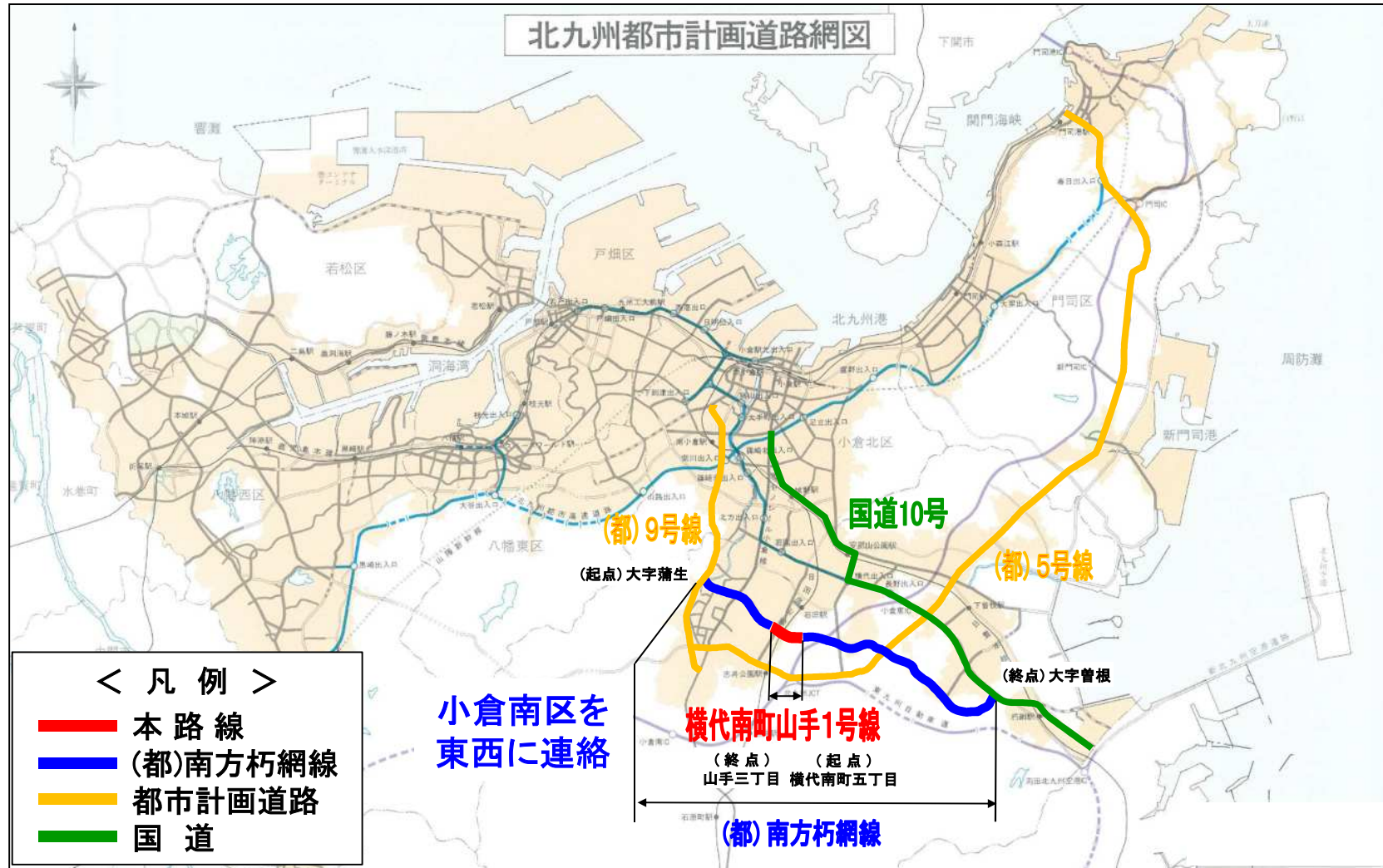


横代南町山手1号線道路改築事業
(都市計画道路 南方朽網線)
公共事業再評価

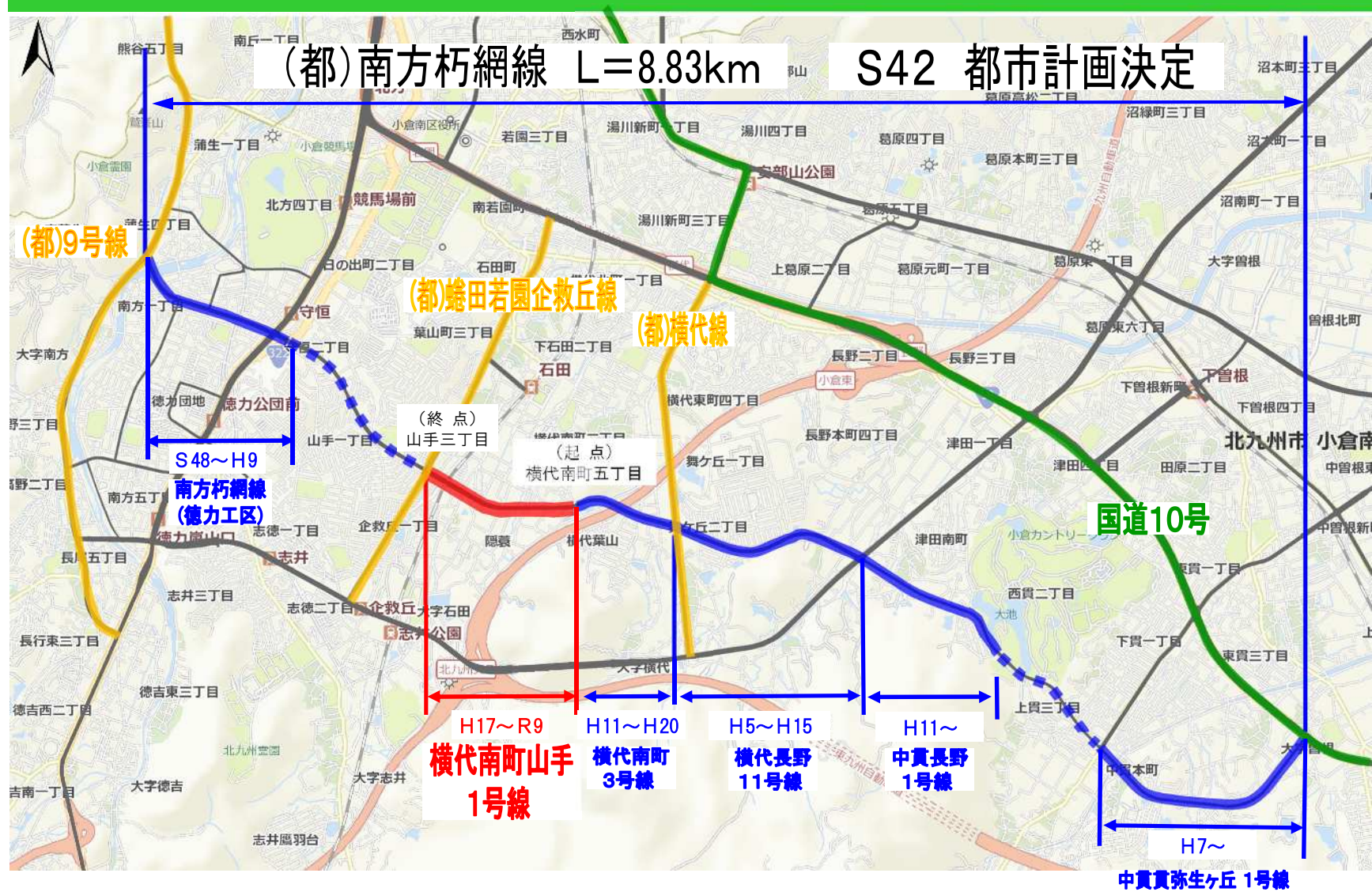
令和元年10月30日
建設局 道路部 道路建設課

路線の位置

並行する国道10号と(都)5号線を補完する、(都)南方朽網線の一部である。



事業内容



事業概要

- ◆ 事業名 : 横代南町山手1号線 道路改築事業
【(都)南方朽網線】
- ◆ 事業箇所 : 小倉南区横代南町五丁目
～ 山手三丁目【(都)蜷田若園企救丘線】
- ◆ 事業目的
小倉南区一円の交通ネットワークを構築することにより、
 - ・ 小倉南区の東西アクセスの充実を図る
 - ・ 周辺地域の生活環境の向上を図る
- ◆ 延長・幅員 : L=1,000m W=22~29m
- ◆ 事業期間 : 平成17年度～令和9年度
- ◆ 事業費 : 75億円
- ◆ 計画交通量 : 5,700~8,700台/日 (令和12年)

事業費・財源内訳

(単位 : 百万円)

		総事業費 (計画)	～H29 (決算額)	H30 (決算額)	R1 予算額	R2 以降 (計画)
事業費	工事費	961	331	0	0	630
	用地補償費	6,215	1,135	0	136	4,944
	調査費等	298	198	57	0	43
	計	7,474	1,664	57	136	5,617
財源内訳	一般財源	374	83	3	7	281
	国庫支出金	3,737	832	28	68	2,808
	地方債	3,363	374	13	31	2,528

◎ 進捗率 (事業費ベース) 23 % (H31.3末現在)

事業進捗状況

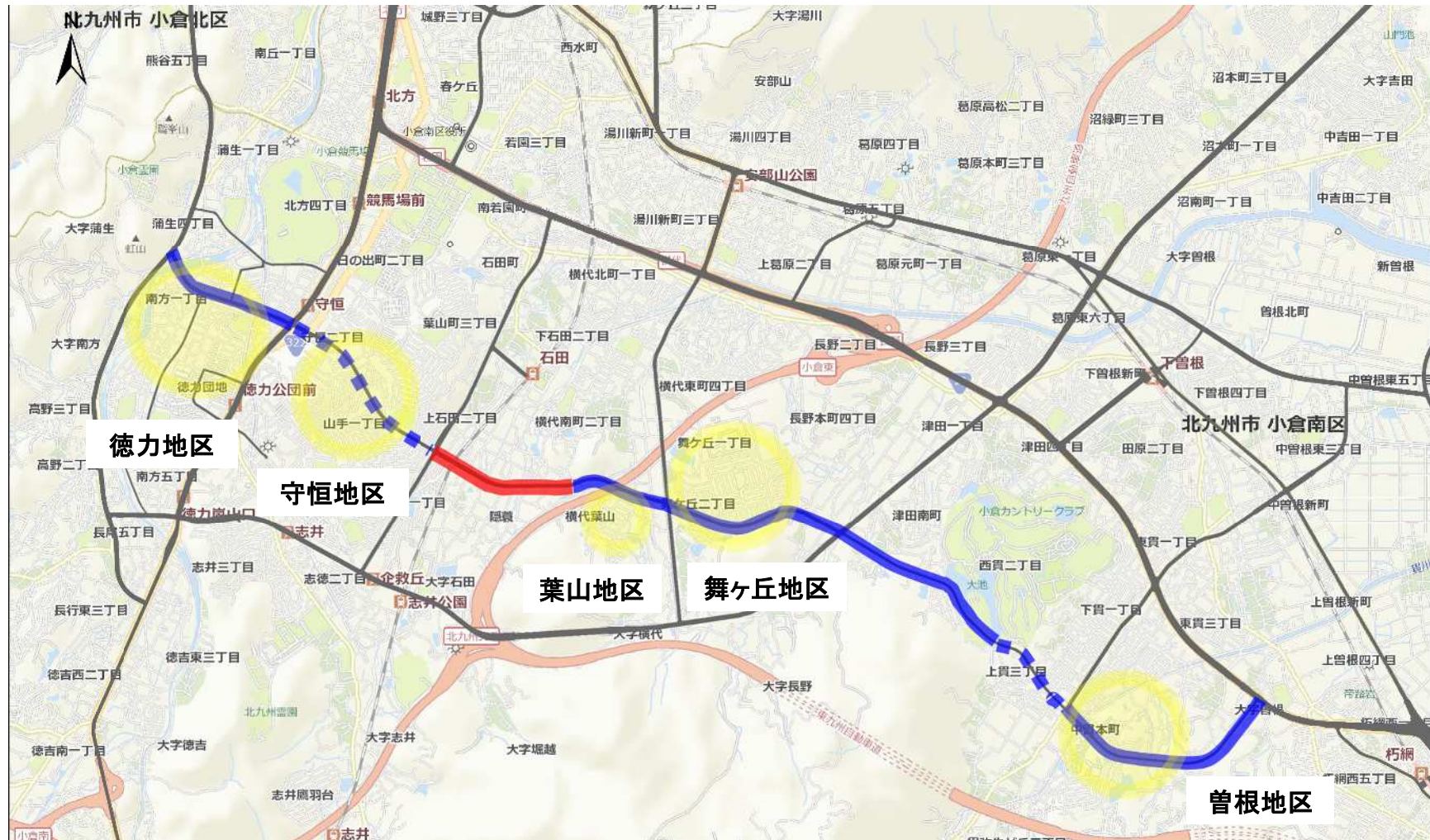


目的1:小倉南区の東西アクセスの充実



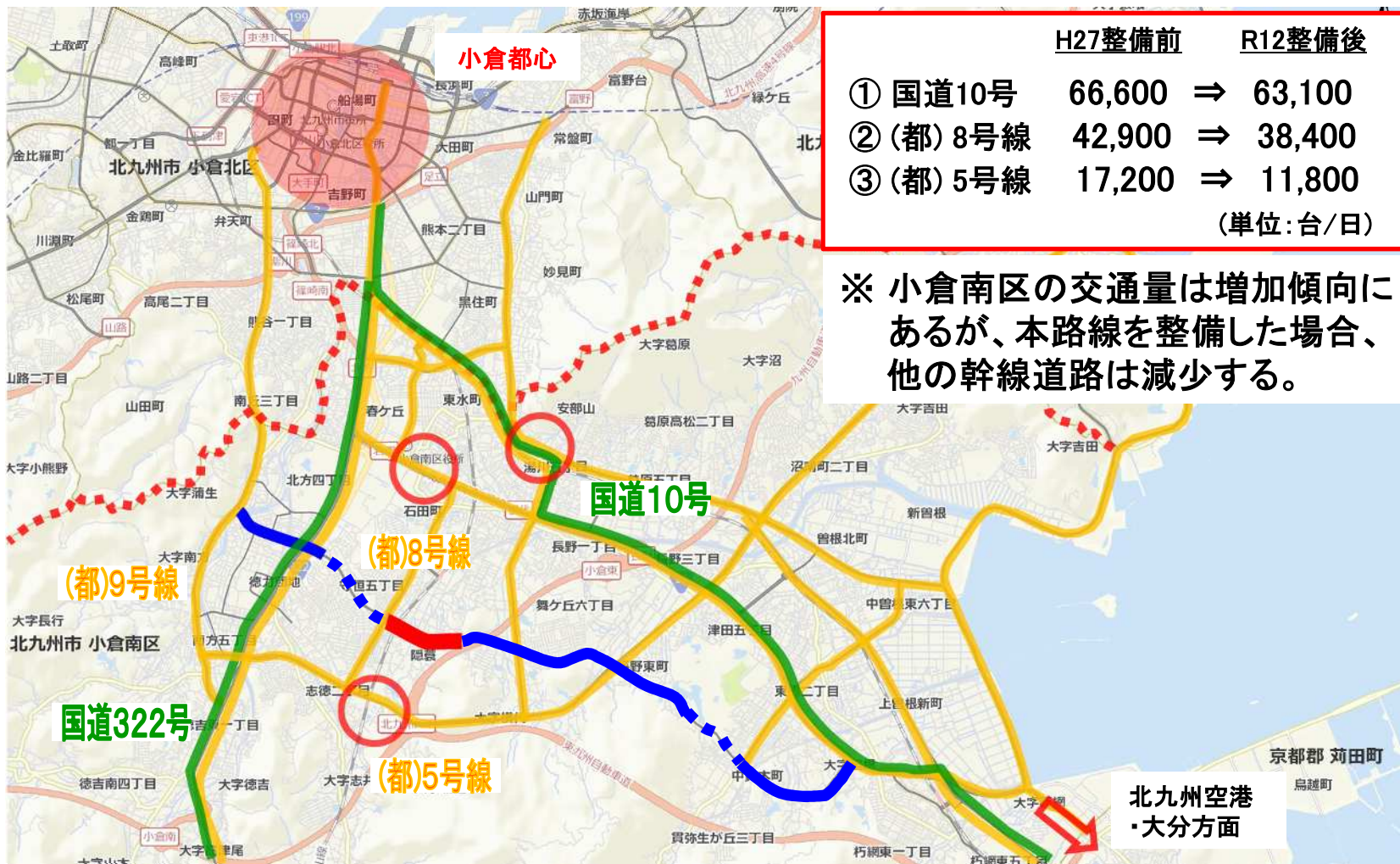
効果（小倉南区の東西アクセスの充実）

人や物の移動が円滑になる。（走行時間の短縮等）



効果（小倉南区の東西アクセスの充実）

周辺幹線道路の交通量が分散される。



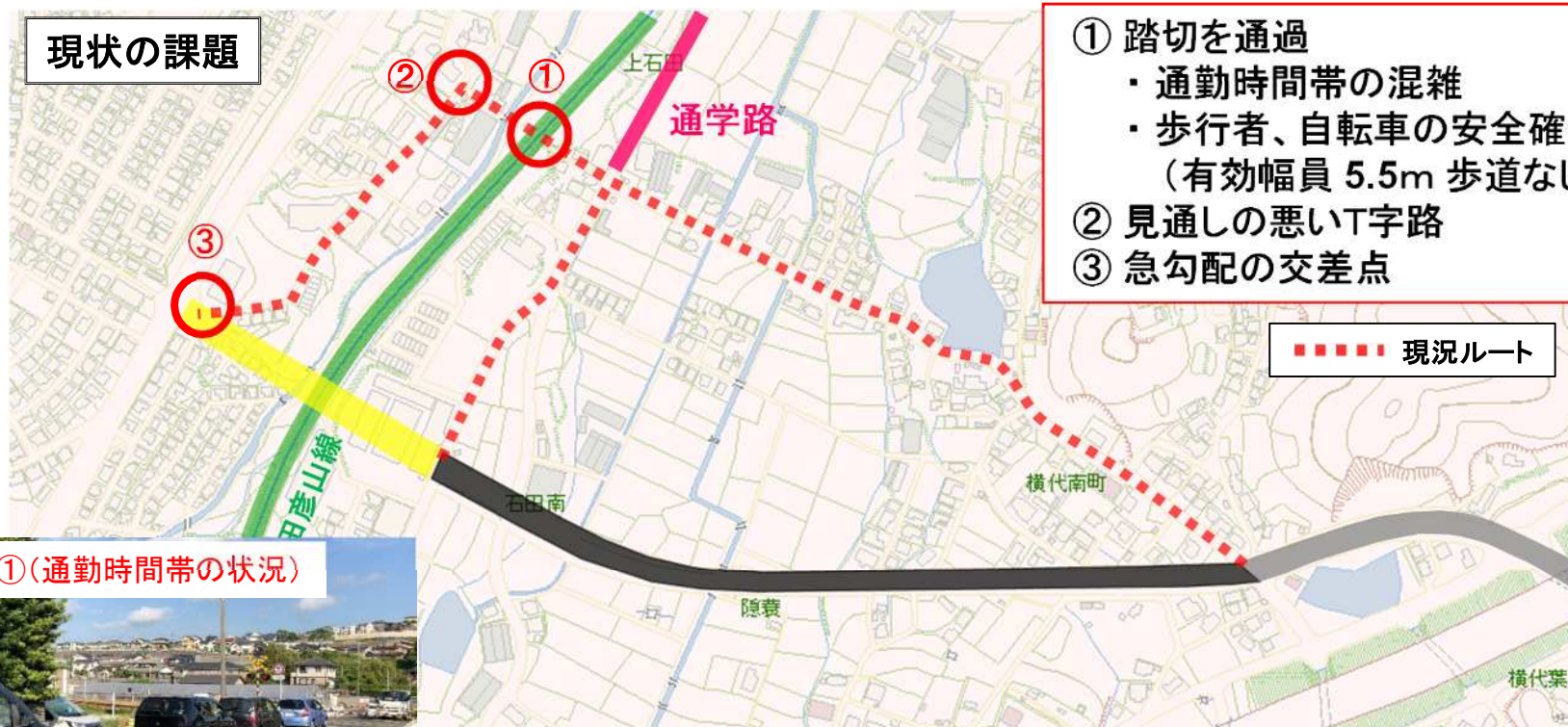
効果（小倉南区の東西アクセスの充実）

重要物流道路である国道10号が災害等で遮断された場合に、本路線が代替ルートとしての機能を果たす。（危機管理体制の強化）



目的2：周辺地域の生活環境の向上

現状の課題



①(通勤時間帯の状況)



①(車と歩行者の接近)



②

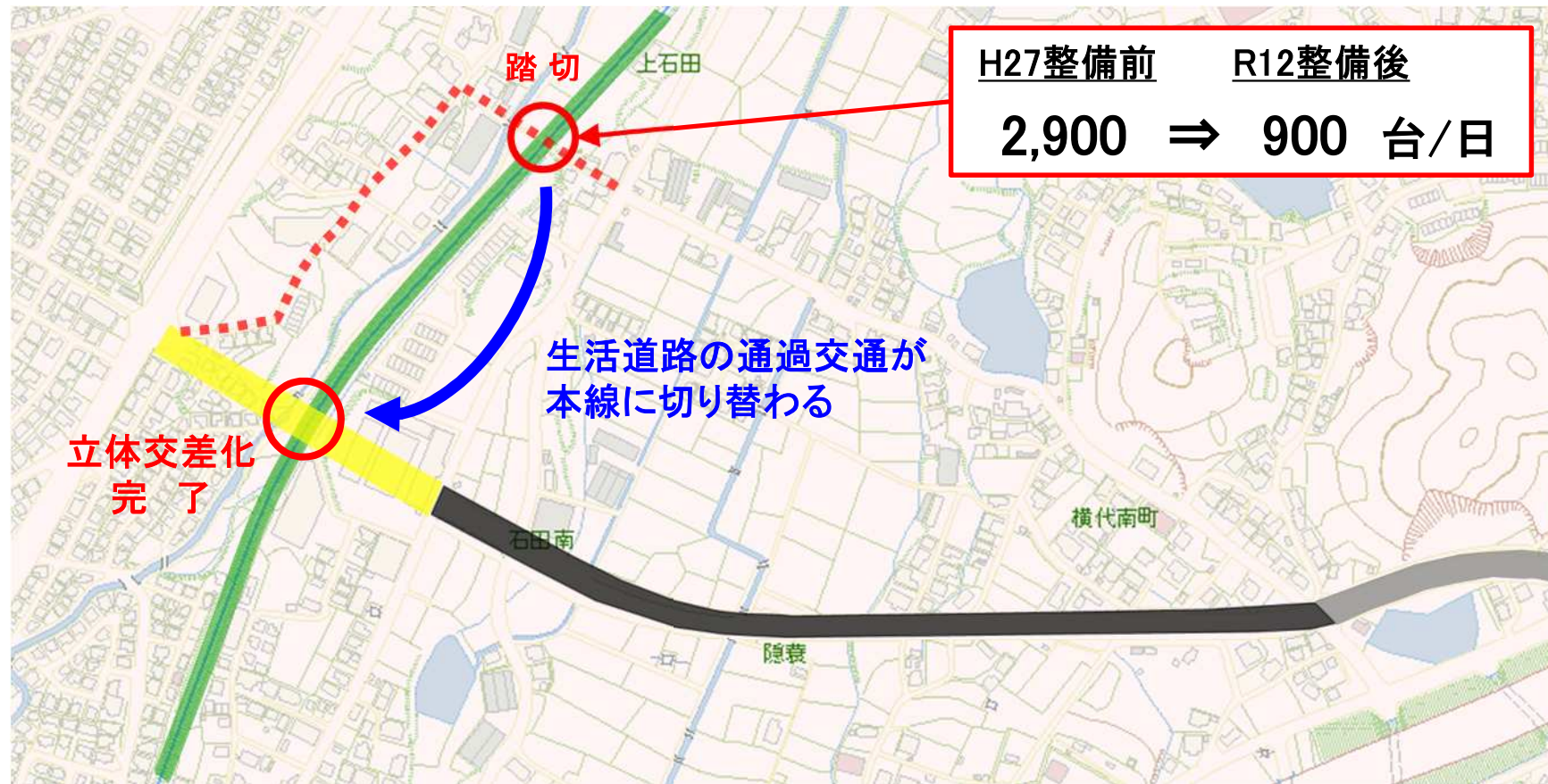


③



効果（周辺地域の生活環境の向上）

本路線の未整備区間(260m)を整備することで、周辺生活道路の交通量は**現況の約30%となり**、安全が確保される。



効果（周辺地域の生活環境の向上）

橋梁による道路と鉄道の立体交差化で、地域の一体化が図られる。



効果（周辺地域の生活環境の向上）

宅地開発や商業施設・物流施設等、民間投資の誘発が期待される。



今回、公共事業再評価に諮る趣旨

前回再評価時より事業期間及び事業費が変更となる。
そのため、「北九州市公共事業評価システム要綱」に基づき、
公共事業再評価を行う。

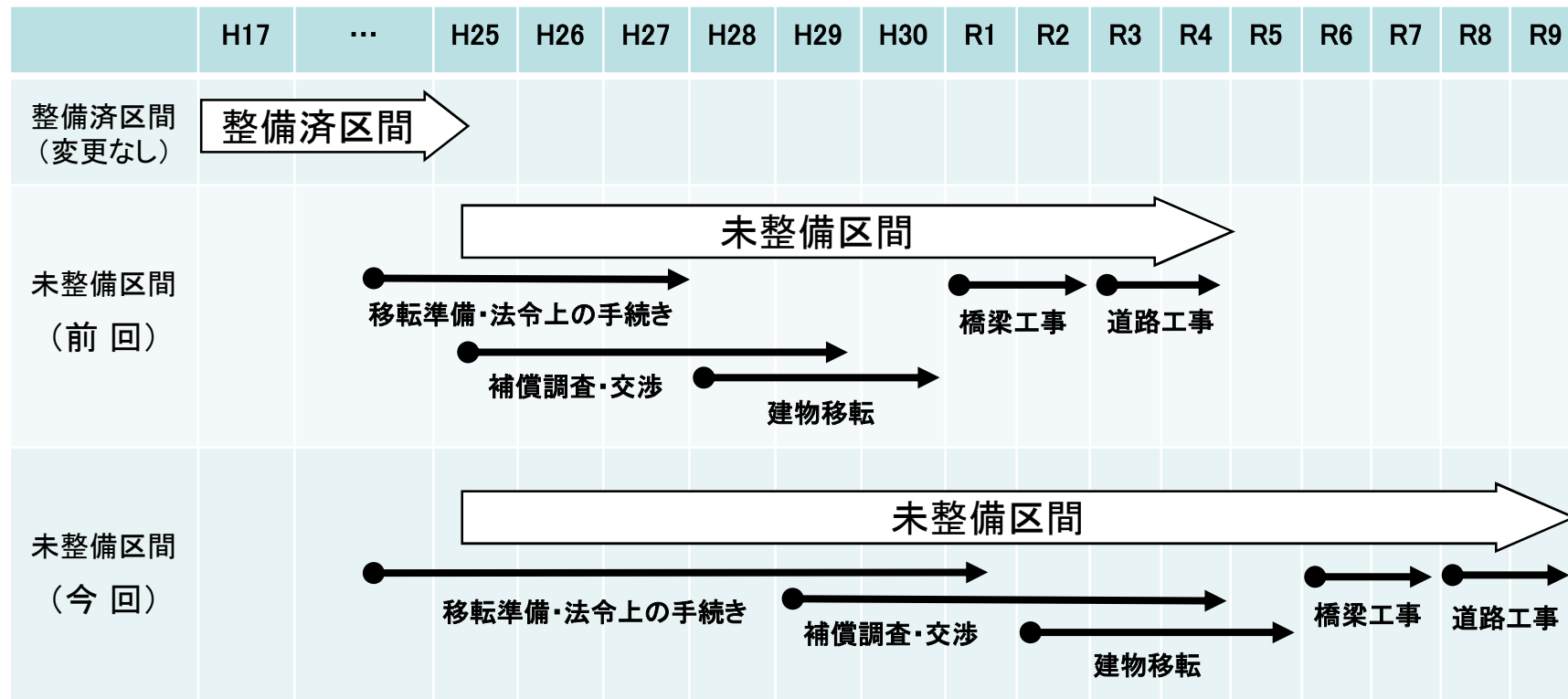
	H21	H26	今回	H26からの 変更内容
再評価	実施	大幅変更なし (事業継続) ※	実施	
事業期間	H17~H26	H17~R4	H17~R9	5年間 延伸
事業費	35億円	35億円	75億円	40億円 増額

※ H21再評価時点と、事業内容等に大幅な変更なし
ただし、補償物件の移転時期の調整により、事業期間のみ延伸した

事業期間の延伸

◆ 概要 (H17~R4 → H17~R9 (5年延伸))

移転補償に関しては、移転先での再建が可能となることが前提となる。補償物件の移転先において、再建に必要な法令上の許可を受けるまでに時間を要したことなどから、5年の延伸を行う。



事業費の増額

◆ 概要（35億円 → 75億円（40億円増））

項目	変更前	変更後	差額
工事費	6.4億円	9.6億円	3.2億円
調査費	2.3億円	3.0億円	0.7億円
用地補償費	26.3億円	62.1億円	35.8億円
計	35.0億円	74.7億円	39.7億円

< 主な増額理由 >

- （工事）橋梁の杭配置等の変更や送水管防護工の追加、
資材費の高騰
- （調査）建物等補償調査における調査対象の増加
- （補償）建物等補償調査の結果により増額
- （全体）人件費等の高騰、増税の影響

事業費の増額（工事費・調査費）

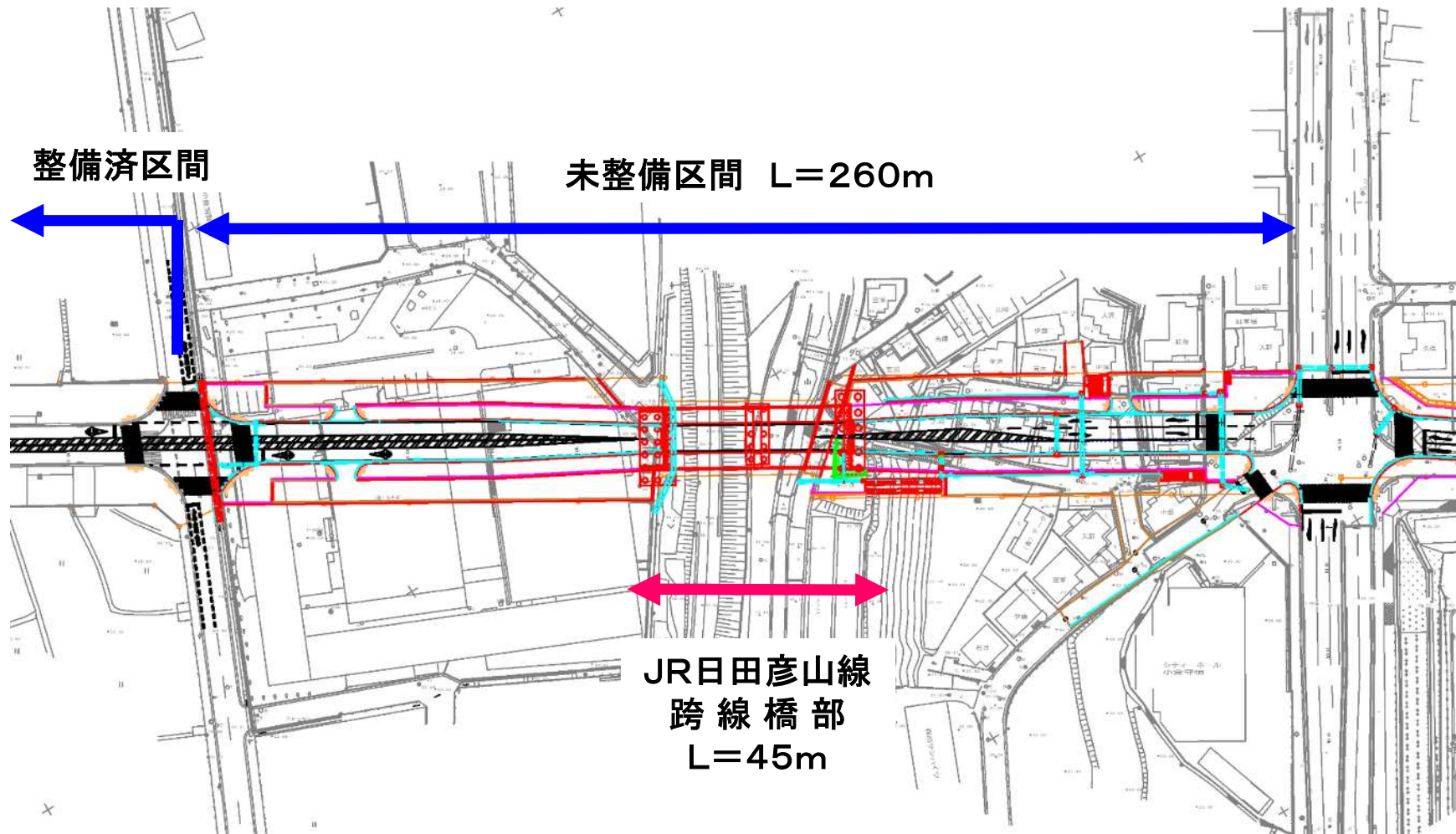
◆ 工事費・調査費（+3.9億円）

- ・ 跨線橋下部工に干渉する送水管（φ1200）の詳細検討（H29）にて
 【調査】送水管の位置確定のため試掘調査、防護工検討
 【工事】杭配置の変更、送水管防護工の追加
 } が生じた
- ・ 【調査】建物等補償調査において、調査対象が増えた

増額要因		概算額
工 事	・ 杭配置の変更、送水管防護工の追加 （資材費の高騰含む）	2.5 億円
	・ 人件費等の高騰、増税の影響	0.7 億円
調 査	・ 試掘調査、送水管防護工検討の追加、 建物等補償調査費の増加	0.35 億円
	・ 人件費等の高騰、増税の影響	0.35 億円
計		3.9 億円

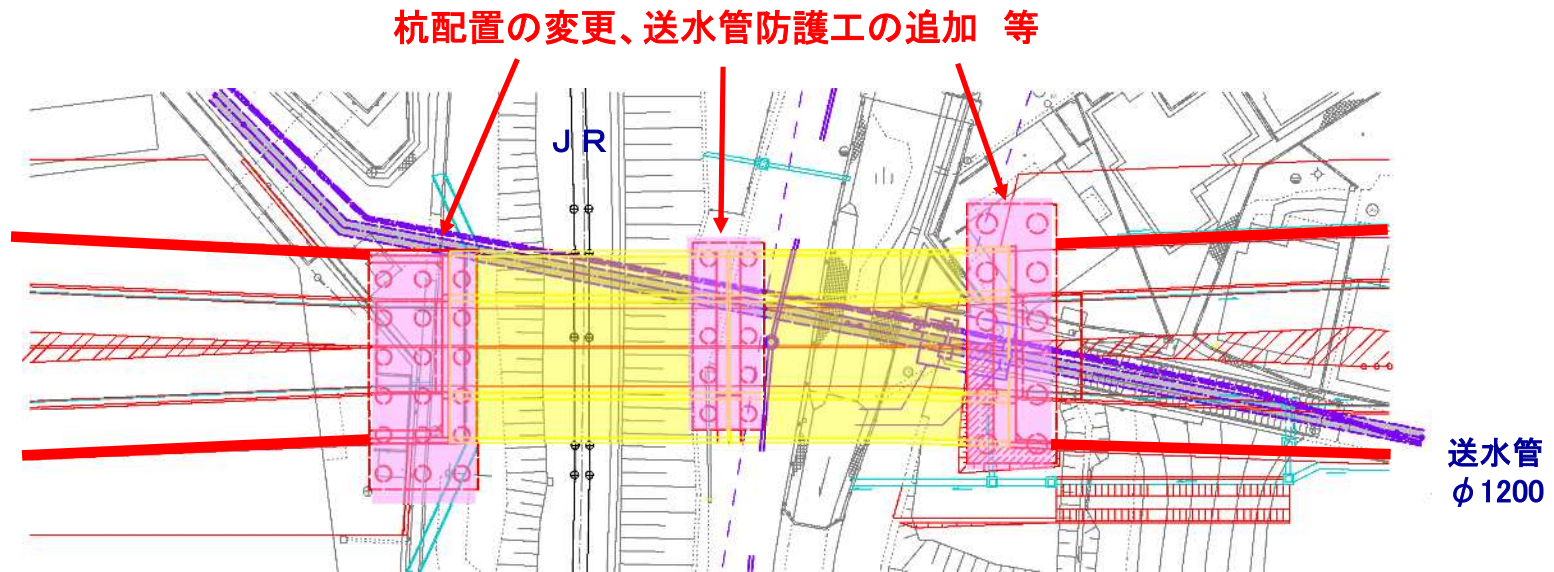
事業費の増額（工事費・調査費）

< 計画平面図（未整備区間） >

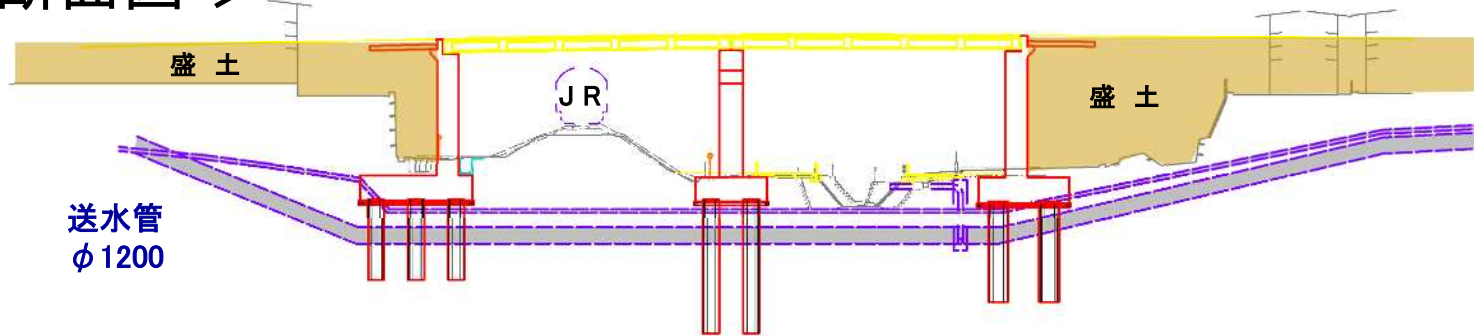


事業費の増額（工事費・調査費）

< 計画平面図（跨線橋部） >



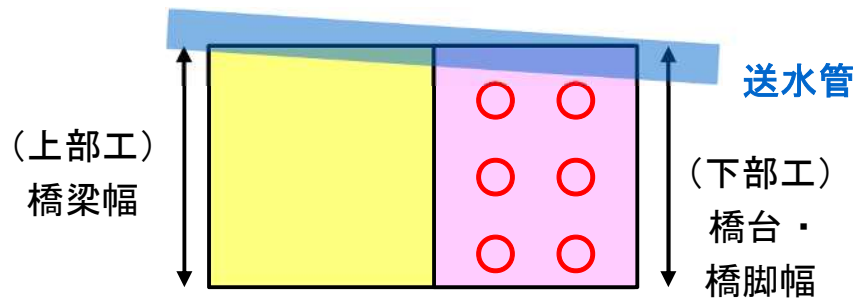
< 断面図 >



事業費の増額(工事費)

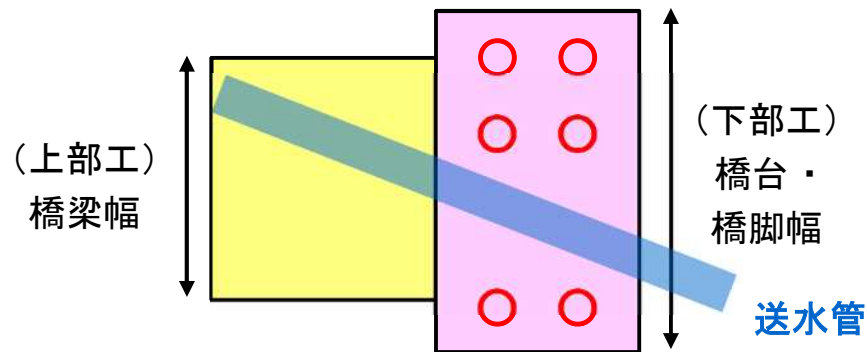
< 杭配置の変更 >

(当初案) 送水管の影響なしと想定

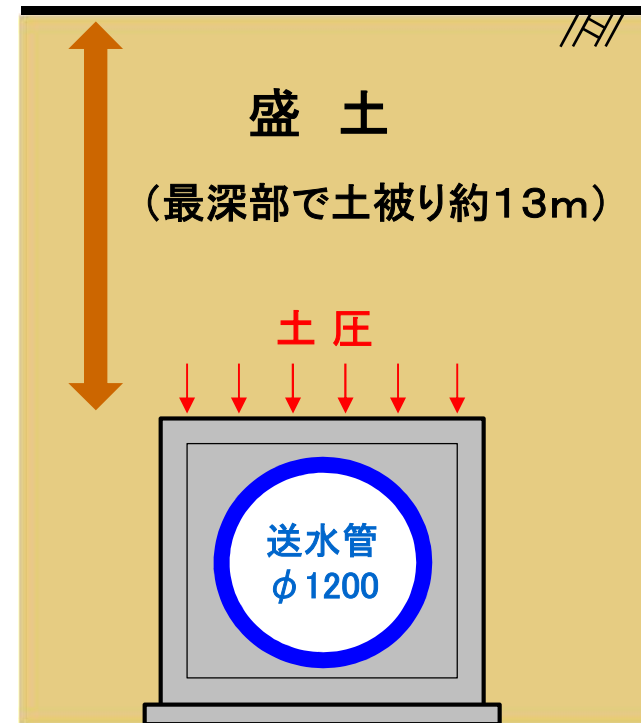


(変更案) 送水管の影響ありと判断

→ 送水管を避けるため、下部工が大きくなる



< 送水管防護工の追加 >



土圧による送水管の破損等防止のため、約40m区間において補強対策を行う。

- ◆ コンクリート巻立て工法 (RCボックスカルバート断面)

事業費の増額（用地補償費）

◆ 用地補償費（＋35.8億円）

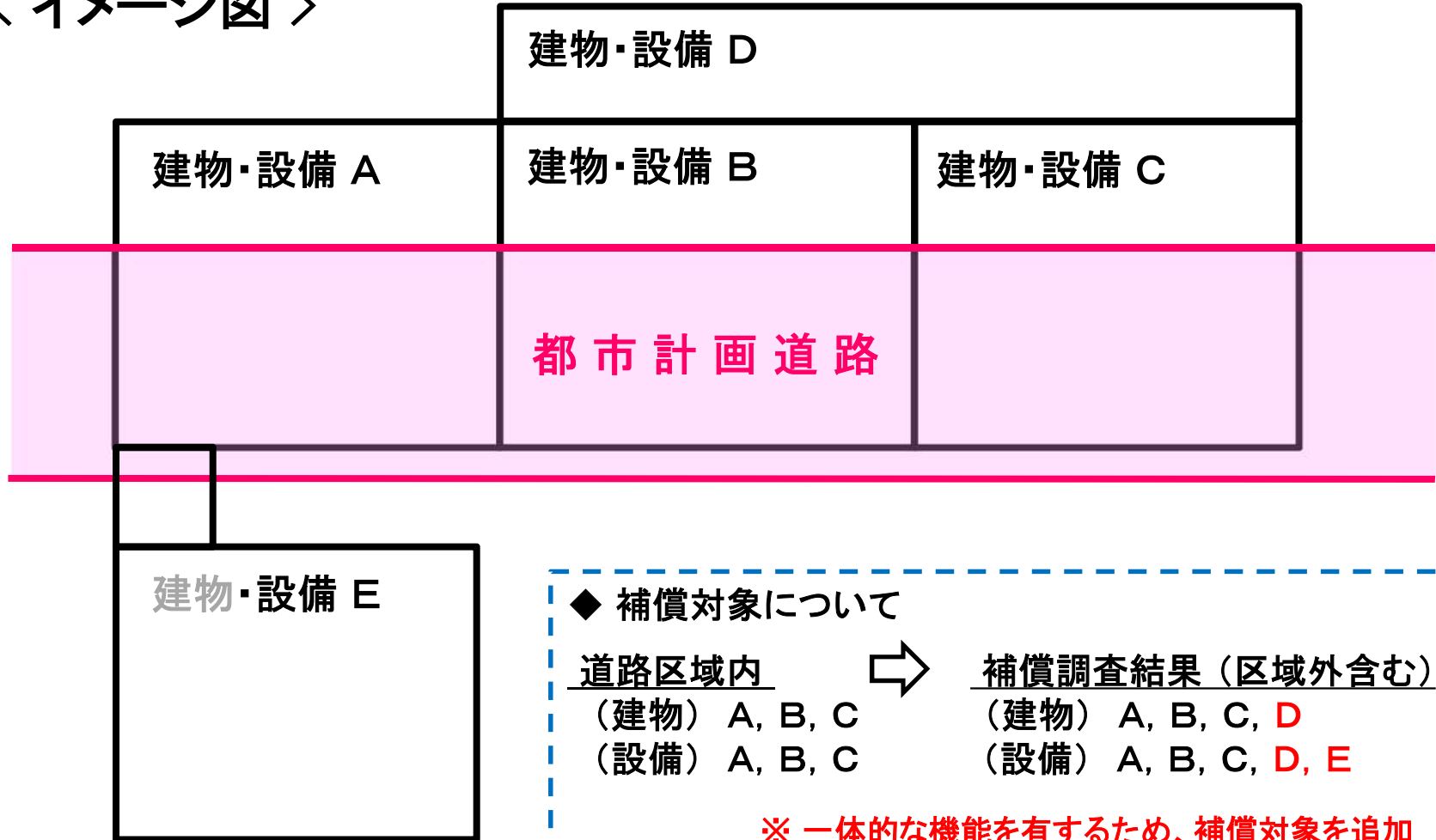
- ・ 補償物件の詳細な補償調査を行ったところ、
 - ① 建物内に数多くの設備を保有していることや、高価な設備であることが判明した。
 - ② 道路区域外の建物や設備等が、区域内のものと一緒に、一体的な機能を有することが判明したため、補償の対象に含む必要が生じた。

増額要因	概算額
・ 建物移転料、機械設備移転料他の増加 （人件費等の高騰含む）	33.6億円
・ 増税の影響	2.2億円
計	35.8億円

※ 用地補償費は、北九州市公共用地の取得に伴う損失補償基準および同細則に基づき算出

事業費の増額（用地補償費：対象物件）

< イメージ図 >



事業費の増額（増税の影響）

◆ 消費税について

（単位：百万円）

項目	消費税込 (5%~10%)	消費税込 (5%)	差額
工事費	961	933	28
調査費	298	293	5
用地費	791	791	0
補償費	5,424	5,204	220
計	7,474	7,221	253

※ 増額は全体部分にかかる

<消費税率の推移>

H9 ~ H25 : 5%（※ H17 事業着手）

H26 ~ R1.9 : 8%

R1.10 ~ : 10%

費用便益分析 区間

- ◆ 平成21年度再評価は、事業区間のみで費用便益分析を実施。
- 本事業は都市計画道路の整備であり、横代南町山手1号線のみでは目的である交通ネットワークの構築は果たせない。
- 事業区間(1.0km)と、道路の目的を果たす区間(1.7km)が合致しない。

今回の費用便益分析区間

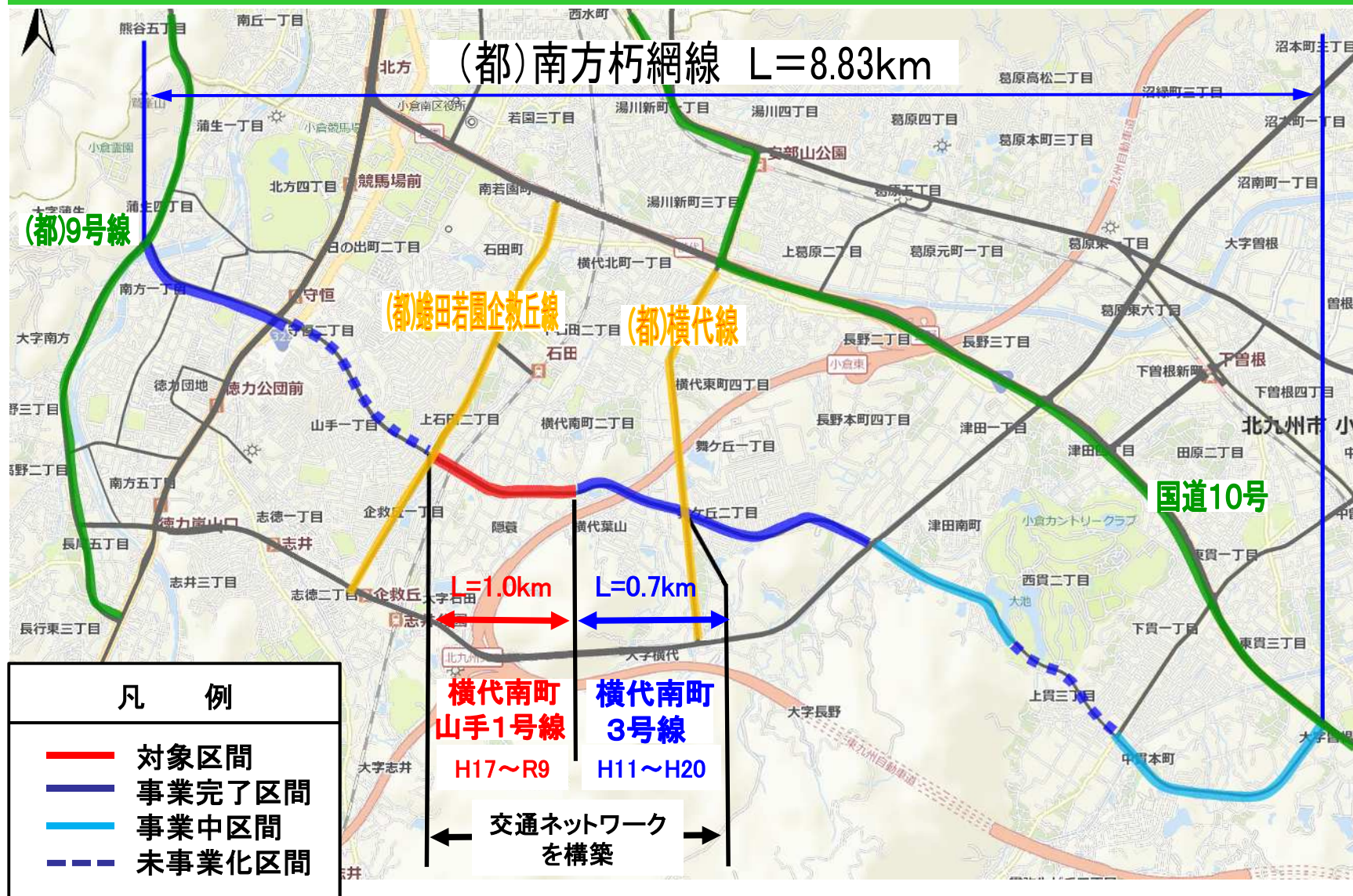
都市計画道路の**目的を果たす区間(都市計画道路の交差点間)**で分析を実施

⇒ (都)横代線と(都)蜷田若園企救丘線をつなぐ区間

- ◆ 横代南町3号線 (H11~H20)
 - ◆ 横代南町山手1号線 (H17~R9)
- } 施工箇所を集中して事業を実施するため、2工区に分けて実施

* 国においても、再評価実施要領細目(H30.3 国交省)により、複数区間をまとめて評価ができるとされている。

費用便益分析 区間



横代南町3号線について（関連区間）

- ◆ 事業名 : 横代南町3号線 道路改築事業
【(都)南方朽網線】
- ◆ 事業箇所 : 小倉南区大字横代【(都)横代線】
～ 横代南町五丁目【横代南町山手1号線】
- ◆ 事業目的
小倉南区一円の交通ネットワークを構築することにより、
 - ・ 小倉南区の東西アクセスの充実を図る
 - ・ 周辺地域の生活環境の向上を図る【横代南町山手1号線と同様】
- ◆ 延長・幅員 : L=700m W=22m
- ◆ 事業期間 : 平成11年度～平成20年度
- ◆ 事業費 : 15億円

事業の投資効果

◆ 費用便益分析

※ 国土交通省の「費用便益分析マニュアル(道路事業編)」に基づく

便益(B)項目	現在価値
走行時間短縮便益	84 億円
走行経費減少便益	16 億円
交通事故減少便益	5 億円
合計(B)	105 億円

※ 上記金額は、令和1年を基準年とした現在価値である
 ※ B・Cともに、L=1.7 km での合計金額としている

費用(C)項目	現在価値
事業費	94 億円
維持管理費	2 億円
合計(C)	96 億円

・ 基準年 R1
 ・ L = 1.7 km ⇨ $B/C = 1.10$

〔 ・ 基準年 H21
 ・ L = 1.7 km ⇨ $B/C = 1.69$ 〕

◆ 各便益の説明

走行時間短縮便益	道路の整備・改良が行われない場合と行われた場合との「総走行時間費用」の差から算定
走行経費減少便益	道路の整備・改良が行われない場合と行われた場合との「走行経費(燃料費、車両整備費、タイヤ費等)」の差から算定
交通事故減少便益	道路の整備・改良が行われない場合と行われた場合との「交通事故による社会的損失」の差から算定

コスト縮減について

工事で必要となる盛土材料は、他の公共工事から発生する土を流用する。

未整備区間 $L = 260\text{m}$ において、
盛土材料をすべて購入した場合

$$4,500\text{m}^3 \times 1,550\text{円}/\text{m}^3 = 6,975\text{千円}$$

(※ 使用単価：山ズリ H31.4時点)



流用とすることで、
約700万円【直接工事費・税抜】の縮減が見込める

代替案について

本路線は、(都)南方朽網線の一部を構成するものであり、小倉南区一円の交通ネットワークを構築するために必要不可欠な区間であるとともに、最適なルートとして都市計画決定されたものであることから、代替案はないと考える。

また、地域から早期の事業進捗の要望があることから、本事業を廃止または休止することはできない。

事業の必要性

小倉南区一円の交通ネットワークを構築することにより、

◆ 小倉南区の東西アクセスの充実が図られる

- 人や物の移動の円滑化
- 周辺幹線道路の交通の分散
- 重要物流道路の代替機能

◆ 周辺地域の生活環境の向上が図られる

- 生活道路の安全確保
- 地域の一体化
- 民間投資等の誘発

<当部局の考え方>

本路線の必要性は高く、今後も事業を継続し、
早期完成に向けて鋭意整備を進めていく

ご清聴ありがとうございました。