

# 令和4年度（第1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6月21日（火）

11：00～11：50

場 所：北九州市役所 特別会議室A

## 1 事業内容説明について

【再評価】北九州広域都市計画道路戸畑枝光線他街路事業・有料道路事業  
～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

戸畑枝光線の重要性については、無料の道路の時からご説明を聞いておりました、交通ネットワークの強靱化という意味で非常に有用だと認識しております。東田地区へのアクセス向上だけではなく、接続される響灘地区については、洋上風力の関係や新エネルギー関係の施設が今後集積していくと見込まれる地区ですので、そういった地区へのアクセスが強靱化されるというのは非常に重要なことであると考えております。

1点だけ申し上げさせていただくと、市民への説明にはご留意いただけたらと思います。説明の始めにあるように、全体事業費が増加しますし、有料化もします、というワードだけで捉えられてしまうと誤解を生んでしまうという可能性がありますので、有料化して受益者負担にさせていただく代わりに、市の負担を減らさせていただいて事業を遂行するという点を丁寧に説明した方が良いと思います。

### ●事業課

市民の方への説明の仕方という点のご指摘を頂きました。今回、検討会議にお諮りをしまして、その後ご承認いただけましたらパブリックコメントなどを実施していく中で、広く市民の方の意見は聞いていこうと考えておりますし、この期間の中で、我々としては市民説明会を併せて開催していこうと考えておりますので、この説明会の中で地元の方への周知をしっかりと図っていく、その中で、今ご指摘があったように、事業費が増加になり、有料化になるということだけを捉えられないよう、しっかりとこの事業の趣旨をご説明して、利用者の方も享受できるメリットも出てまいりますし、市の財政的にもメリットがあるというところは、しっかりと丁寧に説明させていただきたいと思っております。

### ○構成員

戸畑枝光線が有料化するという点に関して、月に2、3回利用しますが、沢山車が行き交っているので、その方たちがどのように判断するのかわかることを考えると、市民の方にどれだけ説明をして理解していただくかというのが重要ではないかと思っております。

また、維持管理という面では、市がやっているのと違って高速道路公社の方でやっていただけるということを考えますと、安全性という点では、そちらはすごくメリットがあるのではないかと考えます。

全体的に、有料化をし、一体化するという事は北九州市にとってすごくいいことだと思いますし、何か災害が起こった時に、交通が遮断されるということを考えますと、これはいかに重要なことなのかということを、ひしひしと感じるところです。

今回のことは非常に賛成ですが、1点、北九州道路が開通したときに、お試し期間のような安価な料金で、いくらだったか覚えていませんが、そういうようなお試し期間の取組みで、市民の方に理解をしていただくのと同時に、乗っていただくということをしたらどうかなと思います。管轄が変わってしまうので、それはできないかもしれませんが、一つのPRになってよいのではないかと思います。

## ●事業課

公社の料金のことをご説明させていただくと、福岡北九州高速道路公社は、建設債務を通行料金収入で償還していくという、有料道路制度の仕組みの中で、事業を行っています。

料金割引をすることについては、今ご説明しました公社の償還に影響のない範囲でというところで行う必要があると思っております。

実は、この北九州高速については、これまでも、区間割引ですとか、ちょい乗り割引といった社会実験を3回、過去やってきたこともあります。その時に、都市高速の交通量が一時的に増えて、一般道路の交通がある程度減少するという一定程度の効果があったんですけども、この実験の時にはいずれも料金収入が減収となってしまったというところもあって、その後そういった社会実験ができていないところがあります。

こういった過去の社会実験でも明らかになりましたように料金収入の面で、採算性がどうやって確保できるかというのは、重要な視点になるのだらうと思います。

こういった点を踏まえて、北九州高速利用促進の視点は、確かに重要な視点でございますので、公社の安定的な経営ということも踏まえながら、公社と、同じ設立団体の福岡県と割引きプランや料金体系について、何か工夫ができないかというところは、今でも議論は行っておりますが、引き続き継続して検討していきたいと思っております。

## ○構成員

市民としては嬉しいですね。

## ●事業課

設立団体としては、やっぱり安定的な経営ということもあって、だからやらないということではなくて、皆さんに享受していただいて、これは便利な制度ができたなというふうなところを何か工夫してやれないかとずっと議論をしていますが、引き続きやっっていこうと思います。

## ○構成員

この環状道路は、繋がって初めて全体の機能を発揮できるわけですから、この道路事業自体はすごく必要なことですし、メンテナンスのことを考えると、有料であるということについても異論はありません。

有料道路から外した時もいろいろやるべきだという意見を当時言わせていただいておりますので、そういう意味では、必要な方向になったのだなということで理解しています。

1つ確認をさせていただきたいのが、前の有料道路から外して一般道路事業としたときに、今ちょっと見ると大規模な補修事業があったので、道路公社の方の財政的な問題として、一般道化ということですが、この大規模な補修も公社側が全部負担をするという前提で、そういうことが起きているわけですね。公社側に対しては、市からの財政負担というか、定常的にお金がいつているのですか。

## ●事業課

公社の財源でいうと、設立団体からの出資金、国からの無利子貸付、特転債だとか民間からの貸付、こういった大きな四つの項目で確保しているんですけども、例えば、新たに路線を延長するとかですね、そういった時には出てきます。

この北九州高速4号線っていうのはもともと公団が持っていた状況から、北九州高速に組み入れられ、今のような形になっています。だから、最初に老朽対策をやらないといけない路線になりましたけども、それ以外の理由として当時の整備計画から落としたのは、東九州自動車道へのアクセスで小倉東インターの延伸とかいうところも新たな事業として出て参りまして、やっぱりこちらの方も非常に重要だということで、新規の路線延長ということで、この時には、設立団体からの出資金だとか、民間からの借入れとかいうところで新たな財源を公社が確保しているというところがあります。

## ○構成員

ネットワークとしては、北九州の高速について、これで大体全部終わりということでよろしいですか。私が言いたいのは、まだ新規計画があってそっちをやろうとすると、また有料化か無料化かっていう議論をしなきゃいけないような事態が生じる可能性があるのか。大体、修繕なり大規模修繕っていうのは、今から必ずまだ定期的に起きてきますから、新規の計画みたいなものと関係したところで、将来展望とかあるのかなと。

## ●事業課

大規模修繕については、北九州高速4号線の大規模修繕の話をしましたけど、他の路線についても手を入れないといけない状況が来ていまして、かなり施設としては老朽化していまして、実は大規模修繕事業、今年度からやろうとしています。

その財源についてはですね、実は公社を取り巻く環境が少し変わって参りまして、令和2年度に制度が変わって償還期間の延長ができるようになっているので、10年間償還期間を延長して、その中で得られる料金収入を財源に大規模修繕をやろうとしています。その他、公社が持っている、不測の事態に備えた貯蓄のようなものも合わせて、緊急性の高いところから、そういう大規模修繕を今からやっというところはあるんですけども、しばらくは健全な状態で日常的な維持管理の点検でやっていけるんだらうと思いますけれども、いずれまたそういう時期が来る可能性はあります。その時は、また少し知恵を絞らないといけなくなるんだらうと思います。

北九州高速の新規路線がもうないのかというところで言いますと、実は後1ヶ所残っているところがございます。黒崎バイパスの前田ランプのところから、枝光までを結ぶ、渡り線っていうふうな言い方をしているんですけども、そここのところが計画としてはまだ残っておりまして、これについて、どういう形で整理をしていくとか、財源をどうするかというところはこれから議論をさせていただこうと思っております。そこが完成すればほぼ基本的には今の都市高速道路は完成する形にはなろうかと。

## ○構成員

その時はまた新しい事業の評価ということになる。

## ●事業課

公社が有料道路事業でやれないということになれば、その時に市の支出がどれぐらいになるかということも含めて、いずれにせよ公共事業評価にはかけていくことになるのだからうと思いますので、その時には、構成員の皆様からご意見をいただきながら進めていくことになるのだからうと思います。まだ具体的にいつという計画は、持っていない形です。

## ○構成員

あと20年30年スパンで考えると交通量も落ちていくっていうことになっていくと、また今の料金の話がよりシビアになってくると思いますので、今、具体的に心配してもちょっと難しいところがあるのですが、やっぱりいずれそういうことが起きうということは念頭に置かれて、今のうちに経費節減と

か、そういう工夫をされていくことが大事だと思います。

**○座長**

今のお話はどちらかというと、この事業そのものというよりは、もっと大きな構図の中でのお話ということですね。

**○構成員**

そうですね、この事業そのものというよりは全体のネットワークの話です。

**○座長**

今、コンパクトシティが、難しい状況ではありますけれども、本市の基本方針として出ているということで、居住誘導地域、それから機能集積地が、いくつか指定されて、このシートにも産業集積1から10と書いていますけれども、そのコンパクトシティの大きな流れの中でこの高速をどういうふうに整備していくかという発想はやはりいるのだろうと思う。

あと、確認ですが、B/Cの計算について、これは料金収入が入っていないのですか。

**●事業課**

B/Cの計算上は、料金収入は入っていません。

**○座長**

これは国土交通省の算定基準に入っていないということですか。

**●事業課**

はい、国土交通省のマニュアルに沿ってやっています。

**○座長**

これ、タイムスパンはどのようなタイムスパンで計算されているのですか。

**●事業課**

B/Cについてはまず、コストと便益とあるんですけど、コストについては、事業期間内に必要な整備費と、あと今回供用50年で見えていますので、供用維持管理費も含めて費用は計算しています。便益についても、共用してから、50年までの間で得られる便益という形で計算をしています。

**○座長**

だから、基本的に時間軸は揃っていないのですか。

**●事業課**

そういうことなので、発生してくる費用だとか、将来に渡って出てくるので、費用だとか便益が。それを、計算をした上で、現在価値化しています。社会的割引率4%で割り戻して、評価基準年で評価しています。

**○座長**

そういうことだと思いますが、正確にこう反映されてないとかあるのかなと、あと50年だから、そのかかっているコストの間には当然料金収入等の、プラスの面もあるし、それから市民に対する便益や経

済的な評価、そういったものがあるので、これはこれで計算に則ってやっているのも間違いなくて、1を超えていますので、十分OKだとは思いますが。本当は手持ちでその辺りもしっかりと計算すると、どうなっているかというのは把握していてもいいかなというふうに思います。先ほど市民に対して説明の趣旨を理解してもらおうという話がありましたけれども、そういったところで、市民に対するメリット、それから、北九州市にとってのメリットというのは、説明する時に使える可能性はあるので、これからこれだけの間に料金収入ってこれだけ入ってきますよとか。これ1つの基準の計算に沿った計算で間違いはないと思います。本当は実態にもう少し沿った形で計算できなくもないかなという気もしています。

### ●事業課

事業の継続性を語る意味から、国の評価マニュアルに沿っての3便益になっていますので、今おっしゃられたその付加価格的な便益とか費用とか、そういったところがどこまでできるかということもあると思います。

### ○座長

直接的には料金収入であるし、それから、時間節約に基づく、その経済価値の増加を計算すると、やはりこの都市高速道路のメリットというのは市にとってかなりあると思います。そういった数字を握っていて、市民に対してそういったメリットがありますよというのは説明ができると思います。

### ○構成員

高速に乗っている時間短縮以外に、一般道の渋滞緩和の時間短縮も入っているのですか。

### ●事業課

そうです。この走行時間短縮便益ですけども、ネットワークすべてで、整備前後の時間短縮がどうかっていうのを積み上げています。

### ○構成員

分かりました。国交省の事業評価は、定性的な評価という形で、少しB/Cの後ろに数行くっついていったような気もするのですが。道路の場合、3便益しかカウントしないという国の方針なので、すごく低めに出るんですけども、その他の定性的な評価についても、少し資料をくっつけていたらと思いますし、元々ストック効果という言い方で、3便益以外の研究はずっとこの数年、中々固まらないんですけども、それはやられているので、説明するときは、付け加えてもいいのかなという気がします。

道路についてはB/Cがすごく厳しいので、港湾だとすごいですが、全く桁が違う数字が出てきますから。

### ○座長

そこのところはまた検討していただければと思います。

### ●事業課

おっしゃる通りストック効果ということも、確かに定性的な評価というところでは、環状ネットワークができるメリットとして説明できる材料になると思います。

### ○座長

環状に繋がるというメリットは、独自にあると思います。そこはちょっと入れてもいいかなと思います。

## ○構成員

ストック効果というのは、道路が繋がることで有料化するかどうかの問題とちょっと離れると思います。もともとこの戸畑枝光線が有料だろうが無料だろうがネットワークとしてできたと思います。

## ○事務局

今公共事業は単価が、人件費とかもそうですし、材料単価とかもそうですし、コストの方が上がってくると、やはりB/Cの値が1を切ってくるとかいうことがあるので、例えばそれが1を超えるような、先ほど言われるようなストック効果とか、そのようなものが出てきて欲しいというのは我々も同じ思いではあるのでちょっとその辺、国の動きとかそういうところを把握していきたいなと思っています。

## ○座長

最後に下北道路ですよ。これはやはり接続を考えられているのですか。

## ●事業課

国の計画段階評価が一昨年出した段階でルート帯が示されまして、起点終点部に、北九州高速2号線まで接続するというのをうたっていますので、接続していくっていう方針自体は、今決まっています。下北道路の話でいうと、昨年度から、環境影響評価調査をして、概略設計っていうのは、国や2県2市で進めているところをごさいまして、いつまでに何ができるかっていうアナウンスは今できないんですけども、ただ方向性としては、北九州高速2号線には繋がっていくということになりますので、先ほどの議論にも少し関わってくるのかなと思います。

恐らく下北道路が入ってくると、交通の流れもだいぶ変わってくると思います。それが都市高速に乗ってくれば利用者は増えていくので、そういった意味では、今関門橋を通過して九州縦貫を通る東側のルートと、下北道路を通過して都市高速を通過してまた縦貫に戻る西側の大きなルートが将来的にはできてきます。そうなった時にはまた大きく交通の流れも変わってくるし、物流とかいろんな視点で見たときに、都市高速の担う役割も大きく変わってくると思います。

## ○座長

接続部のインターチェンジについては、スムーズになるのかなというのがあって、若戸大橋の接続部で結構つけかえをしまして、あれをやられるとちょっと困るので、できればすっとつけられる形で、考えてほしいと思います。

## ●事業課

現在、概略設計をちょっと進める中で、当然経済性とかいろんな視点で見ているのですが、施工性とかいろんな視点で検討させていただいておりますので、今ご指摘のあったようなところを含めて検討させていただければと思います。

## ○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いたします。

## ○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、1つ目、有料化については賛同している、2つ目は、内部評価、それから

今日も議論になっていましたけど、公社の収支状況に引き続き注視して検証していただきたい。3つ目は、有料化にはいろいろな課題もあると思うが、渋滞緩和や交通環境改善、等の目的を達成し、市民が賛同できるように事業を進めていっていただきたい、という3点がございました。

そしてもう1人のご意見です。

1つ目が、有料化については理解している。2つ目が、事業目的である渋滞緩和や交通環境の改善は、有料化に伴って、無料時より効果は減少してしまうと考えられるが、交通環境改善等に大きな影響はないものか、というご意見でございました。

## ○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

渋滞緩和、交通環境の改善の効果が少し、減るのではないかとすることは、確かに料金抵抗がかかって、少し転換量が減るのだけれども、やはり別線ルートで、戸畑枝光線ができることで、通勤経路の選択肢も増えてまいりますので、仮に有料化しても、並行路線の八幡戸畑線ですとか、西戸畑の交通環境の改善が図れていくのだろうと思っております。

我々は戸畑枝光線が完成して終わりだとは思ってなくて、供用後の色々な状況を見ながらですね、現道改良交通安全対策っていうのは引き続きやっていこうと思っておりますので、そういったところで完成後の交通の状況も見ながら、必要な対策はやっていこうと思っております。そういうことと、トータルでやっていくということで改善させていただきたいなと思っております。

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

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っております。

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でよろしいでしょうか。ありがとうございました。

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っております。

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

1 点目は、市民への事業の趣旨をきちんと説明をするということがいるのではないかと思います。事業費そのものは大きくなってまいりますので、特にその際には、この事業のメリットとして、ネットワーク化であるとか、リスクの減少、それから経費の減少であるとか、走行時間短縮その辺りをきちんと説明していただきたいと思っております。

2 点目は、有料化については各構成員の皆様から賛同しているという意見をいただいております。これにつきましては、やはり公社の安定的経営がなされないと都市高速自体が麻痺してまいりますので、この公社の収支状況がサステナブルといえますか、継続できるような形でこの事業が寄与されるということについて、皆様から賛同得られたということです。

3 点目は、市民への利用の啓発に当たるかと思っておりますけれども、例えば試行期間に、料金の工夫をしていただいて、もちろん償還に影響がなく、安定的な経営が継続できるということの範囲の中で市民に利便性を知

っていただくようなそういったような工夫をしていただきたい。

あとはちょっと大きめの話、ネットワークの話であるとか、都市高の話がありますので今回の事業評価としての意見としては外させていただきます。

以上、3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いますが、いかがでしょうか。

( 異議なし )

ありがとうございました。

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、北九州広域都市計画道路戸畑枝光線他街路事業・有料道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たいと思います。

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。