○ 令和３年度(2021年度)熊本市公共事業評価監視委員会(書面審議)議事録

1. 書面審議(事後評価 ５事業、事前評価１事業)
   - ◆ 【事後評価】社会資本整備計画/熊本城公園の安全・安心な施設復旧(防災・安全)
   - ◆ 【事後評価】社会資本整備計画/桜町、花畑周辺のにぎわいの創出【第2期】
   - ◆ 【事後評価】社会資本整備計画/中心市街地の防災性の向上(防災・安全)
   - ◆ 【事後評価】都市再生整備計画/桜町・花畑地区
   - ◆ 【事後評価】社会資本整備総合交付金／熊本市における河川改修事業および流域貯留浸透事業による浸水対策の推進(防災・安全)
   - ◆ 【事前評価】地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道 砂原四方寄線(砂原工区)

2. 委員

   柿本委員長、井寺委員、上野委員、岡委員、奥村委員、林委員、原委員、藤木委員、松村委員

3. 議事録(要旨)

書面審議 事後評価

◆ 事業 No1_社会資本整備計画/熊本城公園の安全・安心な施設復旧(防災・安全)

・公園利用者増や最終目標値等に関する評価指標の根拠について確認したい。【委員】

→当該事業の指標として直接的な数値として捉えられるのは、熊本城の本丸エリア(天守閣を含む有料区域)の入園者数となるところであるが、熊本地震により被災し、本丸エリアが当分の間、立ち入り規制を行うこととなり、当該事業発足当時は、まだ本丸エリアの部分公開(特別公開)の目途が立っておらず、熊本城の入園者数を指標として使用することが困難な状況であった。
そのため、別の指標を考える中で1つの事例となるが、本市の年次別観光入込数が平成17年まで400万人台前半にまで落ち込みを見せていた中で、熊本城本丸御殿復元等の効果により平成20年からは500万人を超えたという事例も観光統計のデータから把握している。
このことから、熊本城の天守閣の復興は周辺施設へも大きな影響力があると推測することができ、間接的な指標とはなるが本事業の指標として、熊本城本丸エリアの周辺施設の入込数を指標としている中心市街地活性化基本計画と同様の指標を用いることとした。【事業主管課】

・バリアフリー化の整備内容について確認したい。【委員】

→バリアフリー化の内容として、防安交の本事業としてはエレベーター設置や天守閣入口部のスロープ設置を行った。なお、トイレのバリアフリー化については防安交とは別の事業費となるが、多目的トイレの設置を行い、設備としてオストメイト、ベビーチェアー、ユニバーサルベッド、音声案内等を設置した。【事業主管課】

◆ 事業 No2_社会資本整備計画/桜町、花畑周辺のにぎわいの創出【第2期】

◆ 事業 No3_中心市街地の防災性の向上(防災・安全)

※上記事業 No2 と No3 については、桜町周辺の一体的な事業であるため集約し審議

・帰宅困難者等の両定期終目標値等に関する評価指標の根拠等について確認したい。【委員】

→発生予測が困難である地震時を想定し、受入れスペースを 2 人/3.3 ㎡(大規模地震の発生に伴う帰宅困難者対策のガイドライン(内閣府))と設定し、算出している。しかしながら、ご指摘の通り、目標値の設定はコロナ禍前に行ったものであることから、コロナ禍における受入対応については、「避難所における新型コロナウイルス感染症対応の手引き(本市策定)」を参考に、運用面における対応を検討する。また、大規模水害時には 1 階部分が使用できないため、2 階以上の部分にて防災機能を維持できるよう、受入スペースや備蓄倉庫を複数階に分散配置する等の対応を行っている。【事業主管課】

・帰宅困難者等の受入対応について確認したい。【委員】
(避難時対応物資の提供や仮眠場所等)

→一時帰宅困難者受入場所については、商業棟、公益施設棟(ホール等)、バンケット棟、駐車場棟の屋上等を設定。対応としては、熊本桜町ビル管理組合と締結している防災協定に基づき、

滞在者に対し、備蓄物資（食料、飲料水、毛布等）の提供等を行う。【事業主管課】
・達成状況の値（最終実測値）の数値について確認したい。【委員】
→達成状況に記載の数値については、令和元年度の特定の日に調査を行った結果である。【事業主管課】
・具体的な支援体制について確認したい。【委員】
→熊本桜町ビル管理組合と締結している防災協定に基づき、再開発施設の維持管理や備蓄物資の管理を実施。【事業主管課】

◆ 事業 No4_都市再生整備計画/桜町・花畑地区
・辛島公園北側道路の歩行者空間化の社会実験ついて確認したい。【委員】
→R3.2.28（日）～R3.3.2（火）に、平日の交通量ピークである通勤時間帯をターゲットとして、社会実験を実施。交差点需要率、渋滞長等について、通行止め前と比較して変化はなく、交通への大きな影響はなかったことを確認している。花畑広場が全面供用開始したことから、今後広場で開催されるイベント等に合わせて、社会実験を行い、イベント時における周辺交通への影響を検証する予定。【事業主管課】
・定量的指標の目標値設定の考え方を確認したい。【委員】
→桜町・花畑地区周辺の地価上昇率（%）について
熊本県のホームページで公表されている「熊本の地価）」の平成 30 年における桜町・花畑地区の周辺 2 地点の地価平均を 100 とし、他都市で花畑広場に類似する広場の整備前後の平均地価上昇率を参考に、目標値（+2.5%）を設定。【事業主管課】
→オープンスペースの来場者数（人）について
（仮称）花畑広場の H29 年度の来場者数の見込値に、整備前後の貸出面積比を乗じた人数を目標値として設定。【事業主管課】
→中心市街地内の居住人口（人）について
熊本地震後、中心市街地の居住人口は減少しており、さらに今後人口減少社会になっていくことから、減少を食い止め、増加に転じることを目標として、H28 年と比較し（+1%）の目標を設定。【事業主管課】
・事業全体の効果発現について確認したい。【委員】
→「都市再生整備計画事業 評価の手引き」（H29.3 国土交通省）おいて、施設等が供用開始して間もないため効果が未だ発現していない場合には、評価基準日における達成見込みを推計し、暫定的に評価値として代用することとされている。【事業主管課】
・効果促進事業の調査業務の具体的な内容とは何か。【委員】
→桜町・花畑地区を中心に、中心市街地の主要箇所における公共サイン（色彩、統一性等）や夜間の光環境（種類、明るさ、色合い等）等の現地調査を行い,特徴や問題点を抽出し,改善案を検討したもの。これらの成果を基に、昼も夜も歩いて楽しめる中心市街地の景観形成を行い、回遊性向上や滞在時間の延長に繋げていくものであり、経費については妥当であると考えている。【事業主管課】
・目標にある「持続可能な都市の実現を目指す」の趣旨について確認したい。【委員】
→中心市街地の課題である、熊本地震からの復興や居住人口・商店数・年間商品販売額の減少等を克服し、将来にわたって活力を持続していくこと、及び災害にも対応できる広場を整備することで、将来にわたって安全な都市機能を持続させることを、目標とし持続可能な都市の実現を目指すこととした。【事業主管課】
・中心市街地内 7 校区の居住人口が増加要因及び地価の上昇率について確認したい。【委員】
→道路、公園、広場の整備により、計画区域内の生活環境の向上が見込まれ、中心市街地内 7 校区の居住人口の増加に繋がってきている。
また、地価の上昇率の目標値については、熊本市経済政策課が公表している「中心市街地空き店舗等調査業務」の令和 3 年11月調査レポートにおいて、桜町・花畑地区を含む中心商店街エリアにおける、平均賃料（テナント料）単価は上昇傾向となっているが、地価や賃料の上昇については、都市の魅力向上や、高度な都市機能の維持に繋がるものと考えている。
一方で、コロナの影響により、空室面積及び空室件数について増加傾向となっていることから、

今後の中心市街地の居住人口、地価上昇率、空き店舗状況等を注視していきたい。【事業主管課】

・アーケード側に向かう地下通路及びその地上路（旧産業文化会館～新市街地点ほか）の桜町周辺の賑わい波及に向けた検討必要ではないか。【委員】

→オープンスペースの整備で、広場から地下通路に接続する階段を設けており、途中の踊り場部分にサンクンガーデンと呼んでいる小スペースを設けており、この空間を活用した演出や催し等を行い、地下通路への賑わい波及を図る。また、商店街とも連携したイベントを開催するなど、中心市街地全体の賑わい創出を図っていく。【事業主管課】

・辛島地下駐車場の機能向上に伴う中心市街地への車の流入抑制及び夜間景観づくりと併せた治安面での安全性向上について確認したい。【委員】

→辛島公園地下駐車場の機能向上を行うことで、フリンジパーキングとしての役割を担い、中心商店街エリアへの車両の流入抑制に繋がるものと考える。【事業主管課】

→夜間景観の調査業務を基に策定した「熊本市光のマスタープラン」において、安全・安心の確保を念頭に置き、周辺のまちづくりとも連動させ、更に質の高い景観づくりを進めていくこととしている。【事業主管課】

◆ 事業 No5_熊本市における河川改修事業および流域貯留浸透事業による浸水対策の推進（防災・安全）

・鶯川河川改修係わる立地適正化計画の居住誘導区域について確認したい。【委員】

→平成 9 年浸水範囲は、市街化区域であり、そのうち約5割が立地適正化計画の居住誘導区域になっている。【事業主管課】

・鶯川調整池改修の先行実施理由について説明いただきたい。【委員】

→用地買収や建物補償を伴う河道拡幅と比較すると、短期間で整備を行い、効果発現が可能なため、先行して改修に着手したもの。【事業主管課】

・護岸整備に係わる5年間の達成率について確認したい。【委員】

→本市管理河川の改修は昭和 47 年から実施しており、河道を拡幅する護岸整備には、用地・家屋の補償や移転が伴うため、多大な費用と時間を要する。
このような整備を行うにあたり、予算が限られていることに加え、今回の事業区間においては、護岸整備に付帯し、農業用用水堰の改修や橋梁の架替えに費用を要したことも、達成率が伸びなかった一因となっている。【事業主管課】

・流域貯留浸透事業で整備されたグランドの、貯留後のグランド状態について確認したい。【委員】

→グラウンドへの一時貯留後は自然排水するため、降雨後の使用に支障はない。
また、他の区域からの雨水を貯留する施設ではなく、グラウンドに降った雨を一時的に貯留する施設であるため、土砂の堆積はなく、繰り返しの貯留を行っても、グラウンドの使用に支障はない。【事業主管課】

・2019 年度までに整備を終えた区間における、2020年7月の熊本豪雨時の効果について確認したい。【委員】

→2020年7月の熊本豪雨において、浸水被害は発生しておらず、一定の効果を発現している。
【例】県道田迎木原線では、大雨時に、旧天明新川の横断部で道路冠水が発生していたが、河川改修を行ったことで、2020 年 7 月豪雨時の道路冠水は発生しなかった。【事業主管課】

・流下能力や貯留量は指標のひとつにならないか確認したい。【委員】

→流下能力については、河川毎に異なり、同一河川においても上流部、下流部などその位置により異なるため、計画全体の成果指標としての設定は困難と考えている。
また、貯留量については、指標として設定することは可能であるが、目標達成状況の評価にあたっては、現在設定している「貯留施設の整備箇所数」と同じ性質のものを評価することとなる。本計画は継続するため、Ⅰ期計画・Ⅱ期計画の達成状況を確認できるという観点からは、同一指標での評価を継続したがよいと考えている。【事業主管課】

◆ 事業 No6_地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道 砂原四方寄線(砂原工区)

・工事費の内訳及び便益算定に使用している交通量等について確認したい。【委員】

→工事費は暫定形(2車線)の費用、用地費は完成形(4車線)の費用。【事業主管課】

→計画交通量は、暫定2車線の交通量。【事業主管課】

→便益算定に使用している交通量は、暫定形の交通量【事業主管課】

・3次救急医療施設までの所要時間設定根拠について確認したい。【委員】

→北部地域からは、熊本医療センターが距離的に近い施設となるが、済生会熊本病院を選定した理由は、脳卒中、急性心筋梗塞など緊急性の高い心疾患、脳血管疾患に対し、県内一位の高度医療体制の整っている施設であることから、選定している。【事業主管課】

・走行時間短縮便益について確認したい。【委員】

→砂原工区の整備を含む事業化ネットワーク条件を「整備あり」、当該道路網から砂原工区を除いた道路ネットワーク条件を「整備なし」とし、両条件で算出した費用の差分により、走行時間短縮便益などを算定しているため、花園工区や池上工区の便益の加算、二重計上にはならない。【事業主管課】

・池上～熊本臨港線までの区間は、野口から島崎まで供用している路線重複しないか確認したい。【委員】

→池上工区の一部区間と砂原工区は(都)野口島崎線と並行する路線となるが、(都)野口島崎線は慢性的に渋滞が発生している状況であるため、自動車専用道路である砂原工区を整備することにより、当路線を含む周辺地域の渋滞が緩和され、物流や医療、災害時の復旧、支援などに大きな効果を発揮する。【事業主管課】

・植木方面から天草方面(熊本天草期間道路)への接続について確認したい。【委員】

→熊本天草幹線道路(自動車専用道路)については、国土交通省により整備が進められており、熊本西環状道路と接続する計画となっている。しかし、接続区間は現時点で事業化されていないことから、先行する熊本西環状道路は、一般道路である熊本港線に接続する形となる。今後、熊本天草幹線道路の整備を進める中で、熊本西環状道路との接続方法を詳細に検討する。【事業主管課】

・植木バイパスの工事や供用時期等について確認したい。【委員】

→国土交通省が事業を進めている植木バイパスについては、国道 208 号から植木駅付近までの区間約 2.3km が既に開通しており、残区間となる熊本北バイパス接続箇所までの区間約 2.4km の工事が進められている。また、残区間の内、砂原四方寄線から熊本北バイパスまでの区間約 900mについては、令和4年度中の供用開始が公表されている。【事業主管課】

・中九州横断道路による大津町から熊本港までの所要時間の短縮効果に伴う、中九州横断道路の工事区間の距離や全線供用の時期について確認したい。【委員】

→国土交通省が事業を進めている中九州横断道路の熊本側区間約 60km のうち、既に「大津熊本道路」の9.1km区間(合志～九州縦貫自動車道)が事業化されており、R4.3 時点において、全線供用の時期は公表されていない。【事業主管課】

・事業費等の工事区間及び便益の算定に用いた区間の算出方法等について確認したい。【委員】

→費用及び算定に用いた区間は、砂原 IC～池上 IC 間【事業主管課】

なお、便益の算定条件については、「費用便益分析マニュアル(国土交通省)」に基づいて算定。砂原工区の整備を含む事業化ネットワーク条件を「整備あり」、当該道路網から砂原工区を除いた道路ネットワーク条件を「整備なし」とし、両条件で算出した費用の差分により、走行時間短縮便益などを算定している。【事業主管課】

・交通混雑の緩和の根拠について確認したい。【委員】

→砂原四方寄線の整備有無の交通量の変化については、熊本都市圏全域を包括した広域的な予測結果であり、1000 台/日以上の減少を想定。【事業主管課】

→砂原四方寄線の整備により、広域的に渋滞箇所の交通量減少に繋がるが、主要渋滞箇所(20km/h未満)においては、箇所ごとに渋滞の状況や要因が異なるため、更なる個々の詳細な分析が必要である。平均速度や主要渋滞箇所数は、交通渋滞の要因として交通量は大きな要素となるため、広域的な渋滞緩和につながるものと考えている。【事業主管課】

・各合流点における更なる渋滞箇所の緩和計画について確認したい。【委員】
→起点、終点、インターチェンジ等の合流地点となる交差点などについては、円滑な交通処理ができるよう一般道路側も含めて右折レーンを設置するなどの交差点改良工事を行う。【事業主管課】
・事業の効果（広域交通ネットワーク形成等）は独立した個別の効果となるか確認したい。【委員】
→道路には様々な機能があるため、機能ごとに期待される効果としてまとめている。なお、これらの評価指標は、国の新規事業採択時評価に準じて、取りまとめを行っている。【事業主管課】
・幹線道路の代替路として機能する根拠及びグランメッセへのアクセスとの関連について確認したい。【委員】
→グランメッセへのアクセスについては、砂原工区の整備により、市街地を通過する交通が、砂原四方寄線に転換し、市中心部の交通量が減少することから、アクセス向上に繋がるもの。【事業主管課】
・旅行速度の比較について確認したい。【委員】
→熊本地震時には交通状況が昼夜を通して平常時と異なることから、熊本地震前後の日平均の旅行速度を用いて比較している。【事業主管課】
・事業の長期化の原因について確認したい。【委員】
→高架構造が事業長期化の要因のひとつではあるが、事業期間については、予算措置の状況、用地交渉の難航やトンネル等の大規模な道路構造物の工事など、事業各段階の様々な要素が関係する。本工区においては早期の完成を目指す。【事業主管課】
・計画交通量の算出根拠について確認したい。【委員】
→将来想定される道路網において、国土交通省が「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」結果をもとに作成した自動車の移動量の将来予測値（将来 OD 表）を用い、計画する路線を通行するであろう一日あたりの交通量が計画交通量となる。【事業主管課】
・推計値が令和22年度である理由について確認したい。【委員】
→国の交通量配分実施要領（案）」に基づき、20年後となる令和 22 年度の交通量推計を行っている。また、『道路構造令の解説と運用』において、20年という期間は一般には現実的な構想に対する予測の限界であるとされている。【事業主管課】
・事業着手するに当たり、計画決定時から見直された事項について確認したい。【委員】
→当初、砂原工区の主な道路構造は盛土として計画していたが、以下の理由により道路構造について防災面、経済性、環境面など総合的に検討した結果、橋梁形式に見直している。
（理由）①事業中である池上工区の最新の地質調査や現場の施工状況などから、想定以上軟弱地盤であったこと。
②当路線は災害リスクの高い浸水想定区域内に位置していることから、近年の気候変動による災害の激甚化への対応も必要であること。【事業主管課】
・2 車線から 4 車線への移行について確認したい。【委員】
→現時点において 4 車線へ移行する時期や方法は未定。国道3号植木バイパスや中九州横断道路などの周辺広域道路の整備状況や暫定 2 車線の交通量を踏まえ、4 車線化の時期を判断する。【事業主管課】
・2 車線と 4 車線整備の事業評価指標の相違について確認したい。【委員】
→2 車線整備と 4 車線整備では、事業費及び計画交通量に違いがでるため、定量的指標（B/C）の評価値は変動する。【事業主管課】
・市街地化が進むことによる、建設費の予算が、今後、膨らむのではないか。【委員】
→当路線は、都市計画決定しており、一定の建築制限（都市計画法第 53 条第 1 項、同 54 条）がかかっている状況であり、今後、事業認可後は事業地内の宅地化に、さらに強い制限がかかる。また、道路構造については、地質状況などを踏まえ、比較検討を行い、経済性、安全性、施工性などを考慮した上で想定されるあらゆる経費を事業費として算出している。今後も事業を進める中でコスト縮減に努める。【事業主管課】

以上