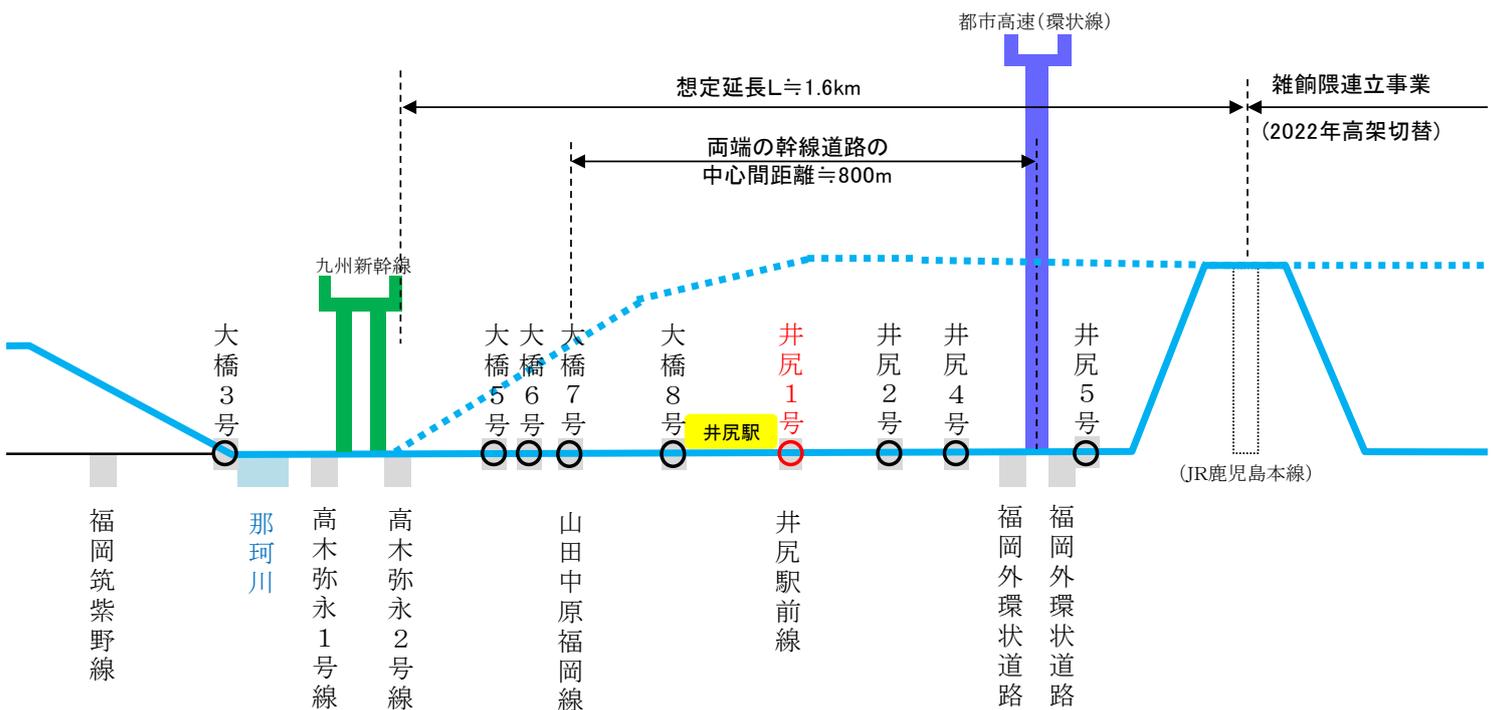
- 連続立体交差事業においては、鉄道事業者にも受益相当の負担が生じることとなるため、事業実施にあたっては、鉄道事業者との合意が必要である。

5 各地区の連続立体交差化の検討

A 西鉄井尻駅周辺



【縦断イメージ図】



平成31年2月議会 第4委員会報告内容

【鉄道高架化区間の設定の考え方】（最急勾配：20/1000）

高架化始点は新幹線との交差点、高架化終点はJR鹿児島本線との交差点（現在事業中の雑餉隈連続立体交差事業の高架化区間の始点）となる。

なお、大橋3号踏切の除却には、河川橋梁の架け替えや九州新幹線の上越し工事を伴うが、施工が極めて困難なほか事業費の大幅な増大が見込まれるため、これは存置となる。

（地区内の踏切一覧）

※赤文字は緊急対策踏切

	踏切	交差道路(太字は幹線道路)	中心間距離	立体交差	踏切除却
1	大橋3号	市道 塩原89号線	-	×	×
-	(アンダーパス)	市道 高木弥永1号線, 2号線	-	○	-
2	大橋5号	市道 高木769号線	-	○	○
3	大橋6号	市道 井尻933号線	-	○	○
4	大橋7号	県道575号 山田中原福岡線	800m	○	○
5	大橋8号	市道 井尻906号線		○	○
6	井尻1号	県道505号 板付牛頸筑紫野線 (都市計画道路 井尻駅前線)		○	○
7	井尻2号	市道 井尻1008号線		○	○
8	井尻4号	市道 井尻1005号線		○	○
-	(オーバースペース) (アンダーパス)	福岡高速5号線 (都市計画道路 福岡前原線) 国道202号 福岡外環状道路 (都市計画道路 井尻粕屋線)		○	-
9	井尻5号	市道 井尻3758号線	-	○	○
	計		-	10	8

■高架化を実施する場合の課題等

- 高架化の取付部の区間のうち、大橋5号踏切部は、必要な道路高さを確保できない可能性があり、現況高さからの掘下げなどを検討する必要がある。

①将来交通量推計(立体交差により除却となる8踏切の合計)

単位:台/日

	現況	将来(2037年)		
		①未整備	②整備	②-①
8踏切の通過交通量	11,700	16,200	19,400	3,200

※福岡外環状道路等の周辺の主要幹線道路が鉄道と立体交差されている等、道路網の充実に伴い、便益の主たる要素である、踏切除却により移動時間が短縮される交通量の増加が見込まれない。

②費用対効果(B/C)

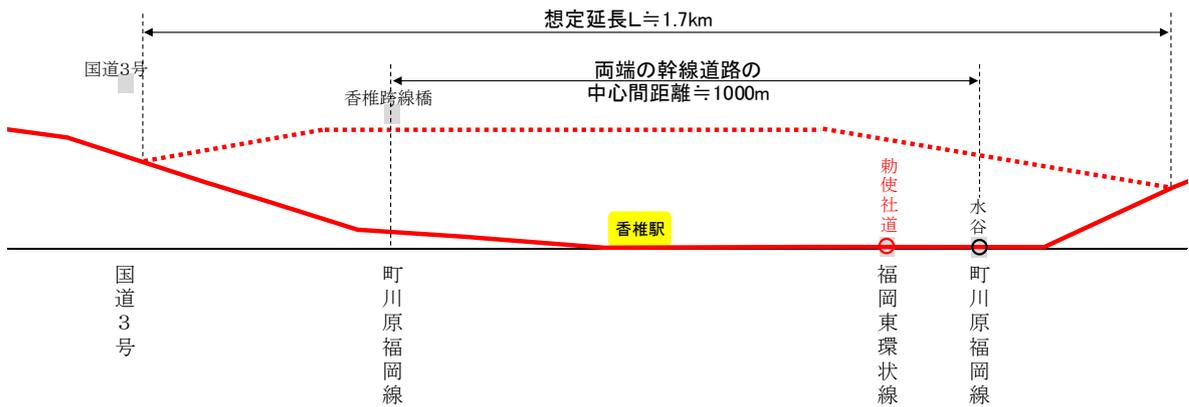
	西鉄 井尻駅周辺	備考
便益 (B) (億円)	約 1 1 6	社会的割引率(4%)を用いて、供用開始年より50年分積み上げ
①移動時間短縮(億円)	約 1 1 3	自動車および歩行者・自転車の移動時間短縮
②走行経費減少(億円)	約 3	走行速度の上昇に伴う自動車の走行経費減少
③交通事故減少(億円)	0	踏切事故解消に伴う便益等 ※踏切部における直近5年の事故歴より算定
概算事業費(税込)(億円)	約 3 4 3	約 2 1 4 億円/km
費用		
工事費(億円)	約 1 7 3	高架橋の新設、軌道・電力信号工事(本線・仮線)、駅施設、特別高圧線の移設等
用地費(億円)	約 4 1	鉄道用地・施工スペースの確保
補償費(億円)	約 1 0 6	建物等の移転補償
その他(億円)	約 2 3	測量試験費等
試算対象(億円)	約 2 8 4	B/C算出に係る事業費であり、税抜かつ鉄道事業者負担分を含まない
現在価値 (C) (億円)	約 2 0 1	社会的割引率(4%)を用いて、試算対象を現在価値に換算
費用対効果 (B/C)	0.58	補助採択基準: B/C > 1

※高架化に伴い特別高圧線の移設が必要。

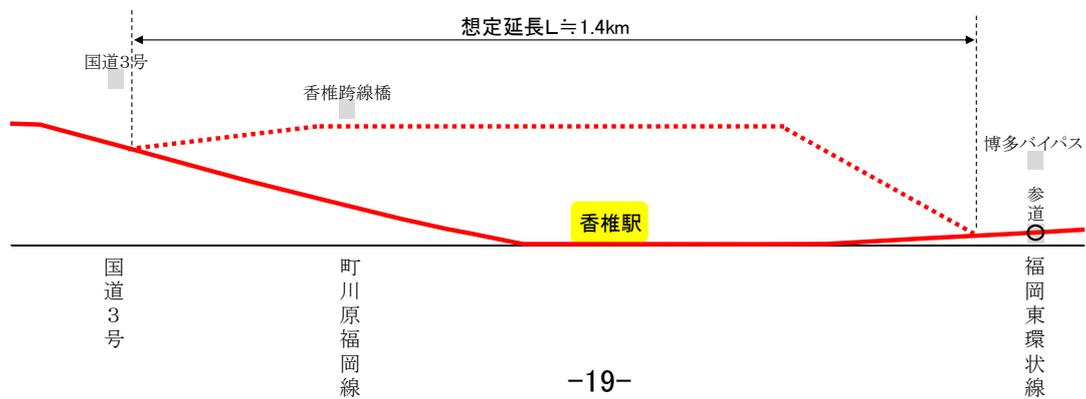
B JR香椎駅周辺



【縦断イメージ図】(1)鹿兒島本線



【縦断イメージ図】(2)香椎線



平成31年2月議会 第4委員会報告内容

【鉄道高架化区間の設定の考え方】（最急勾配：10/1000（千早以北），駅は5/1000）

鹿児島本線の連続立体交差化により高架駅となるため、香椎線も併せて高架化となる。

①鹿児島本線：高架化始点は国道3号の橋梁に支障しない箇所、高架化終点は水谷踏切部の道路高さを確保でき既設の千早高架に取り付く箇所となる。

②香椎線：高架化始点は鹿児島本線と同様に国道3号の橋梁に支障しない箇所、高架化終点は参道踏切および博多バイパスの高架橋に支障しない箇所となる。

なお、参道踏切（香椎線）の除却には、博多バイパスの上越し工事を伴うが、事業費の大幅な増大が見込まれるため、これは存置となる。

（地区内の踏切一覧）

①鹿児島本線

※赤文字は緊急対策踏切

	踏切	交差道路(太字は幹線道路)	中心間距離	立体交差	踏切除却
-	(香椎跨線橋)	県道504号 町川原福岡線	1000m	○	-
1	勅使社道	県道24号 福岡東環状線		○	○
2	水谷	県道504号 町川原福岡線		○	○
計			-	3	2

②香椎線

	踏切	交差道路(太字は幹線道路)	中心距離	立体交差	踏切除却
-	(香椎跨線橋)	県道504号 町川原福岡線	-	○	-
1	参道	県道24号 福岡東環状線	-	×	×
計			-	1	0

■高架化を実施する場合の課題等

- 既設の香椎跨線橋が支障するため、これを地平化する必要がある。（高架切替工事の間は仮踏切で対応。）

①将来交通量推計(立体交差により除却となる2踏切の合計)

単位:台/日

	現況	将来(2037年)		
		①未整備	②整備	②-①
2踏切の通過交通量	12,700	14,100	16,700	2,600

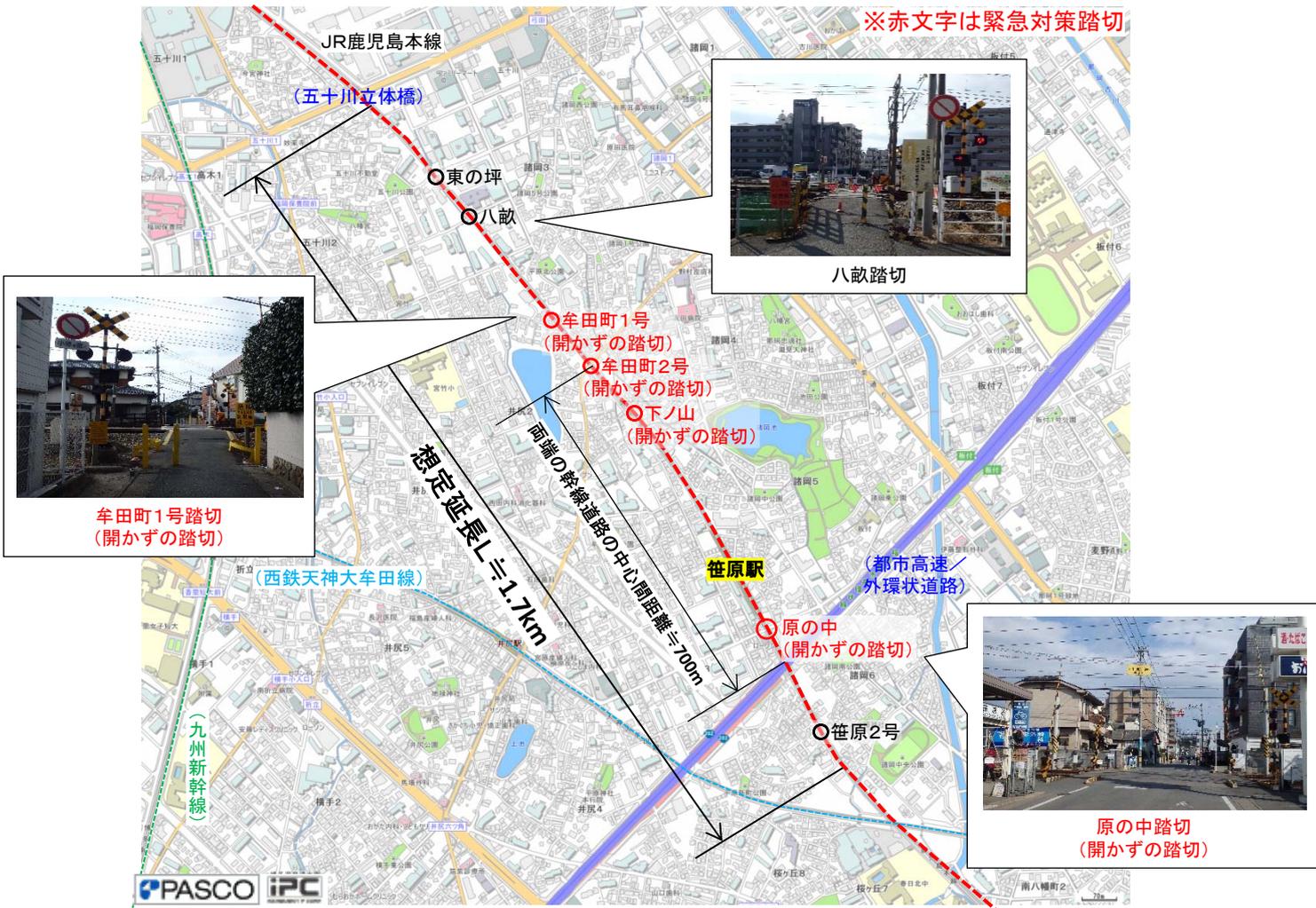
※国道3号等の周辺の主要幹線道路が鉄道と立体交差されている等、道路網の充実に伴い、便益の主たる要素である、踏切除却により移動時間が短縮される交通量の増加が見込まれない。

②費用対効果(B/C)

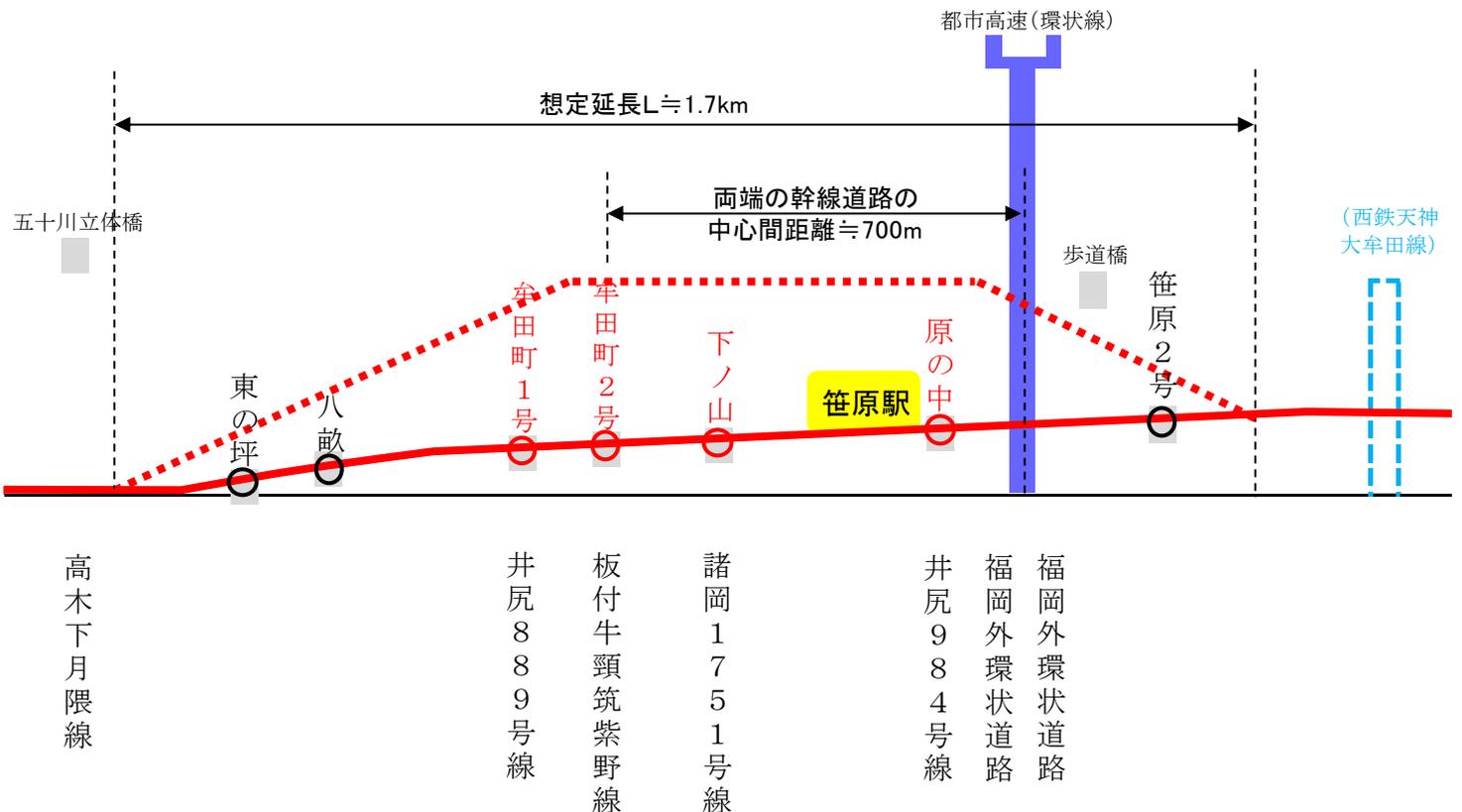
	JR 香椎駅周辺	備考
便益(B) (億円)	約96	社会的割引率(4%)を用いて、供用開始年より50年分積み上げ
①移動時間短縮(億円)	約91	自動車および歩行者・自転車の移動時間短縮
②走行経費減少(億円)	約5	走行速度の上昇に伴う自動車の走行経費減少
③交通事故減少(億円)	0	踏切事故解消に伴う便益等 ※踏切部における直近5年の事故歴より算定
概算事業費(税込)(億円)	約340	約200億円/km
費用	工事費(億円)	約256 高架橋の新設、軌道・電力信号工事(本線・仮線)、駅施設等 ※鹿児島本線および香椎線
	用地費(億円)	約17 鉄道用地・施工スペースの確保
	補償費(億円)	約17 建物等の移転補償
	その他(億円)	約50 測量試験費等
試算対象(億円)	約280	B/C算出に係る事業費であり、税抜かつ鉄道事業者負担分を含まない
現在価値(C) (億円)	約179	社会的割引率(4%)を用いて、試算対象を現在価値に換算
費用対効果(B/C)	0.54	補助採択基準：B/C > 1

※香椎線も併せた高架化、香椎跨線橋の地平化が必要。

D JR笹原駅周辺



【縦断イメージ図】



平成31年2月議会 第4委員会報告内容

【鉄道高架化区間の設定の考え方】（最急勾配：15/1000（千早以南），駅は5/1000）

高架化始点は牟田町1号踏切部の道路高さを確保しつつ最急勾配で取り付く箇所となる。
高架化終点は原の中踏切部の道路高さ及び都市高速道路の桁下高さが確保できる条件で取り付く箇所となる。

（地区内の踏切一覧）

※赤文字は緊急対策踏切

	踏切	交差道路(太字は幹線道路)	中心間距離	立体交差	踏切除却
1	東の坪	市道 五十川854号線	—	○	○
2	八畝	市道 井尻882号線	—	○	○
3	牟田町1号	市道 井尻889号線	—	○	○
4	牟田町2号	県道505号 板付牛頸筑紫野線	700m	○	○
5	下ノ山	市道 諸岡1751号線		○	○
6	原の中	市道 井尻984号線		○	○
-	(オーバークロス) (アンダーパス)	福岡高速5号線 (都市計画道路 福岡前原線) 国道202号 福岡外環状道路 (都市計画道路 井尻粕屋線)		○	—
7	笹原2号	市道 井尻990号線	—	○	○
計			—	8	7

■高架化を実施する場合の課題等

- 高架化の取付部の区間のうち、東の坪および笹原2号踏切部は、必要な道路高さを確保できない可能性があり、現況高さからの掘下げなどを検討する必要がある。
- 既設の横断歩道橋が支障するため、これを地平化する必要がある。
(高架切替工事の間は仮踏切で対応。)

①将来交通量推計(立体交差により除却となる7踏切の合計)

単位:台/日

	現況	将来(2037年)		
		①未整備	②整備	②-①
7踏切の通過交通量	8,600	9,000	11,200	2,200

※福岡外環状道路等の周辺の主要幹線道路が鉄道と立体交差されている等、道路網の充実に伴い、便益の主たる要素である、踏切除却により移動時間が短縮される交通量の増加が見込まれない。

②費用対効果(B/C)

	JR 笹原駅周辺	備考
便益(B)(億円)	約110	社会的割引率(4%)を用いて、供用開始年より50年分積み上げ
①移動時間短縮(億円)	約106	自動車および歩行者・自転車の移動時間短縮
②走行経費減少(億円)	約4	走行速度の上昇に伴う自動車の走行経費減少
③交通事故減少(億円)	0	踏切事故解消に伴う便益等 ※踏切部における直近5年の事故歴より算定
概算事業費(税込)(億円)	約276	約162億円/km
費用		
工事費(億円)	約123	高架橋の新設、軌道・電力信号工事(本線・仮線)、駅施設等
用地費(億円)	約42	鉄道用地・施工スペースの確保
補償費(億円)	約87	建物等の移転補償
その他(億円)	約24	測量試験費等
試算対象(億円)	約230	B/C算出に係る事業費であり、税抜かつ鉄道事業者負担分を含まない
現在価値(C)(億円)	約169	社会的割引率(4%)を用いて、試算対象を現在価値に換算
費用対効果(B/C)	0.65	補助採択基準：B/C > 1

6 今後の方向性

- 緊急対策踏切等については、交通事故の防止及び交通の円滑化を目的として、これまで様々な取組みを実施してきたところである。
- 抜本対策である連続立体交差化は、多額の事業費を要することから、国庫補助の活用が不可欠であり、補助の採択を受けるためには、費用対効果（B/C）が1を超えることが必要である。
- 3地区（西鉄井尻駅、JR香椎駅、JR笹原駅）において、B/Cを試算した結果、周辺道路網の充実に伴う交通の分散化等により、高架化を行ったとしても、便益の主たる要素である、踏切除却により移動時間が短縮される交通量の増加が見込まれないことから、便益が費用を下回り、現状では補助採択基準（B/C > 1）を満たさない。
- 各地区の現地の実状や、まちづくりの取組み等を踏まえつつ、鉄道事業者等と連携しながら、まずは踏切部におけるカラー舗装化による歩車分離などの速効対策に引き続き取り組んでいく。

<B/C算出結果>

	西鉄 井尻駅周辺	JR 香椎駅周辺	JR 笹原駅周辺	備考	
便益（B）（億円）	約116	約96	約110	社会的割引率（4%）を用いて、供用開始年より50年分積み上げ	
①移動時間短縮（億円）	約113	約91	約106	自動車および歩行者・自転車の移動時間短縮	
②走行経費減少（億円）	約3	約5	約4	走行速度の上昇に伴う自動車の走行経費減少	
③交通事故減少（億円）	0	0	0	踏切事故解消に伴う便益等 ※踏切部における直近5年の事故歴より算定	
費用	概算事業費（税込）（億円）	約343	約340	約276	
	試算対象（億円）	約284	約280	約230	B/C算出に係る事業費であり、税抜かつ鉄道事業者負担分を含まない
	現在価値（C）（億円）	約201	約179	約169	社会的割引率（4%）を用いて、試算対象を現在価値に換算
費用対効果（B/C）	<u>0.58</u>	<u>0.54</u>	<u>0.65</u>	補助採択基準：B/C > 1	

請願審査

28年請願第12号 西鉄天神大牟田線井尻地区における 連続立体交差化の早期実現について

(平成28年11月15日 第4委員会 請願審査資料より一部抜粋)

1 請願事項

西鉄天神大牟田線井尻地区における連続立体交差化の早期実現について

2 請願に対する基本方針

連続立体交差化については、鉄道や踏切に起因する交通混雑・事故や地域分断などを抜本的に解決する手段として有効ですが、多額の事業費を要することや事業期間が長期にわたることなどから、安全性・交通対策の緊急性や費用対効果、及び国庫補助を含めた財源確保、さらには構造等の技術的な検討を行い、これらを基に国や鉄道事業者との合意を得る必要があります。

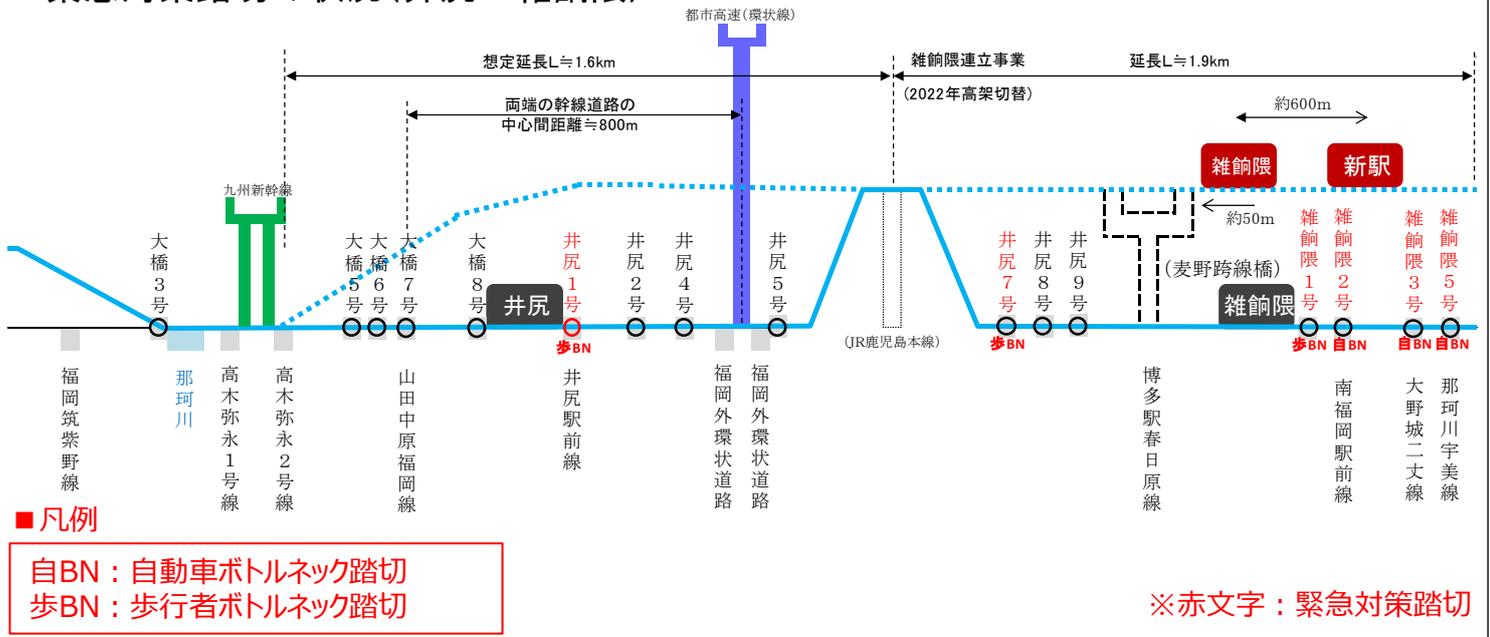
井尻地区においては、これまでの周辺の幹線道路整備に伴う交通の分散により、自動車の踏切交通遮断量は減少するなどの改善が見られておりますが、「井尻1号」踏切では「歩行者ボトルネック踏切」の基準を超過しております。

このような状況を踏まえ、西鉄天神大牟田線井尻地区における連続立体交差化については、以下のような調査・検討が必要となります。

- 市内の緊急対策踏切における事故の状況や交通遮断による影響などの実態を把握する。
- 平成29年度から実施するパーソントリップ調査の結果や、基本的な線形・構造などの比較検討を踏まえ、事業効果及び事業費の試算を行い、費用対効果などを検討する。

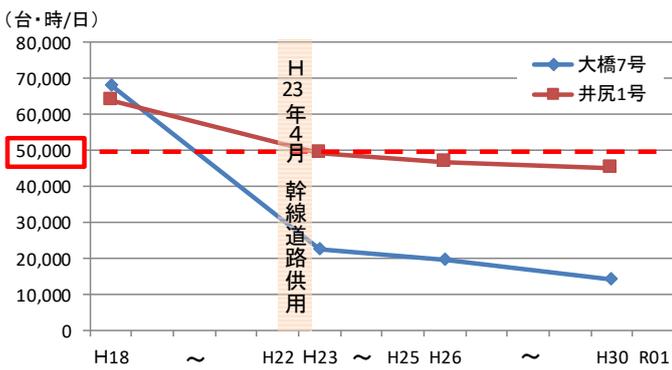
これらの調査・検討を行うとともに、現在事業中の雑餉隈連続立体交差事業の進捗状況等を踏まえながら、他の地区の踏切対策も含め総合的に判断してまいります。

緊急対策踏切の状況(井尻～雑餉隈)

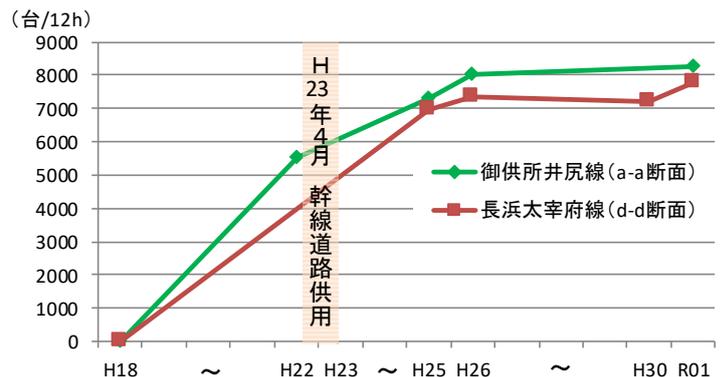


※赤文字：緊急対策踏切

井尻駅周辺の道路整備状況と交通量



■踏切自動車交通遮断量の推移



■交通量の推移(御供所井尻線、長浜太宰府線)