

令和4年度（第3回）北九州市公共事業評価に関する検討会議 議事録

日 時：令和4年7月28日（木）

16:00～16:50

場 所：市庁舎15階 15C会議室

1 事業内容説明について

【再評価】都市計画道路6号線（主要地方道 恒見朽網線）道路改築事業

～事業課より資料5に基づき説明～

2 内部評価結果について

～事務局より資料7に基づき説明～

3 質疑応答について

○構成員

私は2点ありまして、今日視察させていただいて一番気になっているのは、干潟のところの横の道路の工事をするというので、環境に対する影響が気になりました。なので、今も十分に配慮して進められているということですが、今後も引き続き続けていただきたいというのが1点です。

それと7年延長するというのですが、渋滞しているなどの様々な課題を解決するのに7年というのが大変長く私は感じてしまいました。仕方がないことなのかもしれないですが、その点について急ぐ必要はないのか、7年はやはり必要なものなのか、ということについてお聞かせいただければと思います。

●事業課

まず、環境影響への対応については、市の条例に基づく環境影響評価により、環境保全措置を行いながら事業を実施しております。具体的には、緩衝緑地帯を設けたり、工事中の騒音や濁水など環境に配慮しながら施工をしております。また、希少動物、希少植物の生存確保の管理であるとか、或いは、移動経路ということで道路の下に暗渠を入れ、小動物の移動経路を確保するというような工夫を関係委員と協議し、実施している状況でございます。

それと、7年延びたことによる渋滞の対応はどうかというお話がありましたけれども、現在、この恒見朽網線を3工区に分けて実施しております。その中で、曾根干潟沿いの曾根新田工区につきましては、令和5年度末、今から2年以内に供用開始したいと思っております。国道10号と下曾根駅前を通る門司行橋線で渋滞しているという状況がありますが、この曾根新田工区の供用開始によりまして、この2本の道路の渋滞は一部解消するのではないかと考えております。そのため、北九州空港への小倉北からのアクセスが良くなると思っております。ただ、門司区から小倉南区までの門司行橋線、ここについての渋滞緩和につきましては全線開通した後になると考えています。その渋滞の課題は、今後見ていく必要があると思います。まずは、国道10号、それから門司行橋線の下曾根駅前の通り、その渋滞は少なからずとも解消し、良くなると思っておりますので、まずはそこで皆様のご理解をいただきたいと思っております。

○構成員

環境については建設している間もそうですが、やはりそこに道路ができて車が数多く通るようになれば、何かしらの影響があると思うので、供用開始後も何か対策がいるようになるかもしれないと懸念しています。

○座長

延長7年という見立てですが、最もその影響を与えているものというのはどういった要因になりますか。

●事業課

竹馬川の左岸側に橋梁を造ろうとしておりますが、その土地に権利者が多数おられる状況です。現時点で所在が分かっていない権利者もおられ、用地の取得には4年ぐらいかかると考えています。この箇所については、クリティカルパスとなっており、その後の工事工程を精査した結果と合わせ、今回7年の延伸が必要になったということです。

○座長

逆にいうと、所在不明の方が判明して、早期に着工できれば、前倒しできる可能性はあるということ考えてよろしいでしょうか。

●事業課

はい、そのように前倒しを努力していきたいと思っております。

○座長

意思決定というか意思判断ですよ。早期にやっていただきたいと思います。

○構成員

私も視察をさせていただいて、交通の利便性や物流ネットワークの構成上非常に重要な道路だということは、認識をさせていただきました。

また、本事業における増額の理由についても、明確にすべきと考えておりましたので、その点がかなり明らかになってきたということは、非常に良い流れだと思っております。

ただ、その物流ネットワークとしての重要性だけではなく、地域にとっても重要なものだということ、もう少し打ち出しても良いと感じております。通過交通の問題を解消するということに加えて、本道路が、高潮や津波の際の防潮機能も有しているという点もこの資料の中に入れて、地域の方のみならず市民全体にも理解していただいた方が事業実施の正当性は高まるのではないかと思います。

その他、気になったのは、通過交通の問題です。農道が抜け道になるというのは視察をして何となく感じたところですが、本事業実施後に新たな道路が開通すると、大字朽網のあたりが渋滞するようになり、渋滞の位置が変わることで、抜け道となる農道が変わる可能性もあると思います。その辺りは開通までに検証をしていただいて、住民の方の安全性を確保していただきたいと思っております。

●事業課

令和5年度末に曾根新田工区の供用開始を予定しておりますので、その後も渋滞状況を見つけて、渋滞がどのように変わったか確認していきたいと思っております。

○構成員

途中まで開通するというのではなく、一気に全区間が開通するということでしょうか。それとも一部工区のみが先行して供用開始になるのでしょうか。

●事業課

曾根新田工区 3.1 kmを一気に開放するような形になります。

○座長

曾根新田工区が供用開始した段階でも抜け道が少し残るのは残りますよね。

そのあたりもちょっと予測を立てて、どこまで開通していくかというのは、少し地図見ながら決定していったほうがいいかなという気がしました。どこまで開通するかによって、抜け道にどれくらい交通量が発生するかというのが変わってくる可能性があるのではないかと思います。そのあたりはいかがですか。

●事業課

現在、曾根新田工区が令和5年度に一気に供用開始をする予定になっておりますが、曾根新田工区と門司行橋線との間の農道の道がいわゆる抜け道になるというご指摘は、この曾根新田工区が供用開始をされれば、今まで寺迫方面から来る車が、曾根新田工区の道路を通ることから、この門司行橋線と曾根新田工区との間の農道については、通過交通は減ると思っております。

また、門司行橋線についても渋滞が減りますので、通りやすくなると考えております。農道の抜け道は狭い道路のため、ドライバーとして慣れていれば利用しやすいのかもしれませんが、この曾根新田工区が供用開始をすれば、かなり通過交通は減るのではないかと思います。ただし、ゼロではないと思いますので、通過交通の状況は、今後も見続けていかないといけないと思います。

○座長

しっかりとモニターしていただければと思います。

○構成員

ちょっと関連して多分警察も関わる話になりますが、やはり通学路ですからむしろ積極的に制限をしていくことを考えていただきたいと思います。抜け道で安全が確保できれば、逆に門司行橋線と曾根新田工区の道路の混雑でもいいんです。渋滞を解消することよりは、子供の安全の方が大事なはずですから、そこは警察とあわせてモニタリングしながら、積極的にやられた方がいいと思います。

●事業課

交通の状況はよく見て、場合によって生活道路の安全対策も我々は力入れてやっておりますので、その機能集約を皆さんと少しそういう面でもお話をしながら対策をやっていきたいと思っております。

○座長

一部開通した後の交通量であるとか、安全性についてもモニターをお願いします。

○構成員

まず1点目が、河川への影響を軽減するためという記載について、どういった影響があって、必要が生じたのかということです。

2点目は、工事費等様々なものが増額するのは、十分な理由があることは分かったのですが、コスト削減について、新技術・新工法でコスト削減をとありますが現時点で分かっていることがある

のか。また、詳細設計等をする中で、突然、新技術に変更というのなかなか難しいと思いますので、どのタイミングで、どういうふうに見直しをする様に考えられているのか。増額だけではなく、コスト縮減についても、検討されていることを記載した方がいいと思います。

●事業課

まず、河川の影響というところでお答えさせていただきます。竹馬川については、河川内に P7・P8 の橋脚を当初設置するように考えておりましたが、この 2 つの橋脚を作ることになれば、土砂の堆積がかなり多くなるとか、水質等の影響がございますので、関係者とも話し、水質等を保つことができるという中で、今回この P7 の橋脚部分について省くことになりました。つまり、河川の影響というのは水質や土砂堆積の影響のことで書いております。河川内にあるもう一つの P8 橋脚も同じ状況ですが、関係者との協議でこれを設置するのはやむなしとご理解いただきました。

コスト縮減については、現在の段階では、劇的なコスト縮減になりそうなものはございません。ただ、本事業については、今後 10 年ほど事業期間があります。その中で、色々な新技術を利用するという意味で記載させていただいております。例えば、盛土材については購入土を使用するという話になっていまして、今後、周辺において開発等があり基準に適している発生土を利用することが可能であれば、それだけコストも安くなります。先ほどの説明の中では、現時点では、購入土ということで見込んで増額になっておりますけれども、発生土を使えるようなことがあれば、それを是非とも利用していきたいと思っております。

それから、市の工事というのは年度ごとに工事を出していきますが、債務負担といった予算措置をすることによって、連続して工事を出していき、工期を短くすることができます。工期縮減によるコスト縮減を目指し、事業効果の早期発現に向けて、早く開通する工夫をしていきたいと思っております。

○座長

箱桁形式と斜張橋形式について、これは 18 ページで、その後説明されたときには、経済性や施工性で、斜張橋にする方が有利であるというようなことでしたけども、これ結局コストとしては 3 億円プラスになっていますよね。これは経済性という点で有利だといえるんですかね。

○構成員

経済性と書いてしまうと、+3 億円の説明がしにくいと思います。水質の話や河川の阻害の話で努力しましたが、3 億円は残ってしまいましたという方が良いのではないのでしょうか。

●事業課

ここに書いてある経済性・施工性で有利となるというのは、その前の前提条件が変わったという話があります。当初は箱桁橋でいこうとしていたが、この形式で行くことができない状況なり、その先で考えた工法の中で比較検討し、そこで一番有利になるという整理にしています。

○座長

箱桁形式と斜張橋形式を直接比較した訳ではないということですね。

●事業課

そうです。箱桁形式では施工ができなくなった条件の中で、新しい条件に照らして、橋梁形式を比較して、その結果、一番有利になるのが斜張橋でした。ただし、当初からは 3 億円は高くなりましたということです。

○座長

一文で書いているので分かりにくい。二段階が混じってるのですね。文を切って、分けた方が良いと思います。

○構成員

金額が上がるのは、技術基準が変わったことと、土質が思ったほど良くなかったこと、これは仕方ないことですが、この 18 ページの内容は、橋脚 2 つない方が良いということは、最初から分かっていたことではないですか。企業の操業に影響が及ぶというのも本当は分かっていたことではないのか。これは、他の 2 種類のものとは違って、避けられたことのような気がします。そうであれば、最後の新技術・新工法については、盛土だけではなくて、周辺環境とのすり合わせをしっかりとやるということが書かれていないと、この 18 ページについては問題として積み残しになるのではないのでしょうかという指摘です。道路は必要だと思っていますが、資料の作り方として少し足りない気がします。

○座長

調整会議でも指摘があったと思いますが、事前調査のところはもう少し精査がいったんだろうというところに繋がっていると思います。現場視察をしましたが、実はかなり余裕のない土地のところは道路を通してというのがあって、その中でどのような工法でやるとか、盛土を選択するのかが話になっているようでした。かなり、狭い選択の中で選んでいました。

○構成員

ただ、企業の操業に影響があるというのは分かっている話でそれを買収しているんですよ。

●事業課

企業側には、出入り口が変わるということは伝えており、緊急車両程度の車両が通れるよう考えていましたが、実際は大型車両が月に数回出入りするというような、これはかなり詳細なヒアリングをしておかないと分からないようなことであります。事業費を算定した平成 21 年時点では、そこまで詳細なヒアリングができていなかったというのが実情です。当初の段階では、どうしてもコスト縮減の意識がある中で、なるべく安い方が良いと考えたものの、実際に 3 億円増額になってしまった。やはり、詳細な設計をしていく中でしかわからなかった。やむを得なかったと思っております。

○構成員

企業は相手が民間ですが、川は行政の中ですので、橋脚を減らした方が良いのではという調整はあって良かったのではないですか。

●事業課

河川環境への影響についても、当初の関係者へのヒアリングでは、なかなか水質や土砂の堆積までの把握ができていなかった。ですから、行政だけとの協議で橋脚を減らすのはなかなか難しい状況でした。

○構成員

色々な事情があるのは分かりました。この 18 ページの文を見ると、理由が技術的な基準によるものでもないというところで、整合性がとれていないという気がします。

○座長

変更の理由については、少し書きぶりを変えた方が良いと思います。当初については、環境への

影響であるとか、工法であるとか、もちろん地形の偏狭さというのも、海沿いが干潟で希少生物が多いということで、なかなか海側にも張り出せないという地理的な条件のようなところも書き込むということですかね。この18ページについては、もう一度精査して頂けますでしょうか。

●事業課

なかなかこの道路は難しく、ルートを選定も何度も書き換えていて、どこを通すかというのも相当苦労してこのルートを選んで、尚且つ企業等の場所も見た上で決めたのですが、詳細にヒアリングすると違う状況が出てきている状況です。

●事業課

資料の修正を考えたいと思います。

○座長

用地取得の件については、できるだけ意思決定を早めにしていただいて、その方が全体のコストが下がると思うので、見切りをつけていただきたいと思います。

もう1点は、盛土の件についてですが、空港跡地の残土を使用できないということで、代替的な盛土材がもし使用可能であれば、そちらを使用していただいて全体のコスト縮減に取り組んでいただきたいと思います。

●事業課

用地取得につきましては、判断を速やかに先行いできるだけ早く用地を取得できるように進めたいと思います。

また、盛土についても改めて情報収集をして、使用できるものがあれば発生土等でコスト縮減に努めて参りたいと思います。

○座長

一通りご意見ございましたので、続きまして本日ご欠席の構成員のご質問ご意見を事務局からご説明をお願いします。

○事務局

本日ご欠席の2名の構成員コメントを紹介させていただきます。

まず、1人目の構成員から、液状化対策について、東日本大震災の時に千葉県で大規模な液状化が起きたことを鮮明に覚えているので、液状化については十分に気を使ってほしいというご意見と、曾根新田付近は湿地帯であり、最初から液状化することが分かっていたのではないかというご意見、最後にそういったことを踏まえて、東日本大震災を受けて基準が改訂されたことを記載した方が、より市民に理解してもらえるのではないかといったご意見がございました。

そしてもう1人のご意見は、1つ目が、当初からの変更について、震災等で基準が変わらなければ当初のまま進めることができたのかというご意見と、河川への影響は当初の計画に入っていなかったのかというご意見、最後に橋梁形式の選定で、経済性で有利となるとあるがこの経済性とは何を指すのかというご意見がございました。

○座長

今のご意見に対して、発言はありますでしょうか。

●事業課

液状化につきましても、基準が変わったということはありますが、できるだけ事業費算定時にできる限りの事前調査を行うように今後も取り組んでいきたいと思ひます。

////////////////////////////////////

それではご意見をいただきましたので、ここで皆様の意思確認をしていきたいと思ひます。

構成員の皆様の一つ、確認しておきたいと思っております。基本的に、当該事業をこの計画で進めていくことに対して、ご異議、ご意見等はございませんでしょうか。

(異議なし)

異議なしということによろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、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うえで、検討会議としての意見を整理しておきたいと思ひます。

////////////////////////////////////

1点目は、事業の継続について、恒見朽網線は、広域物流ネットワークの構築を図る上で非常に意義深い道路であり、また緊急輸送道路の位置付けとしても重要である。事業を継続することについて、この検討会議として賛成する。

2点目は、事業期間の短縮について、事業期間の短縮に向け、事業用地の取得をできるだけ前倒してきるように努めていただきたい。

3点目は、事業費の縮減について、新しい工法や盛土流用材の調査等を踏まえ、引き続き事業費の削減と工期短縮を図っていただきたい。

4点目は、事業効果の周知について、防潮機能や地区内の通過交通問題の解消などの整備効果について、市民等にしっかりと伝えていただきたい。

5点目は、曾根新田工区供用開始後の影響について、曾根新田工区の供用開始後の通行量や、通過交通に対する安全状況について、注視していただきたい。

6点目は、液状化対策について、引き続き、地盤の液状化対策をしっかり行っていただきたい。

最後7点目は、公共事業の着工前における調査について、事業着手前の段階において、周辺状況の調査を十分に実施するよう、努めていただきたい。

以上、7点について、このような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ひますが、いかがでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。

それでは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まして事務局と調整させていただきます。よろしいですかね。

(異議なし)

はい。それから、本日の会議資料に議事録については後日、市のホームページに掲載することになりますが、議事録については私が事務局と調整させていただきたいと思います。

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

ただいま構成員の皆様のご理解をご了承いただきましたとおり、都市計画道路6号線（主要地方道 恒見朽網線）道路改築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たいと思っております。

今後の予定といたしましては、本日の検討会議の意見を踏まえまして、市が対応方針案を作成し、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。以上でございます。

○座長

ありがとうございました。

それではこれで本日の検討会議を終了したいと思います。皆さん、大変、お疲れ様でした。