

平成29年度 第3回 北九州市公共事業評価に関する検討会議

日 時：平成30年3月30日（金）

10：30～12：00

場 所：北九州市役所本庁舎

3階 特別会議室B

1 北九州広域都市計画道路 戸畑枝光線他 街路事業について

～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した。

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っておりますがいかがでしょうか。

（構成員）

全体的な意義については、環状を作らないと意義が出てこないということですので、事業の継続について異議はありません。課題2について、西戸畑地区の渋滞の話ですが、開通すると動線がこうなるからここが解消される、というのが分かりにくい。工場の入口は決まっていますので、ランプの入口との位置関係の兼ね合いで、交通量的には、今回のこの道路を使うことで楽になるのか、動線が変わるから楽になるのか、教えていただけますか。

（事業課）

戸畑枝光線ができると、牧山出入口が利用できるようになるため、汐井町牧山海岸線を通り、戸畑渡場方面から工場に行けるようになります。現在、八幡戸畑線を通る車や、明治町のアンダーパスを通る車、また、小倉方面からの車などがありますがこの路線を使うことで、行きやすくなります。

（構成員）

交通量の割合などは全て計算してありますか。

（事業課）

交通量につきましては、主要な路線は将来の推計をしていますが、細かい道路までは推計していません。

（構成員）

少し心配なのは、西南の方からの交通量の比率がどのようになっているのか。右側の方からの比率が高ければ、あまり今と変わらないかもしれないですね。ですから、課題2は解決というより、少し緩和できる程度かもしれないが、その緩和の割合が見えない。それから、海側の道路の交通容量は大丈夫ですか。そこが見えないが、課題2の解決が本当に言えるのか。課題1と課題3については問題ないが、課題2については少し弱いのではないか、という気がしたのでお尋ねしています。

無料区間、有料区間の中で無料区間となっているので、課題2については、どのくらい交通量があるのかということも含めて、この表現は精査された方がよいのかもしれない。

(事業課)

八幡畑線の現況については、3万台弱ですが、開通後は1万2000台程度減ります。

(構成員)

そのうち西戸畑地区の渋滞の要因になっているのがどのくらいあるのかということですね。

(事業課)

そこまでの解析は難しいかもしれませんが、開通した後の状況というのはしっかり把握したいと思います。

(構成員)

課題2の表現はもう少し弱めた方がよいのではないですか。課題1と3について、それからミッシングリンクの話も含めて、意義としては十分あるけれども、課題2の解決として位置付けることが本当に大事なのが気になります。

(事業課)

西戸畑地区の渋滞は、主に通勤時間帯に起こっています。少しイメージ先行のところもありますので、数字的な把握をきちんとして、今の状況がどの位改善するのかということをもう少し具体的に説明できるようにしたいと思います。

(構成員)

課題1と3だけでも意義は十分説明できていると思っています。

(事業課)

これから西戸畑の地区の方々に用地買収や、工事に関する様々なご負担をかけていくこととなりますので、我々としてはこの地域への効果というのは説明していきたいと思いません。

(構成員)

それであれば、海側の道路の交通容量も含めて精査されるとよいと思います。

(座長)

そのあたりは、費用便益分析への影響は出ませんか。

(事業課)

費用便益分析では、戸畑枝光線を整備しない場合と整備する場合の差分を見ます。ただし、主だった路線で推計を出します。

(座長)

つまり、西戸畑地区の渋滞の解消というのは便益には入ってこないのですか。

(事業課)

便益には、細部の道路までは入っていません。

渋滞の解消というのもしっかりありますが、交通環境の改善について言いますと、問題は、小学校の通学路が含まれていることです。800m程のトンネル区間がございますが、そのトンネルの上に新たな道路整備を併せて行いますので、安全に歩けるスペースを確保し、トータルとして交通環境の改善を図っていきたいと考えています。

(座長)

汐井町牧山海岸線の便益は費用便益分析に入っていますか。

(事業課)

汐井町牧山海岸線は入っています。戸畑枝光線から見ると、現状、八幡戸畑線にアクセスするための道路がないので、この道路とセットで考えないと効果が発揮しづらいため、これも合わせて考えています。

(座長)

そういった効果もありますよね。そこは考慮しなくてよいですか。

(構成員)

便益として入っていますか。

(事業課)

入っています。現道から戸畑枝光線までを整備しないと効果が出ません。

(座長)

他にはいかがでしょうか。

(構成員)

本件の必要性や選ばれている工法については理解を示します。ただし、これだけ大規模な事業ですので、費用便益分析の際に、当初計画を見直すことで便益にプラスに働くということが気になります。先程、課題で挙げられた点に関しては、数字としては便益に入っていないと思われそうです。もちろん効果は認めますが、計画を少し変えるだけでも大きな違いが生まれますので、今後の計画は慎重に進めていただきたいと思います。

また、渋滞という点で気になったところがあります。渋滞の解消は、道路を作るだけではなく、市民の行動を変えることも大事であると思っています。企業それぞれの考えや事情もあると思いますが、同時に働き方の改革を進めるなど、市で一体となって、様々な施策の中で総合的に進めていくことが重要だと思っています。地域住民に対しても、例えば通勤

時間を 10 分早めたり遅くしたりすることが色々なことにつながるということを PR していただきたいと思います。

最後に、経済学ではサunkコスト、埋没費用という考え方があります。すでに支出された費用で回収が不可能な費用に関しては、無視して考えるというものです。工事がだいぶ進んでいるところもありましたが、今回のような道路事業に関しても、今の時点では進めてしまった分の費用は回収できませんので、そこは無視して、将来の費用について考える。特に今回のような大規模な事業費がかかる事業については、撤退する勇気というの、考え方としてあります。サunkコストの視点から、撤退をするということも、考えの一つとしてはもっておくべきだと思、意見をさせていただきました。

(座 長)

何かコメントはありますか。

(事業課)

2期については、これから事業が本格化していきますが、事業費が増えていくかもしれないという懸念があります。説明の際に申し上げましたが、これまでも私どもなりにコスト削減の努力をしてきました。また、JRとの交渉の中で工法の選定等ではコストを下げる方法がないのかというやり取りをした上で工法の選定等をしています。2期については、これから施工方法等を具体的に検討していく段階になりますが、コスト削減につながる工法があれば、それを選びながらなるべく事業費が増えないように、かつ事業期間を守るように取り組んでいきたいと考えております。

(座 長)

他にございますか。

(構成員)

環状線ができることによって、生活が楽になると思います。戸畑にたまに行くことがありますが、スペースワールドを出たところがすごく混んでいて、それが解消できるのはよかったですと思いますし、早く完成することを願っています。1点、疑問に思っているところがあります。説明用資料の17ページで、地下の下水道管に防護工という、防護するところがあり、ここに道路が少し重なっていますが、この道路を避ける方法はないのでしょうか。防護工をしなくて済む方法があればと思いました。避けることができればその分の費用がかからなくなるのではないかと。

(座 長)

いかがでしょうか。

(事業課)

道路の線形を決める際には、既存の建物であるとか、今回で言えば河川などを考慮します。短い区間だけを見ると、少しずらせばよいと思えますが、長い区間で見ますと、横方向だけではなく、深さ方向、いわゆる縦断勾配もあります。また、道路の線形を急な角度に曲げることはできません。

道路を河川の方に寄せることができないかというお尋ねですが、河川に寄り過ぎると護岸に影響します。都市計画道路で線形を決めるときは、そうしたところを含めて線形を決

めますので、多少であればならせるのではないかと考えても、自然的な条件等により難しいということになります。

都市計画道路は、事業着手するまでの間、地権者に対して制限がかかっています。新たに建物を建てようとする際は、木造か鉄骨で2階建てまでしか許可できないという制限をかけた上で計画を進めています。そこで工事に入った段階で、道路が横にずれるので土地は買いません、とは事業担当部局としては言いにくいということがございます。

道路線形は、色々な要素から決まります。今回、下水道管を横にずらせないか、あるいは平面的な道路線形は決まっていますので、道路自体を持ち上げたり、線路を持ち上げたりするなど、色々な検討はしましたが、下水道管を横にずらすと12億円程度かかる、ということが分かり、防護した方が安価となります。色々な検討をした結果だどご理解いただきたい。

(構成員)

色々と検討いただいた結果だど思います。

(座長)

企業立地が今回の事業遂行に影響を与えているのかどうか気になっています。どのような経緯で立地の話が出てきたのかご説明いただきたい。

つまり、事業が進捗している中で立地の話が持ち上がってきたのかどうかということです。

(事業課)

経緯としては、民間企業との交渉は平成24年頃から進めています。途中段階で企業立地が決まりました。

(座長)

計画変更に伴って費用は増額したのでしょうか。

(事業課)

跨線橋を動かす補償費については、相手の都合ではなく、数年経っていますので、減価償却した上で提示しております。その価格の中で地権者がどこに動かすのかは自由です。動かした位置が変わっても価格は変わりませんので市の支出が増えているということはありません。

(座長)

設計が多少変更されるということは起ったということでしょうか。

(事業課)

設計については、新たな跨線橋は民間企業が作りますので、民間企業に検討していただくということになります。

(座長)

日数が延びたということはありませんでしたか。

(事業課)

協議の中で、交渉の時間が伸びたのは確かです。ただ、用地交渉は今回の交渉だけではなく、地権者の意向がありますので、一般的に我々が予定していた範囲内で終わることもあれば延びることもあると思っております。

(座 長)

重要な路線なので早期に完成を望みたいと思います。今後、情報収集の方法であるとか、現状を維持しながら協議できるようなシステムといったものをご検討いただきたいと思っております。

(事業課)

用地交渉は相手のあることですので、コミュニケーションをとりながら、また、事業を進める我々と用地の部門が協力して、地権者に対して丁寧な説明をしていきたいと思っております。

(座 長)

事業の公共性をよく理解していただくことが重要だと思います。

(事業課)

丁寧な説明に努めていきたいと思っております。

(座 長)

今回は、コストが直接大幅に増額したわけではなかったのですが、そういうことは起こり得ると思っておりますので、ぜひ注意を払っていただければと思います。

他にはいかがでしょうか。

(構成員)

私も先程の話が気になっていました。市民に対する説明をきちんとしていただかなければならないと感じております。

それと、2期事業について、これから用地交渉に入る段階で、用地補償費は変わらないということですが、北九州市の地価も上がっているのです、そういうことも見据えてほしいです。また、新しい施工技術を導入することによって費用を下げるといった話がありましたが、そのとおりになるのか、どう考えていますか。

(事業課)

用地費については、確かに地価は上がったり下がったりします。建物については、建った瞬間から劣化が始まって、資産価値としては次第に下がっていきます。結果として、今の時点ではそれほど用地補償費は変わらないと考えております。ただ、工事費については、施工方法が変われば費用が変わる可能性がありますので、安全性はもちろん経済性に優れているものを検討しながら、事業費が増えないように努力していきたいと思っております。

(構成員)

市街地の中でとても混んでいるという話もあったが、この際もっと道路を広くすることは考えられないでしょうか。特に通学路の混雑は本当に危ないので、今さら無理かもしれませんが、そういうことも考えてよいのではないかと思います。

全体としては、ネットワークが完成しないと路線が尻切れトンボになりますので、事業は継続して早く進めていただきたいと思います。

(事業課)

トンネル上部の利用については、まだ具体的には決めておりませんが、歩行者の安全を確保する、つまり、車両と人を分離できるようにきちんと配慮していきたいと思います。

道路事業の中には、幹線道路を作っていく事業や、ご指摘があったような通学路の安全を確保していくような事業など、色々な事業メニューがありますので、市民の方々のリクエストにできるだけ応えられるようにがんばりたいと思います。

(構成員)

それと、先程の企業立地の影響でスケジュールが伸びたということ、市民が誤解しないようにしていただければと思います。

(事業課)

丁寧な説明をしていきます。

(座 長)

他にいかがでしょうか。

(構成員)

3点ほどコメントしたいと思います。

1点目は費用便益分析の数値の解釈についてです。QCDと言われる用語があります。Qはクオリティで品質、Cはコストで費用、Dはデリバリーでスケジュールです。そのバランスを保ちながらプロジェクトを推進していくことが大切です。

今回はコストが全体の約1割の30億円増加し、スケジュールが2年延長しますが、Qの品質については、車線が減るわけでもなく、総延長が短くなるわけでもないので変わりません。コストが増え、デリバリーが伸びたのは安全対策や、規制の変更などが要因だと理解しました。よって、道路のスペックは変わらないが、コストが増えたということになりますので、プロジェクト本体だけ切り出すと、B/Cの数値は前回より減少すると考えざるをえません。ただ、工事費が2倍に増加しているわけではないので、微減程度だと思いますが。一方、将来交通量が増えるのは外部要因のせいであり、これを加味するとB/Cはあまり変化がなくなる。そのようにB/Cの数値を理解したいと思います。

2つ目は、料金についてです。今回の建設道路は、高規格道路網のネットワークの一部ということであれば、何もその区間だけ無料でなくてもよいのではないかと、むしろ建設コストの一部だけでも、料金を受領しないともったいないのではないかと、というのが率直な感想です。当然、料金徴収の是非については、関係者の皆様の間で慎重な議論をした結果だと思います。

3つ目は、すでに検討を開始されているのではないかと思います。情報発信についてです。市が実施している他の交通関連の整備事業では、パンフレットやクリアファイルなどを作って情報発信をされていました。本事業は利便性が高まるプロジェクトだと思いま

すので、利用者の増加につながるような情報発信活動を今後進めていただけるとよいと思います。

(座 長)

いかがでしょうか。

(事業課)

無料化については、現地でも説明しましたが、渡り線という黒崎バイパスに繋がる路線で、事業化の時期がまだ決まっていない路線があります。これを作るときにも、ここも無料か、ということが今後の課題として残っています。今後も引き続き検討したいと考えています。

また、パンフレット等を作って情報発信をするべきではないかということについては、市民に公共事業の必要性等を強くアピールしていく上で大事なことだと思いますので、配布したいと考えています。

(座 長)

例えば、福岡方面から高速道路でやって来て、八幡西で料金を払ってから無料区間に出た後、さらに戸畑から高速道路に入るときには、料金をまた払うことになるのですか。

(事業課)

都市高速道路公社とまだ詰めておりません。現状では、枝光で降りて、90分以内に戸畑で乗れば、ETCの車載器がある場合は無料です。ただし、現金払いだと2回払うことになります。この点については、今後、都市高速道路公社との話によって決まると思います。

(座 長)

全て有料化した方が、すっきりはしますよね。将来のメンテナンス等を考えるとある程度原資を確保する方がよいと思いますが。

(事業課)

本事業を有料道路として整備するとなると、事業手法も変更になり、有料道路事業となります。現時点で戸畑枝光線の整備については、有料道路事業は採用しておりません。このまま有料道路事業とせずに整備を終えてから、有料にするのは制度として難しいと思います。

(座 長)

整備の途中で制度の変更をすることはできないのですか。

(事務局)

もともとは有料道路として計画していましたが、有料道路で整備するのは採算性の面で難しいということになりました。最近、国において、地方で採算の取れない道路を直轄道路とし、田舎の道路ほど有料ではなく無料で作るようになりました。本路線も有料では採算が取れないので、無料で街路事業として整備することになりました。もともと都市高速道路公社で整備することになっていましたが、公社ではできないということになりました。とはいえ、環状放射型道路は必要なため、市の道路事業として整備することになりました。

また、料金の2回払いとならない形にするような街路事業としていきますので、都市高速道路公社と連携をとりながら考えていきます。

(構成員)

企業立地の影響で事業期間が伸びたという話がありましたが、企業誘致というのは北九州市にとっては死活問題です。道路のコストが増えても、市の財政が豊かになるならばよいですね。違う視点での説明となりますが、市民への説明の際には、コスト増加が単純にデメリットとして見えないような説明をされた方がよいと思います。

また、西戸畑地区については、もともと街路が狭いので、一方通行など、エリアマネジメント手法を活用しないといけません。あの場所で道路拡幅をするのは非常に難しい状況ですから、車の台数をどうコントロールするかということと併せて取り組まなければなりません。通学路の問題はうまくいくかもしれませんが、それだけではなく、企業との連携も必要になります。

それから、PRについては、開通前にウォーキングやマラソンなど大きなイベントを実施してください。開通したということニュースとして見てもらうことが大事です。例えば、なるべくNPOやボランティア団体などに来ていただいて、そういう市民の方々でイベントを企画していただくのがよいと思います。本路線は開通したら歩けませんよね。そういうPRは、全国で色々と取り組まれていますので、そういうことを実施していただければと思います。

それと、評価のシステムについてですが、今回は事業費が増えたことから、5年を待たずに再評価をされたということですが、次回は5年後ですか。

(事業課)

システム要綱に基づけば、5年後ということになります。

(構成員)

再評価を受けて5年後ということですね。わかりました。

次回の再評価の時には、新しいパーソントリップデータの話になると思います。また、都市計画道路の新しい廃止候補が挙がってくる頃だと思いますので、次回の再評価ではデータも変わってくると思います。

(座 長)

ありがとうございました。

ただいま、各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と思います。基本的に当該事業をこの計画で継続していくことに対してご異議ご意見はありますか。

(異議なし)

それでは、当該事業につきましては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います。

まず、今後の地価の上昇等に対して、新工法や新技術を採用しながらその上昇分を吸収していただければよいかなと思います。これは地価上昇だけではなく、人件費であるとか、

素材の値上がりであるとか、それらを含めて対応していただければと思います。

次に、今後、地権者であるとか関係機関と密にコミュニケーションをとりながら、事業を推進していただきたいと思っております。特に企業立地に関しては、事業に影響を与える場合がありますので、この点につきましては早期に情報を入手して調整していただければと思います。

それから、開通後について、事業の性格上、無料化区間を設定することになりますが、料金の徴収に際しては、2重の徴収がないように制度上の配慮をお願いしたいと思います。

最後に、開通後に認知度を上げるという意味でも、何かイベントを開催していただけるとよろしいのではないかと思います。

他に追加が必要な点がありますか。よろしいでしょうか。

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います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

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っておりますが、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っております。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、委員の皆様のご了承をいただきましたとおり、北九州広域都市計画道路 戸畑枝光線他 街路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まして、市が対応方針案を決定しまして、概ね5月から6月頃になると思っておりますが、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。