

○ 令和 6 年度（2024 年度）熊本市公共事業評価監視委員会（第 1 回）議事録

1. 日時 令和 6 年（2024 年）7 月 5 日（金）午後 1 時 0 0 分から
2. 場所 熊本市役所議会棟 2 階予算決算委員会室
3. 議題
 - (1) 公共事業評価について
 - (2) 委員会の運営方針（案）について
 - (3) 事業概要説明
4. 出席委員
柿本委員長、井寺委員、岡委員、桑原委員、田代委員、林委員、藤木委員、
松村委員、宮島委員
5. 議事録

1 3 : 0 0 開会

議題 1 公共事業評価について

- ・ 事務局より、公共事業評価の目的、対象事業、種類、時期等について説明。

議題 2 委員会の運営方針（案）について

- ・ 事務局より、委員会の運営に関する基本的な事項について説明、異議なし。
- ・ 令和 6 年度（2024 年度）の審議等に関する事項については、合議方式（一般審議）とする。

議題 3 事業概要説明

- ・ 事業主管課より、審議対象事業の概要について説明。

1 4 : 4 7 閉会

○ 令和 6 年度（2024 年度）熊本市公共事業評価監視委員会（第 2 回）議事録

1. 日時 令和 6 年（2024 年）10 月 8 日（火）午後 1 時 30 分から
2. 場所 熊本市役所議会棟 2 階 議運・理事会室
3. 議題 一般審議
 - 社会資本整備総合交付金／
 - (8) 公共交通を基軸としたまちづくり（第 2 期）
 - (1) 九州中央の交流拠点となる魅力的なまちづくり（第 2 期）
 - (2) 渋滞を緩和し、良好な生活環境を確保する道路整備（第 2 期）
 - 防災・安全交付金／
 - (3) 災害に強く市民が安心できるまちづくり（防災・安全）（第 2 期）
 - (4) ひとにやさしい道路空間の創出（防災・安全）（第 2 期）
 - (5) 安全で快適な道路環境の整備（防災・安全）（第 2 期）
 - (6) 地域の暮らしやすさを実感できる防災・安全事業の推進（防災・安全）
 - (7) 安全で災害にもしなやかに対応できる無電柱化の推進（無電柱化推進計画支援）（防災・安全）
4. 出席委員
柿本委員長、井寺委員、岡委員、桑原委員、田代委員、林委員、藤木委員、松村委員、宮島委員
5. 議事録

13：30 開会

移動円滑推進課の議題：(8) 公共交通を基軸としたまちづくり（第 2 期）について審議いただき、その後に道路計画課：(1) ～ (7) の 7 事業については、一体的な整備を行っているものであるため、3 つの区分ごとに説明並びに審議をお願いしたい。【事務局】

議題 一般審議

(8) 社会資本整備総合交付金／公共交通を基軸としたまちづくり（第 2 期）

◆ 委員から事前に質問があった点について説明【事業主管課】

（今回および今後の事業に関して、投資した設備に対する効果を、設備を利用する交通事業者等と連携を取りながら事業を進めているのかを確認したい）

公共交通については、利用者数が減少しており、それが事業者の収益悪化やサービス水準の低下を招くといった負のスパイラルに陥っているような状況。さらには ICリプレイスの問題や、市電のインシデントなど、公共交通に対して多くの方が様々なご意見を持っていることは事実だと考えている。

本市としては、様々な交通施策に取り組んでいくことで、この負のスパイラルから脱却、そして正のスパイラルへ転換を目指している。このハード面整備していくということではなく、それを適切に有効に利用していただいて、公共交通を誰もが利用したくなるような便利な乗り物にしていく必要があると我々としては考えている。

そのためにも、バス電車無料の日や、現在熊本県で実施されている「渋滞なくそう！半額パス」など、様々なソフト施策にも事業者と共に、積極的に取り組んでいる。

前回の委員会以後にはなるが、熊本県知事と本市市長大西が車の 1 割削減、渋

滞半減、公共交通 2 倍と、いう共通の目標を掲げ、今後は今まで以上に県市交通事業者連携を図りながら、自動車から公共交通への転換を図り、この公共交通を基軸としたまちづくりを進めていきたいと考えている。

<以下、質疑応答>

- ① 資料 177 ページの推測値について、過去 5 年間の数値からということだが、令和元年度の数値に戻るのが精いっぱい、その後延びることができるのか、本当にそうなのかと思う。コロナという特別な状況にあって、少しずつ戻っていく数字だが、これを推測値のデータとして計算していいものか。人口が減っていく中、利用者が令和元年度に戻るのが精いっぱいその後横這いか下がるのではないか。これでよいのか。今後改善措置の必要性がないという認識でよいのか。【委員】

推測についてはコロナ前に戻る、同じ傾向で進んでいくのではと考えている。その後、確かに人口減少、熊本市でも国勢調査では 2020 年ぐらいから人口減少が続くというような状況で、母数の利用者数自体が下がっていくので、単純な推測というのは難しいと考えている。今回の推測は簡易的な計算で、伸び率を計算している。フォローアップは不要としているが、第 3 期計画の中で同等な指標を設定しており、その中で適切に事業効果の管理をしていきたいと考えている。【事業主管課】

- ② 事業はハード面を充実していくが、現実には公共交通機関を利活用していると便数が減っている。利用したくても利用しにくくなっているというソフト面も充実するようにしていただきたい。【委員】

確かにバスや市電の運転士不足で、利用便数がどんどん減っていった状況は事実としてある。我々としてもそこに対して危機感を非常に持っている。熊本市交通局ではこれまで年に 1 度、運転手の雇用を募集していたものが通年で募集するようにしている。少しずつではあるが改善に向けて動き出せるようなところを一步一步現在進めている。その効果が出るには時間がかかるが我々としても精いっぱい頑張っていく。またハードだけではなく、しっかりとソフト施策も使いながら、利用者の方が使いやすく便利に感じていただけるような公共交通となるよう取り組んでいく。【事業主管課】

- ③ 便数が減っていて利用者数が減っていることを単純に比較してグラフを載せてよいのか。何かの割合でとかではどうか。単純にカウントで比較できるものでしょうか。【委員】

利用者数のカウントにつきましては、例えば IC カードでカウントしているため、便数が減ったとしてもその個人の利用回数は大きく変動しないのではないかと考える。やはり便数が減ることで、そもそも公共交通の利用が減っているのではないかと、運ばれる人が減るのではないのかという点については、(交通局が) 3 両編成の車両を年末導入に向けて準備を進めている。1 両編成から車両を大きくすることで、便数は 3 分おきが 4 分おきになったとしても、1 回に運べる人数を増やすなどして、しっかりと市民の皆様の公共交通の利用を確保していきたいと考えている。【事業主管課】

- ④ 駅の近くの駐輪場について利用状況を確認されているか。確認されているなら

ば供給する必要がないか、さらに供給しなくては行けないか把握されているか。
【委員】

熊本駅の駐輪場は無料駐輪場ということで年間の駐輪台数は把握できていないが、毎年 10 月の金曜日に実態調査を全市で実施している。平成 16 年は駅舎の北南で約 700 台、令和 5 年の調査では 1,400 台と駐輪台数は増えている。現在は熊本駅に北、中央、南、田崎橋という四つの駐輪場を作っており、台数的には充足している。今後自転車利用者が増える状況になれば検討する。今現在のところは余裕がある。【事業主管課】

- ⑤ 改善措置は必要ないと考えている一方で今後の評価指数見直しの必要性、成果指標の項目の見直しを実施するとあるが、3 期で今回の 5 項目をどのように見直しをしているのか。【委員】

第 2 期から第 3 期に向けての指標の見直しについてだが、第 2 期については、一つ目と二つ目の指標が公共交通利用と市電の利用という類似の指標になっていた。そのため第 3 期においてはそれをまとめて市電の利用者数に一本化している。居住誘導区域内における人口密度については引き続き、こちらは立地適正化計画の絡みもあるため、継続して確認し、交通結節点における駐輪場利用台数についても調査していく。第 3 期では、駐車場施策をより深めていくので、新たな指標として、中心市街地の歩行者数を（中心商店街 32 地点、熊本駅前 4 地点）についても、その動向の変化を測定していくことを追加した。以上 4 点で第 3 期については進めていく。【事業主管課】

- ⑥ 乗車されている方たちの時間と年齢層には波があり、昼間は少ない。少ない時間帯の方たちを伸ばすにはどういう形で利用されているといった指標はとりにくいものか。また、公共交通を利用する満足度が高ければ利用する方も増えて、交通渋滞が減ってくると思う。これを指標化できないか。【委員】

公共交通の朝の時間帯は通学通勤の方が 7 時 8 時台に集中している。新聞等でも報道されているように、健軍（電停）の積み残しや水前寺（電停）での積み残しの状況は現地で確認している。健軍では、7 時半頃に長い列ができており、そこには学生や通勤する社会人がいた。このようなピークをずらしていくというのは、渋滞対策の面で非常に効果がある。今県と協力しながら、出勤時間の時差出勤の取組を行っている。公共交通利用の満足度を指標に入れていく観点は非常に重要かと思うので、今後市で様々な計画策定していく中で検討していく。利用者の満足度については、駐輪場に限らず公共交通全般に言えることであるので、政策部局とも調整しながら、公共交通全般を市民アンケート項目に入れ、皆さんの民意を把握できないか、検討していきたいと思う。【事業主管課】

- ⑦ 市電だけの部分に対する発言となるが、車椅子利用者を含む利用者の利便性向上や安全に利用できるようになったことについては意義を感じる。ただ、未達成の部分である「公共交通利用者数の増加」や「市電利用者数の増加」については指標の設定範囲が広いため、この指標だけでは見えない効果が確実にあるのではないかと。またこれらの指標は、ハード整備だけでは限界がある。コロナの影響はあるかもしれないが、ハード整備にプラスして、その他の様々な手法を用いて達成しなければいけないところもある。未達成ではあるが、対応方針のところはご提案のとおりでよいと思う。【委員】

- ⑧ ハード整備の結果と今後どうやっていくかということが重要。市電の拡幅で車椅子利用者が利用できるところが 1ヶ所だと起終点にならないので使えない。利用者が乗り降りする場所で詰まってしまう。その辺りの評価が入ってこない、本当に便利になったかとか、速達性が確保できたかとか判断はできない。第 3 期でも電停の拡幅は入れられているか。【委員】

電停改良については第 3 期も継続していく。【事業主管課】

恐らく全部はできないと思うが、今後どのようにされていくか。【委員】

第 1 回で委員からバリアフリーに対してお尋ねがありましたが、費用の面から全ての電停をバリアフリー化というのは難しい面がある。目標としては全てをやるようにバリアフリーマスタープラン計画を立て、その中で利用者数とか、より効果があるところを優先的に事業化したいと考えている。【事業主管課】

◆「事業全体（案件 1～7）と成果指数」と「事業と成果指標の関連」の説明
【事業主管課】

- (1) 社会資本整備総合交付金／九州中央の交流拠点となる魅力的なまちづくり（第 2 期）
- (2) 社会資本整備総合交付金／渋滞を緩和し、良好な生活環境を確保する道路整備（第 2 期）

<以下、質疑応答>

- ① 指標の平均走行速度ですが、計画に渋滞に関する事業を位置付けて、着々と事業を進めていることはよく分かった。ただ、目標としている政令市の平均値である 24 キロは、実際具体的にこの計画に掲げている道路事業を進めたとして本当にこの 24 キロになるのか疑問である。やはり道路はネットワークもう一つは土地利用。県では熊本市と一緒に、パーソントリップ調査やマスタープランの見直しに関して土地利用動向を見ている。市街地の中では人口密度がかなり動いており、そういった土地利用の変化と、それに伴うエリアごとの発生集中交通の変化があるので都市圏全体押しなべて 24 キロに上げたら相当な高いレベルである。目標の設定が高すぎるのではないか。土地利用がどういうふうに進んでいくか踏まえたときに、どの程度の目標が適切なのか、これをしっかり検証し目標を設定しないとなかなか簡単には達成できないと思うので、今回はこれで事実としてあるので、次の計画のときに位置付けた事業の内容と目標をしっかりと整合させるような調整ができればよいと思う。【委員】

我々の思いとしては、平成 27 年度に全国一斉に行われた交通センサスの結果、熊本市の中心部の平均走行速度がワーストという状況であり、そこを何とか改善したいという思いで、まずは同規模の政令市の平均値を目標としたが、この構成する事業との因果関係が少し弱いのではないかと前回の委員会でもご指摘があった。この 5 年間でその情勢も変わってきており、具体的な周りの状況や個別の事業によって、達成すべき目標を積み上げる形で今後指標の検討をしていきたいと考えている。【事業主管課】

- ② 指標 2 について、現在の代替ルートでは 48 分かかり、将来的にはそれが約 29 分 40 秒になる説明は分かった。実測値の既存 3 号線ルートが 72 分、それと代替ルートを比較すると 24 分早いので、分散の効果があつたのではないかとのことだが、これを分散の効果というのであれば、3 号線のほうが今まで 48 分だったのが 72 分となっているので、果たして分散効果と言えるのか。72 分とは 1.5 倍ぐらいになっているのはなぜなのかと素朴な疑問がある。これは実測ということでしたので、やはりいろんな要因があるのかと思うが、それについて教えていただきたい。【委員】

こちらについては、私たちも当初 48 分となっていた 3 号線ルートにおいて 72 分となっていることは、遅くなり過ぎではないかと感じている。詳細については、いろいろな要因があると思う。今後どういう要因によって走行速度が遅くなっているのか検討していくが、一つの要因としては、T S M C の進出等による影響もあるのではないかと推測はしている。【事業主管課】

- ③ 指標 1 と 2 の走行速度の実測値というのは、どのようにとっているのか。例えば何日間か時間帯を決めてその平均なのか、それとも毎年何月何日の何時から何時までと決めてやっているのか。曜日とか天候などいろんな状況で数値は変わるので非常に曖昧な数値のような気がしたので質問です。
もう一つは、指標の 2 ですがこれも実測値というのは同じように時間帯とか天候とか、曜日とか一般的に※五十日（ごとおび）だと急に混むので、その辺はどうなっているか。※月のうちで、五と十のつく日。取引の支払い日にあたり、交通量が多くなる。【委員】

実測値につきましては、全国一斉に実施される交通センサスの計測ルールで実施している。平均的な交通量を取るように、秋の平日で祝祭日の前後や悪天候を避けるなど、同じ条件・同じ道路で車を実際に走らせ、3 回の平均値を以て平均速度としている。熊本都市圏で 2 環状 11 放射道路の計画があり、特に熊本市中心部に向かって動く放射道路において、先ほどの条件を満たして走りその平均値を毎年とることで、熊本都市圏の交通状況の変化を計っている。計測は通勤時間の混雑時間帯である 7 時から 9 時に行っている。北東方面では T S M C の進出に伴い、交通状況も変わってきた影響もあると思うので、今後の計画に活かしていきたいと考えている。【事業主管課】

- ④ 指標 7 について、対象橋梁は 13 橋だと思うが、1 橋は架け替えになっているので母数は 13 のままでいいのか。架け替えとなると全然違う。【委員】

橋梁のカウントの仕方ですが、今回の橋梁長寿命化というくくりであるので、橋梁長寿命の手法において修繕と架け替えが長寿命化の手法として認められている。長寿命化というくくりの中では外し切れなかったという事情がある。【事業主管課】

- ⑤ 代表事業について、事業を色々やっている中で事業規模が大きいものが優先されたというわけではないようだが選ばれた理由は何か。【委員】

今回、各計画における代表事業は、指標への効果を反映できる事例を優先して選んでいる。また、社会資本整備総合交付金は主に 5 か年の計画であるため、計画期間中に事業が完了し、効果が発現している事業を積極的に紹介している。【事業主管課】

- ⑥ 渋滞を緩和し、良好な生活環境を確保する道路整備（第２期）の対応方針「同種事業計画調査の在り方や事業評価の手法の見直しの必要性」について、定量指標は見直しを行い新たな同種事業の計画に生かしていくとあるが、計画を立てるときに同種事業を見ていくと、指標③で地域計画の着手率の向上を使っているが、新市基本計画が出来たのはかなり前である。今では立地適正化計画などもあり、新市基本計画と空間的な位置で齟齬が出てきていると思う。その辺は考慮されないのか。優先順位が変わってくると思う。【委員】

上位計画との関連性になるかと思うが、立地適正化計画は都市マスタープランの実行計画であり、どういう方向に発展させていきたいか、地域拠点などを設定した計画である。確かに指標③の新市基本計画については、熊本市と３町が合併するときのもので１０年以上経っている。今後、居住誘導させていきたい地域と合わない事業も出てくるが、一部地域の発展や経済性、また地域の必要最低限のインフラの整備などにつきましては、継続的に必要性を判断しながら、実施していきたいと考えており、立地適正化計画の方針と大きく齟齬が出ないようにバランスをとりながら進めていきたい。【事業主管課】

- ⑦ 渋滞を緩和し、良好な生活環境を確保する道路整備（第２期）では、かなりの数の事業数が出てきている。渋滞を緩和して、なおかつ良好な生活環境を確保するというのは大きな計画にもなっているが、この事業を行った周辺は渋滞緩和できているのか。良質な生活環境は確保できているのか。【委員】

この計画が社交金事業でいろいろな事業があり、渋滞対策や地域の活性化となる。例えばＪＲの鹿児島本線の踏切で渋滞が発生していたところ、ＪＲ在来線の連続立体高架事業に合わせ踏切の除却と道路を整備した。本妙寺辺りは、踏切による渋滞がひどい箇所であったが道路整備により高い効果があった事業である。【事業主管課】

（３）防災・安全交付金／災害に強く市民が安心できるまちづくり（防災・安全）（第２期）

（４）防災・安全交付金／ひとにやさしい道路空間の創出（防災・安全）（第２期）

（５）防災・安全交付金／安全で快適な道路環境の整備（防災・安全）（第２期）

<以下、質疑応答>

- ① 緊急輸送道路を位置付け後、例えば熊本地震で市民病院は移転した。そうすると輸送路は変わってくるが緊急輸送道路は固定されているのか。例えば日赤も老朽化していて、もしかしたら建替えるかもしれない。緊急輸送道路と無電柱化は空間的なもので移動できない。この辺の柔軟性はどうか考えるか。【委員】

緊急輸送道路については、熊本県内の緊急輸送道路ネットワーク計画改定のために、協議会が設置されており、平成２６年に緊急輸送道路ネットワーク計画が熊本県内で策定された。どのような路線を緊急輸送道路とするかは、まず災害拠点を設定する。例えば病院とか、災害時に行政機能を持つ県庁、市役所等々を災害拠点と設定し、それらを結ぶ路線を緊急輸送道路に指定をしている。ご意見のとおり、災害拠点について例えば市民病院の建替えや、新しい大規模な病院の移転などを踏まえて災害拠点も当然変わることにな

る。定期的に災害拠点の見直しを行い、緊急輸送道路も見直すことになる。直近では令和 6 年 3 月に協議会で緊急輸送道路の改訂が行われている。【事業主管課】

- ② 水害の場合は考えてあるのか。田井島交差点付近は、ハザードマップで見ると水害の場合 2 メートルから 3 メートル浸かる。緊急輸送道路は風水害及び地震の対応を考えているのか。今回の能登地震を見ても分かるが、液状化が起きたとき通れなくなる。水害で水没したときも無電線地中化していると、それへの対応がうまくとれるのか。【委員】

この無電柱化事業は、基本的には地震によって電柱が倒壊することで、災害時に必要とされる物資の輸送や緊急路の機能を失わないように電柱を地中化するということが目的である。液状化等についても地下水の高さなどが影響してくると思うので、この無電柱化事業の中で全てを担保していくことは考えにくい。【事業主管課】

無電柱化はとてもいいことだと思うが、ただこれを考えるときに、そういう液状化等の要素も考えておかなければいけないのではないか。田井島交差点付近は地盤がとても悪く、液状化も起きやすい場所。この前の熊本地震でも川尻では液状化が結構起きている。そうすると段差ができて全然通れなくなる。橋の両側で橋が落ちて通れなくなる状況も起きている。随分前の台風 19 号の時は電柱が倒れていた。そういうのを全部経験した上で、無電柱化はとてもいいことなのだが、災害はトータルで起きるので、防災についても考えていただきたい。【委員】

緊急輸送道路の見直しがあっており、それに付随して無電柱化推進計画の改定が必要となってくる。改定に当たっては路線の選定や、その他の災害についても念頭に置きつつ考えさせていただきたい。【事業主管課】

- ③ 災害に強く市民が安心できるまちづくり（防災・安全）（第 2 期）の例でいくと、事業費が数万円ぐらいから数千万円となっている。このような事業を効率化するための工夫というか、1 件 1 件工事されているのか、事業番号ごとやエリア、同じ物件でまとめるなど効率的に行うための工夫はしているか。【委員】

橋梁の補修に限ってご説明すると、橋梁の補修は約半径 1 キロメートル以内にある橋梁を一つの工事として発注している。理由は 1 キロを超えると施工業者の移動と金額の負担等増えてくるので、基本的には同業種かつ 1 キロ以内の現場をまとめて発注するなどし、業者の受注負担の軽減をしながら事業を進めている。【事業主管課】

- ④ 道路事業の中で法面对策は、内容が安全なのかどうかがとても重大なところ。一体どのような工事の種類か具体的に分かるところが欲しい。ただネットを張りました、それで 100% と言えるのか。箇所数としては 0% から 100% と言っても安全の質が大事だと思う。本当に安全なのか、何か盛り込んである要素が資料で見ることができるか。【委員】

資料には法面对策について、どういう工事をしたかを記載はしていないが、法面对策の方法は指標⑧の資料に載せている。熊本玉名線では、磐根橋の間

のところで、熊本地震後に復旧しており、こちらは鉄筋挿入と補強土壁で行っている大きな工事である。市道に面している法面对策であり延長が短いものについては、基本ブロック積で法面对策工事を行っている。落石防護ネットを張るような工事は今回行っていない。【事業主管課】

勾配は変えていないか。【委員】

基本的に勾配を変えていないが、熊本玉名線は若干勾配を変えている。こちらはもともと歩道が狭いので歩道を広げることも一つ目的としており、それで法面の補強方法を選定して、歩道を広くするとともに法面補強を行っている。【事業主管課】

技術的に水抜きは確実にしているか。【委員】

背面の水抜きも各工事実施している。【事業主管課】

(6) 防災・安全交付金／地域の暮らしやすさを実感できる防災・安全事業の推進(防災・安全)

(7) 防災・安全交付金／安全で災害にもしなやかに対応できる無電柱化の推進(無電柱化推進計画支援)(防災・安全)

<以下、質疑応答>

- ① 龍神橋が架け替えになったが道の線形が悪くなっている。死亡事故はないが自転車等も多くなってきて接触事故は多くなっているので、モニタリングが必要ではないか。今後モニタリングするような計画はあるか。【委員】

龍神橋のモニタリングの予定は現時点ではない。ご意見のように線形が悪いことで、接触事故等があることは認識している。【事業主管課】

自転車の走行帯を設けたことで以前より自転車量が多くなっている。前は一方通行だったのが今は相互通行になっていることでも多くなっている。【委員】

もとの龍神橋が一方通行で離合ができないようになっていた。24年度の豪雨災害に伴い、架け替えのときに拡幅をしていて橋の部分が架け変わった状況である。確かに熊本大学に向かって産業道路側から入る交通が行きやすくなったということで、自転車の流れが多くなった状況は把握している。産業道路に向かった道路整備を市として考えているので、現地の状況を把握しながら道路整備に優先順位を付けて実施していく。【事業主管課】

- ② 今回の94%の達成目標は、例えばここからここまでの全部が地下に埋没できなくて、途中どうしても地上とせざるを得なかったから94%なのか。そこを具体的に教えて欲しい。【委員】

今回無電柱化の事業が二つの計画にまたがっている。国の重点要件の見直しがあり、最初の条件ではエントリーできなかったものが途中できるようになり、1路線だけが一つの計画となっている。よって無電柱化事業1本だけの

成果指標ではなく、無電柱化事業全体の完了率としている。ある路線のうち94%で終わったというわけではなく、無電柱化事業全体に対して完了率が94%としている。【事業主管課】

すべての一般審議案件について、対応方針案に関して、熊本市が策定した原案通りとすることで異議なし。

16：33 閉会