

折尾地区総合整備事業における公共事業再評価の概要

1. 概要

折尾地区総合整備事業について、連続立体交差事業の事業費の増額に伴い、当初計画に変更が生じたため、北九州市公共事業評価システム要綱 第4条 第3項に基づき、再評価を実施するもの

2. 連続立体交差事業の事業費の増加とその対応

連続立体交差事業の事業費については、人件費や資材単価の高騰等による影響、現地の施工条件等を踏まえた工法の見直し等に伴い増加することから、全体事業費を約350億円から約487億円へ変更する必要が生じた。

連続立体交差事業を中心とする折尾地区総合整備事業は、まちを大きく変え、長期にわたる事業であるため、早期に整備効果を発揮していくことが重要である。

そのため、予定どおり連続立体交差事業、土地区画整理事業を完了させる。

街路事業については、連続立体交差事業や土地区画整理事業の完了とあわせて事業効果が発揮できるように駅周辺の幹線道路等を集中して整備を行う（区画整理区域内の道路も含め約8割完了）。

これらにより、H37年度の時点で、折尾地区総合整備事業は概成させる。

残りの街路事業（3.5km、123億円）については、今後整備する駅周辺の状況を踏まえ、再検討する。

(1) 事業費

| | 当初(億円) | 変更(億円) |
|------------------------|------------|-----------------|
| | 事業費 計 | H16～ H37(概成) |
| 連続立体交差事業 (JR九州負担含む) | 350 | 487 |
| 連続立体交差事業 (市負担のみ) | 315 | 440 |
| 街路事業 | 280 | 157 |
| 土地区画整理事業 | 196 | 196 |
| 合計(市負担のみ) | 791 | 793 |
| 合計(JR九州負担含む) | 826 | 840 |

(2) 事業内容

| | 現状 | 変更 |
|----------|----------------------------------|-------------------------------------|
| 連続立体交差事業 | 事業期間：H16年度～H34年度 事業延長：約4.5km | 変更なし |
| 街路事業 | 事業期間：H16年度～ 事業延長：約7.2km | 事業期間：H16年度～H37年度(概成) 事業延長：約3.7km |
| 土地区画整理事業 | 事業期間：H18年度～H37年度 施行面積：約16.9ha | 変更なし |

公 共 事 業 再 評 価 調 書

平成 29 年 5 月 16 日現在

1. 事業概要及び事業の必要性

| | | | |
|-----------------|--|------|--|
| 事業名 | 折尾地区総合整備事業(連続立体交差事業、街路事業、土地区画整理事業) | | |
| 事業箇所 | 北九州市八幡西区折尾地区(国道3号、国道199号、都市計画道路上津役本城線で囲まれた約200haの区域) | | |
| 事業化年度 | 平成16年度 | 事業期間 | H16年度～H37年度 |
| 事業費 | 約840億円 | 事業区分 | 連続立体交差事業(社会資本整備総合交付金) 街路事業(社会資本整備総合交付金) 土地区画整理事業(社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金) |
| 関係事業 (他団体含む) | 折尾駅周辺の道路事業、公園事業(社会資本整備総合交付金) | | |
| 事業担当課 | 建築都市局 折尾総合整備事務所 計画課(連絡先:602-3108) 工事課(連絡先:691-2522)、区画整理事業課(連絡先:602-3108) | | |

事業を必要とする地域の課題・事業目的

本市西部に位置する折尾地区は、古くから交通の要衝として、また、近年では県内有数の学園都市として発展してきた。現在、JR折尾駅の利用者は一日当たり約3万人であり(九州で5番目)、周辺は、駅利用者も含め通勤や通学などで多くの人が集い行き交う、今後益々の発展が期待される“まち”である。

こうした中、駅周辺では、①鉄道による市街地の分断、②土地利用のしづらさ、③踏切による交通渋滞、④道路整備や密集住宅地の改善を困難にしているなどの問題を抱えており、利便性低下や防災対策の妨げになるなど、“まち”の発展を阻害している。

折尾地区総合整備事業は、上記の課題を解決し、当該地区を学術研究都市の魅力ある玄関口とし、さらに隣接する遠賀・中間地域を含めた北九州都市圏(西部)の広域拠点とするために、連続立体交差事業・街路事業・土地区画整理事業の3事業を一体的に実施するものである。

以下の整備効果が期待される。

- 9箇所の踏切の除去や幹線道路の整備などにより、交通渋滞が解消される。
鉄道により分断されている地域の一体化が図られる。
- 現在2箇所に分かれている駅(東口・西口と鷹見口)が集約され、乗り換えなどがスムーズになる。
バリアフリー化が進み、すべての人が利用しやすい、駅や駅前広場となる。
- 折尾駅南側の住宅地内道路の整備により消防車が出入りしやすくなるなど、防災面に優れ、安全で安心なまちなみの形成が図られる。
- 駅ホームの防風スクリーンや駅舎などを学園都市の玄関口に相応しいデザインとすることで、まちのシンボル性を高め、駅を中心とした活力あるまちが実現する。

| | | |
|------|-----------------------------------|---|
| 事業内容 | 折尾地区総合整備事業は、以下の3事業を一体的に実施するものである。 | |
| | ①連続立体交差事業 | |
| | 事業延長 | ：約4.5km (筑豊本線：約2.4km、鹿児島本線：約2.1km) |
| | 事業費 | ：約487億円(うちJR負担約47億円) |
| | 事業期間 | ：H16年度～H34年度 |
| | ②街路事業 | |
| | 事業延長 | ：約3.7km (幹線道路、補助幹線道路、駅前広場、歩行者専用道路など) |
| | 事業費 | ：約157億円 |
| | 事業期間 | ：H16年度～H37年度 |
| | ③土地区画整理事業 | |
| 施行面積 | ：約16.9ha(幹線道路、駅前広場、区画道路など) | |
| 事業費 | ：約196億円 | |
| 事業期間 | ：H18年度～H37年度 | |

2. 事業費用内訳

(単位：億円)

| | | 総事業費 (計画) | ～H26 (決算額) | H27 (決算額) | H28 (予算額) | H29以降 (計画) |
|------|--------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| 事業費 | 工事費 | 479 | 123 | 29 | 94 | 233 |
| | 用地・補償費 | 285 | 143 | 10 | 14 | 118 |
| | 調査費等 | 76 | 46 | 6 | 6 | 18 |
| | 計 | 840 | 312 | 45 | 114 | 369 |
| 財源内訳 | 一般財源 | 40 | 23 | 2 | 4 | 11 |
| | 国庫支出金 | 402 | 157 | 21 | 56 | 168 |
| | 県支出金 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 地方債 | 331 | 106 | 18 | 44 | 163 |
| | その他 | 67 | 26 | 4 | 10 | 27 |

3. 事業進捗状況

| | | ～H26 | H27 | H28 | H29 | H30 |
|-------------------|--------|------|-----|-----|-----|-----|
| 計画進捗率 終了予定37年度 | | 37% | 42% | 56% | 62% | 75% |
| 実績進捗率 終了予定37年度 | | 37% | 42% | —% | —% | —% |
| 内訳 | 工事費 | 26% | 32% | 51% | 57% | 76% |
| | 用地・補償費 | 50% | 54% | 59% | 64% | 71% |
| | 調査費等 | 61% | 69% | 77% | 80% | 86% |

■都市計画決定

H16年10月、連続立体交差事業、街路事業、土地区画整理事業の3事業を同時に都市計画決定した。

■大規模事業評価から事業着手まで

- H16年12月、大規模事業評価において、「折尾地区総合整備事業の実施は大観的に見れば妥当と判断する。」との答申を受けた。
- その後、連続立体交差事業については、H17年4月にJR九州と基本協定を締結し、事業着手した。
- 街路事業については、連続立体交差事業と関連の高い区間から事業認可を取得し、H16年12月から順次事業着手している。
- 土地区画整理事業については、H18年12月に事業計画決定を行い、事業着手した。

■事業の進捗状況と今後の見込み**【連続立体交差事業】**

- 鹿児島本線の高架化にあたっては、まず初めに将来の短絡線高架部分を整備し、そこを鹿児島本線として一時使用する（鹿児島本線の仮線切替）。
その後、既存の鹿児島本線の線路や盛土を撤去し、将来の鹿児島本線の高架橋を建設する計画である。
- H18年度からトンネルや高架工事を行ってきた短絡線(延長約1.8km)が完成し、平成29年1月に鹿児島本線の仮線切替を行った。
- 筑豊本線については、H18年度から進めてきたトンネル工事に加え、H27年9月から高架工事にも着手し、駅部の高架工事や丸尾町の盛土工事等を進めている。
- 一方で、鹿児島本線や筑豊本線の高架工事がピークを迎える中で、人件費や資材単価の高騰等による影響、現地の地形調査結果や施工条件等を踏まえた工法の見直し等により、全体事業費が当初の計画と比べて増加する見込みとなった。
- 連続立体交差事業は、街路事業や土地区画整理事業の工程と密接に関連しており、折尾地区総合整備事業を進める上で「要」となっている。
- 今後ともH30年度の筑豊本線の切替、H32年度の鹿児島本線切替及び駅舎開業に向けて事業を推進し、H34年度に完了する見込みである。

【土地区画整理事業】

- 施行順序を連続立体交差事業の工程にあわせて3ブロックに分け、段階的に整備
- 筑豊本線西側の「堀川町地区(第1工区)」において、約9割の家屋移転が進み、現在は、一部の宅地整備が完了し、新しい建物(5戸)での生活が始まっている。
- 筑豊本線東側の「東側地区(第2工区)」、「鉄道跡地地区(第3工区)」でも、H27年9月より仮換地指定に着手し、家屋調査、家屋移転等を進めている。
- 今後とも、家屋移転や宅地整備等を進め、H37年度に完了する見込みである。

【街路事業】

- 連続立体交差事業と関連の高い路線から事業認可を取得し、事業着手(事業認可区間)
折尾駅北口駅前広場を含む日吉台光明線、折尾青葉台線、折尾中間線など8路線、延長約3.4km
- 事業認可を取得した路線における用地買収の進捗率は約90%
- H27年度から日吉台光明線の道路拡幅工事に着手し、整備を進めている。

○H34年度の連続立体交差事業の完了、H37年度の土地区画整理事業の完了とあわせて、事業効果が発揮できるように、引き続き、折尾駅周辺の幹線道路等を整備する。これにより、区画整理区域内も含め当初計画の約8割※の道路整備が完了する見込みである。

※幹線道路及び補助幹線道路等の整備延長（側道除く）

【H37年度での折尾地区総合整備事業の見通し】

以上により、土地区画整理事業が完了するH37年度で、

- ・踏切除去による交通渋滞の解消、地域分断の解消によるまちの一体化
- ・駅や駅前広場整備による乗換え利便性の向上
- ・密集市街地の解消による住環境の改善や防災性の向上
- ・駅を中心とした活力あるまちの実現 など

当初想定した事業効果が概ね発現することから、折尾地区総合整備事業は概成する見込みである。

| | 当初(億円) | 変更(億円) |
|------------------------|------------|-----------------|
| | 事業費 計 | H16～ H37(概成) |
| 連続立体交差事業 (JR九州負担含む) | 350 | 487 |
| 連続立体交差事業 (市負担のみ) | 315 | 440 |
| 街路事業 | 280 | 157 |
| 土地区画整理事業 | 196 | 196 |
| 合 計 (市負担のみ) | 791 | 793 |
| 合計 (JR九州負担含む) | 826 | 840 |

4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

○全国的に、安全・安心なまちを目指し、交通の円滑化を図るため、「開かずの踏切」などの踏切対策が展開されている。H28年4月には、踏切における交通事故防止や交通の円滑化に向けた対策を期限を定めて促進できるよう「踏切道改良促進法」が改正される等、国としても踏切対策に喫緊の課題として取り組みを強化している。

○駅南側の土地区画整理事業区域は、駅に隣接した場所でありながら、人口が減少傾向にある。また、当該区域では高齢者人口が増加しており、安心して歩ける歩行者空間の確保や狭隘道路の改善など、「災害に強いまち」や「安心して暮らせるまち」として、一日も早い整備が望まれている。

○全国的な建設需要の拡大に伴い、資材や労務単価等の物価が高騰している。高いレベルでの施工管理や品質管理が求められる鉄道工事についても同様にその影響を受けており、それに伴い事業費が増加している。

○北九州市の財政事情は、予算における「福祉・医療費」の割合が年々増加する一方で、施設整備にかかる「投資的経費」はピーク時から大幅に減少し、近年横ばい状態にあるなど、公共事業をとり巻く環境は、非常に厳しくなっている。

5. 地元住民、受益対象者及び関係機関の意向

本市は、駅を中心とした地域の活性化を図るための取り組みを積極的に進める考えであり、これは鉄道事業者であるJR九州の意向とも一致するなど、連携が図られている。

また、地元自治会、商連等からなる「おりお未来21協議会」は、本事業を前提とした「まちづくりビジョン」を策定するなど、市、JR、地元が一体となったまちづくりの体制が整っている。

一方で、連続立体交差事業を中心とした折尾地区総合整備事業は、まちを大きく変え、長期にわたる事業であるため、工事期間中はまちのにぎわいに大きく影響を及ぼしている。

そのため、周知、情報提供のため本市のホームページに事業内容等を掲載している。また、周辺地域住民をはじめ、地元住民に対しては、「ニュースおりお」や「区画整理ニュース」を発行するなど、事業区域や期間等の情報の提供に広く取り組んでいる。

また、事業を推進していくうえで、商連、駅構内会議等での工事内容の説明や事業の進捗状況等の説明を行っている。

これらの取り組みによって、本事業の進捗や重要性についての理解が進むとともに、事業の進捗により将来のまちの姿が見えてくるにつれ、地元住民の新たなまちづくりと早期完成への期待が高まっているところである。

6. 事業の投資効果やその変化

■費用便益分析

土地区画整理事業が完了するH37年度時点（概成）での費用便益分析結果
【便益（B）】

| 便益項目 | | 現在価値 (億円) |
|------------------------|-------------------|--------------|
| 走行時間短縮便益 | | 309 |
| 走行経費減少便益 | | 16 |
| 交通事故減少便益 | | 0.1 |
| 踏切待ち 解消便益 | 自動車 | ◎ 118 |
| | 歩行者 | 22 |
| 踏切事故解消便益 | | 0.3 |
| 歩行快適性の向上便益 | | ◎ 148 |
| 大気汚染物 質削減便益 | CO ₂ 等 | 3 |
| | アイドリング | ◎ 0.2 |
| 高架下用地利用便益 | | 3 |
| 乗換え利便性便益 | | 17 |
| バリアフリー化の便益 | | 4 |
| 自動車交通利便性向上便益 | | ◎ 36 |
| 滞留・交流機会増大 ・都市景観向上便益 | | ◎ 4 |
| 地価便益 | | 196 |
| 合計（B） | | 877 |

◎：今回追加した便益

【費用（C）】

| 費用項目 | 現在価値 (億円) |
|--------------|--------------|
| 連続立体交差事業 | 448 |
| 街路事業 | 165 |
| 土地区画整理事業 | 177 |
| 合計（C） | 790 |

※・費用：消費税控除、維持管理費含む
人件費の高騰や地価の下落等にか
かわる見直しを行っている。

・連続立体交差事業：JR負担分を除く

・参考マニュアル：

「費用便益分析マニュアル」

＜道路事業編＞（H20年11月）

＜連続立体交差事業編＞（H20年11月）

「連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集」（H26年3月）

「土地区画整理事業における費用便益分析マニュアル（案）」（H21年7月）

「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル（案）」（H13年4月）

・平成16年度の事業着手から10年以上が経過し、国のマニュアル等も改訂され、便益の算定方法や計上可能な便益が追加されたことを受け、再算定した結果である。

■B/C=1.1 (>1.0) （便益額/費用額）

7. コスト縮減又は代替案の可能性

連続立体交差事業は、自動車交通とは異なる鉄道の性質と、列車を運行しながら安全性を第一に工事施工を余儀なくされる事業であることから、当初より、経済性を考えた計画立案を行っており、また、一度着手した事業を中断することができない事業でもある。

これまでに、連続立体交差事業のルートを選定では西折尾地区の住環境整備事業内の土地の活用と事業調整により、開削工法の採用によるコスト縮減などに努めてきたところである。

また、高架工事に際しては、短絡線の高架部を鹿児島本線の仮線として有効活用することや、土地区画整理事業などの宅地造成工事で発生した土砂を埋め戻しに使用するなど、コスト縮減を図ってきた。

今後も鹿児島本線の高架工事や、駅舎などの建築工事、道路工事などにおいてコスト縮減に取り組むとともに、土地区画整理事業において計画的な造成工事を進め、仮住居補償、家賃減収補償等の補償費の削減に努めていく。

早期の事業完了を望む地元住民の要望に応えるためにも、現行の事業計画を着実に推進してまいりたい。

8. 見直し（休止・廃止・事業期間の延長等）した場合の影響

連続立体交差事業、街路事業、土地区画整理事業の3事業は、それぞれ密接に関連しており、どれひとつとして欠くことはできない。この3事業を一体的に実施することにより、相乗効果が生まれ、駅を中心としたまちづくりにおいて莫大な効果を生み出すものである。

事業期間は、最短のスケジュールで事業を行うべく地元やJR、関係機関等との協議や調整を進めているところである。

そのような中、H25年度には、地権者との用地交渉等に時間を要し、北口暫定駅前広場や仮駅舎などの整備が遅れたため、事業期間を3年延伸し、連続立体交差事業はH34年度迄、区画整理事業はH37年度迄としたが、まちのにぎわいに対する住民からの期待も大きく、事業を確実に進捗させ、早期に事業効果を発揮することが求められている。

このようなことから、本事業の休止等を行った場合、地元住民、駅利用者、商業者等に不利益を与えることとなり、まちづくりにとっては大きなマイナスとなる。

9. 事業担当部局の考え方

連続立体交差事業をはじめ、街路事業、土地区画整理事業を三位一体として実施することで、将来、莫大な事業効果を上げようとしている。

鉄道の現在線を運行しながら安全に工事を行うため、事業期間は長期に及ぶことから、最短のスケジュールで工事を進められるようJRとの協力体制を整えている。

現在、駅南側では鹿児島本線の仮線として使用する将来の短絡線の高架が完成し、駅の北側では筑豊本線の高架工事が進んでいる。

H28年度には、鹿児島本線の仮線切替に伴い、エレベーターや待合室を備えた新しいホームが供用開始され、利用者の利便性や快適性が向上した。

H30年度には、筑豊本線が高架に切り替り、その後、日吉台光明線の踏み切りを除去することで渋滞緩和等が実現する予定である。

H32年度には、新駅舎の開業や鹿児島本線の切替、主要幹線道路である日吉台光明線等の道路拡幅工事の完成などを予定しており、区画整理事業が終わるH37年度までに駅周辺の整備を完成させていく中で、今後次々と、整備効果を発揮することになる。

連続立体交差事業を中心とした折尾地区総合整備事業は、まちを大きく変え、長期にわたる事業であるため、工事期間中はまちのにぎわいに大きく影響を及ぼしている。

今後とも、連続立体交差事業をはじめとした折尾地区総合整備事業を確実に進捗させ、新たなまちづくりが一日も早く実現するよう、全力をあげて取り組んでまいりたい。