

## 平成29年度 第1回 北九州市公共事業評価に関する検討会議

日 時：平成29年5月16日（火）

15：00～16：30

場 所：北九州市役所本庁舎

15階 15C

### 1 折尾地区総合整備事業について

～事業課より資料2に基づき説明～

### 2 内部評価結果について

～事務局より資料4に基づき説明～

### 3 質疑応答について

#### （座 長）

ありがとうございます。

ここからマスコミの方をお願いしたいのですが、検討会議開催の報道発表資料でお願いしておりますとおり、カメラでの写真等の撮影はご遠慮いただきたいと思います。会議を円滑に進行するためのものですので、ご協力をよろしくお願いいたします。

それでは委員の皆様、ただいまの事業課及び事務局からの説明につきまして、ご意見ご質問等あればお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

#### （構成員）

この種の事業はとても大事だと思っております。人口減少社会、高齢化社会の中、コンパクトシティという形で街を持続可能にしていくため、公共交通や駅周辺が重要となり、50年や100年先を見据えた場合に、今のうちにきちんと機能を発揮できる空間にしていかなければいけないと思っております。そういう意味で非常に大事な事業だと思っております。

また、高架下の市民ウォークの話もありましたが、今のまちづくりの担い手から市に求める役割はこれから大きくなる。こういう公共事業をなるべく市民の方々に開かれた形で、理解を得られる形でPRをしながら進めていく。そして、この事業が終わった後で、まちづくりを担っていく人達をどのように育てるか、こういう事業をきっかけに市民の目が街中に向くように取り組んでいくことも、とても大事だと思っておりますので、その意味においても、良いやり方をされていると思います。

内部評価の結果について、異論がある訳ではありませんが、少し確認させていただきたいことがあります。連続立体交差事業の事業費がかなり上がったということで、上がった分の街路事業を切り離す形で、事業費がそう変わらないようにして、一部の街路事業については事業全体の進捗状況の中で、やるかやらないか、ある意味やらないことも念頭に置いて後で判断する。そうすることで、計算上は当初予算から増額した分を削減したことになりますが、それならばなぜ、再検討しなければいけないような街路事業が入っていたのか。当初は必要だから入れていたはずなのに、ここにきて少し考え直すというのは、事業

費が増えたからという理由ではなく、社会を取り巻く現状がこのように変わったからこれについて見直した方がよいと判断した、というふうの説明をしなければ、そもそも街路事業を入れていたことの説明が弱くならないかと思っています。

(座長)

もともと必要だったのではないかと、ということですね。

(構成員)

そうです。それを削るということは、事業費の整合性を気にされているのではないかと考えてしまいます。

(事業課)

今回、話を差し上げておりますように、連続立体交差事業の事業費が約140億円近く増えております。3つの事業の中で核となる事業が、連続立体交差事業になりますので、しっかり予定どおりに平成34年度までに仕上げたいこうと考えたときに、一方で、土地区画整理事業では、一旦移転していただいて、また戻って来ていただくまでの間、他の場所で生活していただくことになります。これも確実に終わらせていこうとすると、街路事業についてはまず、駅の周辺部を集中的に整備することが、一番大事になります。連続立体交差事業で線路を高架にしても、駅周辺の街路ができていなければ効果として薄れるため、駅の周辺を優先的にやろうと考えました。では、平成37年度までにどこまでできるのかと考えた中で、一部が平成38年度以降に残ってしまう状況でございます。全てできるのが一番よいでしょうし、当初から都市計画決定をしておりますので、今回、平成38年度以降になった部分が必要ないとは、決して私たちも考えておりません。必要なものと思っております。ですから、駅ができて駅周辺の人の動き、車の動きといった状況も踏まえて、再度検討してよいのではないかとということで平成38年度以降になりました。その部分を切り離してしまおうとか、やろうとしても最初から効果がありませんよ、ということでは決して考えておりません。

(構成員)

これは表現の問題であると思いますが、当初から必要だからあのエリア全体の街路事業をやっているわけで、状況を踏まえて再検討するという言葉の響きが少し後ろ向きに聞こえるような気がします。必要性は変わっていないけれども、その時点でもう一度考えるということについて、表現をもう少し工夫していただいた方が、他の公共事業を進める上でも大事だと思いましたのでコメントさせていただきました。

(座長)

財政状況を鑑みて優先順位をつけざるをえないが、決して不必要ではない。いずれにしても中核事業は、連続立体交差事業と接続するような街路事業を重点的にということですね。

(構成員)

まちづくりをするときに、長いスパンで考えた場合、その場所に住んでいた住民がよそに行ってしまうことがよくあります。また、国や市が事業をどんどん先に進めてしまって、地元の住民の意見があまり入らないことも多いような気がします。

なぜ、こういう事業をしていて、実際こんな形になるとか、意見があまり反映されていない。また、予算の関係で、予算は少し減らしていますとか、そういうことを地元のリーダーみたいな人たちによく説明した上でないと決定してはいけない。

どのような街にしたいのかを最初から皆で考え、自分の街という意識を持たせることがとても大切だと思います。そうしないと、この街は衰退していくし、箱物ばかりで人がいなくなる。とても残念なことになるような気がします。ですから、この地域の良いところとして、折尾の町には学生がたくさんいます。学生たちにこの街をどのような街にしたいのか、という課題を与え、どんどん地元の若者の意見を吸い上げるようにするとよいと思います。これだけ学生がいるのだからできると思うし、若い人のための仕掛けをもっと多く作ってほしいと思います。若い人をターゲットにした街づくりが出来るのではないかと思います。

#### (事業課)

パンフレットの中に、地域と協働したまちづくりというページがあります。街の人たちが主役だと私たちは思っています。折尾周辺の自治会や折尾の商業関係の団体、その他の地元の団体等が集まりまして、おりお未来 21 という協議会を平成 18 年 4 月に設立しております。この協議会は、地元の方々が集まった協議会で、毎月 1 回検討会を開いて、この折尾の事業について色々な検討していただいております。また、平成 20 年 6 月に折尾のまちづくりビジョンというのを提示していただくということもしております。私たちも機会があるごとに、協議会等に事業がどういう状況であるか説明したり、実際に現場にも来ていただいて現場を視察してもらったりしています。やはり、地元の方々の協力があるからこそ、事業を進めていくことができますので、協議会の方々に色々な事業の中に入らせていただきながら進めているところです。また、学生の意見をうまく活用するということについてですが、実は、新しくできた短絡線のホームの中にある、待合室の下に敷いている化粧を施したレンガブロックは、ブロックのパターンを学生さんが考え、どのような配置をしたらよいのかという案も出していただき、それを実際に採用しています。他にも、パンフレットの中にありますように、にぎわいづくりに関しても学生さんに色々協力していただいております。ボランティア等をしてもらいながら色々なイベントを地元で行う中で、私たちも事業用地等を貸して、一緒に取り組むということをしております。学生さんの意見や力をお借りしながら、事業を進めているという状況でございます。

#### (座長)

この事業は、基盤整備がメインであると感じております。問題はその上に何が乗ってくるのかという話で、基盤の上については折尾未来 21 協議会で議論されているという説明を聞きましたが、それが具体的な絵として、基盤整備と合致しているのかまだよく見えていない気がします。基本的なコンセプトの段階は過ぎて、これから具体的な機能をどのようにしていくのかということについて、アプローチしていく段階に入ってきていると思います。その辺りを先程お話があったように地元の方や学生を入れて練り上げていただければと思います。

#### (構成員)

小規模ですが、これによく似た日向市駅の線路の事業に私は 15 年間関わっていました。まちづくりと市民の関係、といった話はかなりやってきました。JR を高架化して昨年で 10 周年になりますが、この 10 年間の駅広場でのイベント動員数は右肩上がりです。それ

はなぜかという、駅広場や駅周辺の公園を設計するとき、近所のNPOやお祭りの団体、商業者の方に対してどのように使いますか、と聞いてから設計しているからです。それから、週1回、月1回、シーズン1回、年1回、誰がどういうことをやるのかを聞きながら、また、駅を使うのは誰か、と市民の意識を掘り起こしながら、空間設計に落とし込むというやり方で進めている。そして、その時に一生懸命議論した人たちが、今はイベントのリーダーになっている。インフラ整備を行うときは、上手に市民の人たちと一緒に取組み、後のまちづくりの主角を育てることになる。そういうやり方が日向での経験としてあります。

#### (構成員)

折尾地区のために意義のあることで、あまり言うことはありませんが、住宅を新しく建てている中で、一戸建ての家が多いと聞いています。今、人口は減っていて、高齢者が増えています。事業に着手して10年位経っているということだが、食事のための買い物をするのにスーパーなどが今は、遠くになってしまっているのではないかと考えています。そうすると、住宅をきれいな街並にするのはもちろんよいことですが、買い物の利便性をどのように考えていけばよいか。若い時は少々遠くても歩いて行くが、高齢者になるとなかなか難しい。きれいなまちづくりをされているのは素晴らしいと思いますが、買い物の利便性をどう考えていらっしゃるのか聞いてみたいと思います。先程、お話があったように、折尾未来21協議会の中でこの話はされているのだろうと理解しております。パンフレットの9ページに市場街地区というのがあって、そこがどのように展開していくと考えているのか、その話をしていただければと思います。

#### (事業課)

この市場街地区ですが、昔からのお店、いわゆる小売りの小さい店が数軒ずつ並んでいる状況でございます。折尾地区で買い物をするのに一番近い場所はどこかといいますと、昔からある市場があります。ただし、例えば小倉の魚町銀天街のようにずらっと並んでいるという状況ではありません。現状の市場街地区は、肉屋さんや魚屋さんがあるという状況です。折尾地区では、これらの店が一番近いです。また、パンフレットの4ページを開いていただいて、上の方の図面になりますが、折尾駅から北側に向かいますと、学園大通りという所がありまして、この学園大通りの一番北側の左の方にサンリブがございます。一度ここは閉店しました。その時はお店がほとんどない状態になりましたが、昨年度、整備し直して開店したということで、買い物はサンリブさんに行くという手もあります。市場街地区については、やはり折尾駅の近くで、ということになります。高架下等に新たな土地が生まれますので、その辺と絡めて既存の市場とうまく相乗効果を発揮できればと考えています。

#### (構成員)

学園大通りの反対側に高架下がありますが、住宅整備をしているところにはまだスーパーがありません。将来誘致するということはありませんか。土地が広いので、区画整理地区以外に駐車場があるような広い土地を民間が確保して、スーパー等を作ることも考えられるのではないかと。

#### (事業課)

実は、折尾で新たに生まれてくる土地はほとんどない状況です。土地区画整理事業は、

もともと住民の皆さんが持たれている土地から一旦移転していただき、土地の一部を減らして戻って来ていただくというものです。ほとんど住宅がメインですので、大きなスーパーを作るとなると、土地を持たれている方との兼ね合いがありますので、市としては高架下が有効かなと思います。ただし、高架下のすべてを商店街や店という形にはできませんし、高架下はJRの方が検討していくことになります。ただ、市としては意見を言えると考えておりますので、そういうところで少しでも買い物ができるようなことに繋がればと思います。

**(構成員)**

高齢者のためにもぜひよろしく申し上げます。

**(座長)**

折尾のまちづくりビジョンの一番目に商業ということが書いてありますし、ニーズは高いと思いますので、できるだけ手を打っていただければと思います。

**(構成員)**

現地を視察し、難易度の高いプロジェクトだと感じました。鉄道も道路も既存の施設を利用しながらの工事ですので、安全対策や交通事故防止に取り組まれていると理解しました。そういう難しいプロジェクトの場合、往々にしてコストの上振れやスケジュールの延期が起こりがちだと思っております。

そこで、平成34年度に向けては、そういうことが起こらないようリスクマネジメントをすることが大事になります。その点でいくつか申し上げますと、説明資料20ページにまとめていますが、2、3、4番では騒音や安全、デザインの重視であり、これは市民や市の要望であることからこの増加分は受け入れなくてはいけないと思いますが、1番や5番は、事前に予測不能な事象もありまして、費用の増加分を工事事業者とシェアする考え方もあるのではないかと思います。そういう意味では、工事契約の形態はどのようになっているのか気になりました。

また関連して、今後の工事費について、15ページや21ページについて質問です。先にオリンピックが控えていますので、将来横ばいで工事単価が推移するというのは希望的観測が強いような気がします。横ばいで工事費を試算されているとしたら、これまでの経験から上振れする可能性があるのではないかと感じました。

**(座長)**

根拠をお尋ねしたいということですね。

**(構成員)**

はい。一般論としてこの先も建設コストが上昇していくということは、新聞や報道などでもよく言われていることだと思います。また、今後のコスト節減策については、これをやれば絶対に削減できるという対策は難しいと思います。一旦工事を始めてしまうとなかなか難しいのではないかと思います。

最後に、折尾事業はハード事業を先行的に進めていると思いますが、事業が完成した後にはまちづくりのソフト面の充実を図っていく必要がある。エリアマネジメントの組織を立ち上げて、にぎわいづくりに取り組む事例がある。組織を引っ張るリーダーシップ人材と活動を持続的なものにする資金が重要なポイントになると思います。

(座 長)

3点ありましたが、まず、工事契約の形態はどのようになっていますか。

(事業課)

連続立体交差事業の工事契約については、JRが発注することとなっております。JR分の工区は、現在7工区に分かれております。それで、JRからの発注については、大手ゼネコンを含めた指名競争入札と聞いておまして、競争を行っているという状況でございます。当初から増額要因が分かっていたのではないかというご指摘は、おっしゃるとおりでございます。実は、当初の350億円という事業費の算出に際しては、概略設計ということで地形測量や地質調査を行っておらず、机上で算出しております。そうしたことから、若干の割増要因は見込んでいましたが、特に折尾の連続立体交差事業では、現地でも少し説明させていただきましたが、構造物や盛土の撤去、それから、既存の市街地に隣接しているということで、地元での協議や通行止めに関する警察との協議をしない段階での費用算出というのは、そういう部分が十分に反映されていなかったために事業費が増えたものです。概略設計の段階での算定でしたから、この辺りは我々事業主体として見積もりがどうだったのかというのは正直でございます。

(座 長)

工法の変更で事業費がかなり増えています。

(事業課)

はい。増えています。

(座 長)

今後の見通しとして、事業費の増加というのはほとんど見込まれないということですね。

(事業課)

そうですね。本日の説明資料でも説明しましたが、例えば、大型ブレーカーをワイヤーソーという工法に変えました。通常、土木工事で大型ブレーカーというと、コンクリート構造物のはつり作業という非常に音がする作業で、これに対してワイヤーソーというのは、チェーンソーの歯にダイヤモンドを敷き詰めたもので、これでコンクリート構造物を切断すると、騒音と振動がかなり軽減されるという工法です。既存の工法に比べると10倍くらい金額が増えます。今日、現地で鹿児島本線下のアンダーパスを通られたと思いますが、ああいった構造物の撤去がこれからも続いてまいります。

今回、事業費の見直しにあたってワイヤーソーや騒音、振動に配慮した工法に全て置き換えて算定をしていますので、今後の事業費がさらに増えることはありません。我々としては、JRとしっかり話をして事業を進めていきたいと考えています。

(座 長)

契約期間中の発注費用の縛りはないのですか。

(事業課)

先程、JRの7工区という話をしましたが、まず入札をして、それから工事の実施段階の状況を踏まえて、年度ごとに契約をし直すというふうに聞いております。

(座 長)

長期契約的なものですか。

(事業課)

そうです。そして、市とJRの負担割合が9対1ということで、年度ごとに実施協定を締結しております。実施協定の締結を担保にJRは発注をしております。

(座 長)

次に、今後のオリンピックのことなどを考えると、説明資料21ページのグラフは横ばいとなっていますが大丈夫なのか、という話がありました。

(事業課)

おっしゃるとおりです。公共事業を行う上で、今後の人件費を読むのはなかなか難しいですが、政策的な判断として、まず横ばいという算定をさせていただいて、今後の事業費の執行についてはより適切に管理していきたいと考えております。

(座 長)

それと、付け加えになりますが、工事費の節減対策についてはどのように考えていらっしゃいますか。

(事業課)

これまでも節減には努めております。今日見ていただいた3番ホームは本来、仮でホームを作るところですが、最終的に短絡線になるということで、小倉・黒崎折尾方向、直方方向の将来的なホームを一時的に仮で使っているという状況でございます。

また、現地で質問があったエスカレーターにつきましても、今後、1番線、2番線の筑豊本線が高架に上がった段階でエスカレーターを設置します。設置箇所については、ホームにきれいなタイルが貼られており、そうした中で新たにタイルを撤去することがないように、暫定的に階段で使っているところにエスカレーターを新設する、というような工夫をしながらコストを縮減したい。土の流用なども当然のこととしてやりながら、また、工程等も工夫しながら進めていきたいと思っております。

それと、土地区画整理事業に関するコスト縮減ですが、先程、説明しましたように、一旦立ち退いていただいて、造成工事をして、また戻って来ていただくという仕組みでございます。一旦立ち退いていただいたときに、仮住いや、営業ができない場合の減収の補償をさせていただきます。この補償は、立ち退いていただいてからの仮住いが長いほど費用がかさみます。中断移転期間といいます。この期間をなるべく短縮するように工事の順序を検討していく必要があります。効率的な工事、施工の順序の工夫などによって補償費のコストが縮減されると考えております。

(座 長)

一番効果があるのは工期の短縮ですかね。それができると節減につながります。とはいっても手を抜くと大変なことになりますので、そこはきちんとやってもらいたいと思っております。

**(構成員)**

金額に関して、質問があります。説明資料の34ページです。コスト削減について、過年度分と今後について記載がありますが、この中に街路事業の一部を外したということはないのでしょうか。一番のコスト削減になっていると思いますが、どういう仕分けになっているのでしょうか。

**(事業課)**

ここでいうコスト削減は、工種の中で努力することで費用を抑えた、ということになります。今回、街路事業の一部を平成38年度以降としています。やめるからコスト削減だということでは決してないと思っております。

**(構成員)**

事業費の縮減だがコスト削減ではないということですね。

**(事業課)**

やはり、整備事業を進めていく工事の中で、少しでもお金がかからない方法を考えていくというのがコスト削減かと考えております。

**(構成員)**

定義の話でしたので、それで理解しました。

それと、皆さんが心配されていて、私も興味がある、まちづくりの話です。この事業が良いかどうかという話ではありませんが、今日、駅のホームから見た堀川の飲み屋街は、折尾の大きな魅力です。ああいう古いものを一掃して新しいものにして、きれいな街をつくるというのが伝統的な区画整理です。先日、東京で知り合いがゴールデン街に連れて行ってくれたのですが、今は外国人がすごく多いです。あれは日本の魅力として認められていて、東京に行ったらあれを見に行く、という国際的な評価を受けるような街です。ああいう制御できないアンコントロールな空間というのが駅前には特に必要ではないかと思っています。これは、都市計画の進め方に関する今の時代の宿題だと思っています。そういうことも意識していただけるとありがたいと思います。

**(事業課)**

その辺は十分意識して進めていきたいと思えます。すでに、そのような声を様々な方からお聞きしています。折尾といえばあの辺りをイメージするというのがよくありますので、街が新しくなってもシンボリックな場所については、何らかの形で残していかなければと思います。これも地権者の皆様方との検討や合意に基づかなければなりませんし、今後、それらを進めていく時期になりますので、その辺はしっかり念頭に置いておきたいと思えます。

**(座 長)**

堀川地区の整備計画のようなものは始まっているのでしょうか。

**(事業課)**

これからになります。

(座 長)

それでは、そういった計画と整合性がとれるような方法で整備を進めていただければと思いますし、観光資源としての活用ができればと思います。また、居心地がよい空間を作っていただければと思います。

(事業課)

先程もお話がありましたが、地元の組織がありますので、その皆さん方とも考えていきたい。

(座 長)

そういう声を吸い上げるようなシステムというか仕組みを作っていただきたいですね。そういう段階だと思います。

(構成員)

今の街並みが嫌いだという人もいます。そういう嫌いだと思う人が組織の中にいると、きれいな街にしよう、となるかもしれない。

(座 長)

レトロな感じでも、清潔感が大事ですね。

(構成員)

新しく土地区画整理をしてきれいになった駅前というのは、どこも同じようになっている、魅力のない街がとて多いと思います。ですから、堀川のような水が流れていて、お店があって、それをまちづくりに役立てていかないといけないだろうと思っています。そういうことを、まちづくりの協議会の方は考えていらっしゃるかもしれませんが。市役所の皆さんもそういうことを念頭に、これから先の10年20年30年というとても長いスパンの中で、折尾の街がどのように変わっていくのかということを考えないといけない。住んでいる人は、その時のことだけを考えがちですので、市も一緒になって、長いスパンの中で魅力的な折尾の街を作っていただければと思います。

ところで、最近、日本全国で橋桁が落ちるような建設現場の事故が多く、北九州市ではないと思いますが、そういったことに関してチェックをして、事故が起こるたびに点検するようなシステムがあるのでしょうか。

(事業課)

技術監理局という組織がございまして、そこでは、工事に対する安全対策ということで、労働基準監督署と年3回ほど意見交換会をしながら、一緒にパトロールを行うようなことをしています。以前、水道工事での一酸化炭素による死亡事故があった際に様々なマニュアルを作っていますので、労働基準監督署と連携した形で安全対策を進めております。

(座 長)

ほとんど意見は出し尽くしたようですが、最後に一点、B/Cが少し低いかな、というのが正直あります。ただ、この折尾地区というのはコンパクトシティや都市計画マスタープランとの兼ね合いで地域拠点としての役割がありますので、駅の周辺を魅力的なものとし、重要な拠点として整備するというのは、やるべきだと思います。ですから、この1.1とい

う数字が一人歩きしないように、折尾としてのポジションの重要性と併せて説明した方がよいと思っております。

それでは意見も出し尽くしたかと思えます。

長時間にわたりご意見をいただきありがとうございます。

ただいま委員の皆様から様々なご意見をいただきました。ここで一つ、委員の皆様を確認しておきたいのですが、基本的に当該事業をこの計画で継続していくことについては、よろしいでしょうか。

(異議なし)

それでは、異議がなかったということで決したいと思えます。ありがとうございました。事業は継続ということになります。当該事業については、この計画どおり継続していくことを前提とした上で、検討会議としての意見を整理したいと思えます。

1つ目は、都市計画マスタープランであるとか、コンパクトシティといった流れの中で駅周辺というのは、地域として長期的に重要な拠点となるということが位置付けられています。したがって、この計画を進めていくことについては、異論は全くないというふう

に評価します。2つ目は、まちづくりという観点から、基盤整備とはいえ住民やNPO等の様々な団体、学生であるとか、そういったところから意見を吸い上げて、それらとの調整を図りながら事業を推進していただきたい。特に商業基盤の配置につきましてはご配慮をいただければと思えます。

3点目は、事業費が増加しているということでございますが、今後も工事費の節減につきましては、引き続き対策を施していただきたい。

最後に、堀川沿いの風情のある景観を今後も再生できるように配慮いただいて、観光資源としての魅力を高めていただければと思えます。

それでは、これらの意見を公共事業評価に関する検討会議の意見としたいと思えますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございました。なお、具体的な記載内容につきましては座長である私がお預かりして事務局と調整していきたいと思えますが、この点もいかがでしょうか。

(異議なし)

それでは本日の会議資料、及び議事録につきましては後日市のホームページに掲載することになります。議事録につきましては私が事務局と調整させていただきたいと思えます。それでは今後の予定につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

ただいま、委員の皆様にご了承をいただきましたとおり、折尾地区総合整備事業につき

ましては、現計画のとおり事業を継続させていただきます。今後の予定としましては、今回の検討会議の意見を踏まえて、市が対応方針案を作ります。これを決定しまして、時期的には概ね6月上旬から中旬になろうかと考えておりますが、市民意見の募集、いわゆるパブリックコメントの手続きに入らせていただきたいと思いますと考えております。

(座 長)

ありがとうございました。

それでは、北九州市公共事業評価に関する検討会議を終了したいと思います。皆様大変お疲れ様でした。