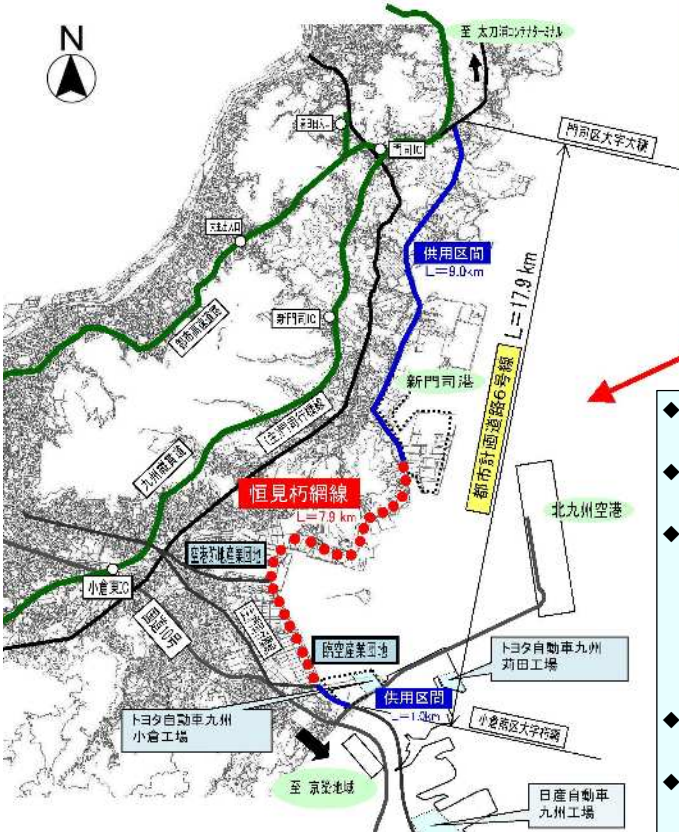


都市計画道路6号線 (主要地方道 恒見朽網線) 道路改築事業 公共事業再評価

令和4年7月
建設局 道路部 道路建設課



事業概要



- ◆路線名
都市計画道路6号線(主要地方道 恒見朽網線)道路改築事業
- ◆事業箇所
門司区新門司三丁目～小倉南区大字朽網 L=7.9km
- ◆事業目的
 - ・周防灘沿岸部の物流機能強化
 - ・京築地域との連携強化
 - ・北九州空港へのアクセス利便性向上
 - ・空港跡地産業団地への企業誘致促進
 - ・緊急輸送道路(H25年度指定)の機能確保
- ◆事業期間
平成22年度～令和13年度
- ◆事業費
全体事業費 280億円

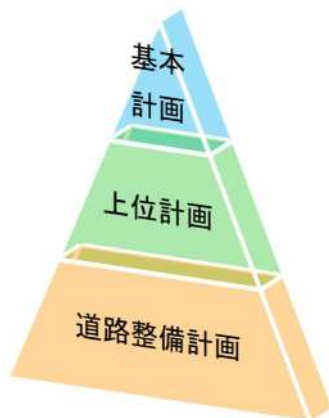
事業の位置付け

■本市の道路を取り巻く状況

- ・ 企業誘致・雇用件数や貨物取扱量等が増加傾向
- ・ 頻発する災害への備え(防災・減災・国土強靱化)
- ・ 主要渋滞箇所の渋滞緩和対策が必要

■みちづくりに関するニーズ(企業対象調査)

- ・ 幹線道路や空港などへのアクセス促進



『元気発進！北九州』プラン 北九州基本構想・基本計画

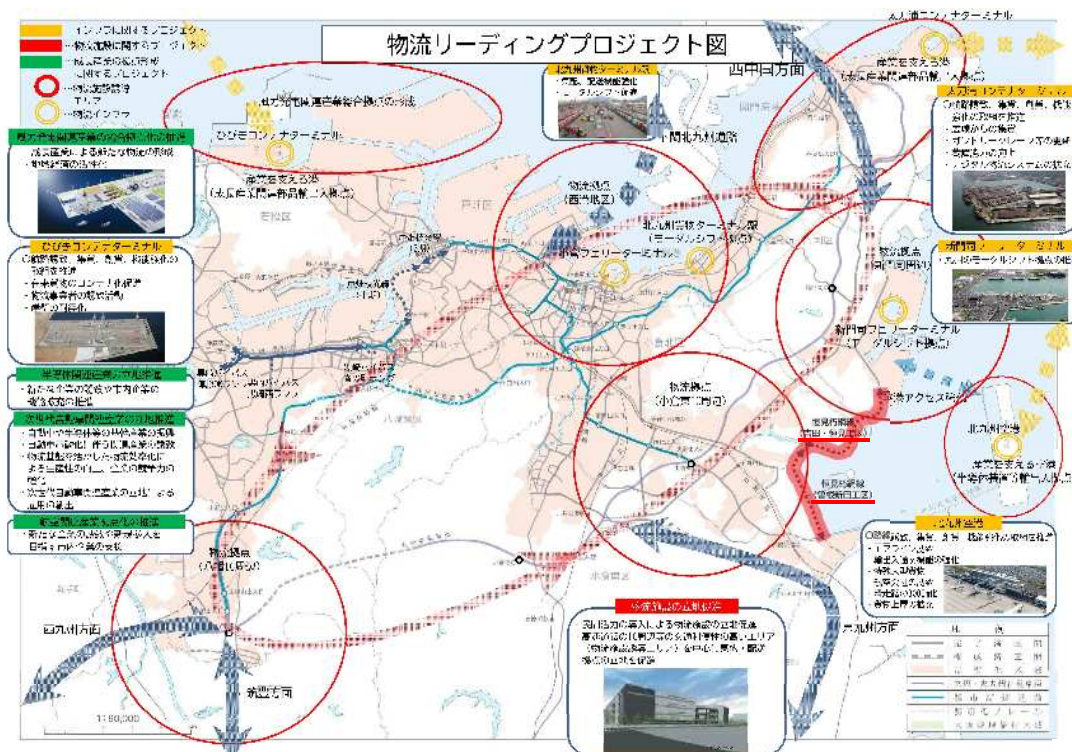
第6章 都市づくり～便利で快適なまちをつくる～ 1. 交通物流ネットワークの強化

- ◆ 北九州市新成長戦略
- ◆ 北九州市国土強靱化地域計画
- ◆ 北九州市都市計画マスタープラン 等

北九州市道路整備中長期計画～魅力的で持続可能なみちづくり～

【ビジョン1：都市の発展と持続を支えるみちづくり】

北九州市物流拠点構想における位置付け



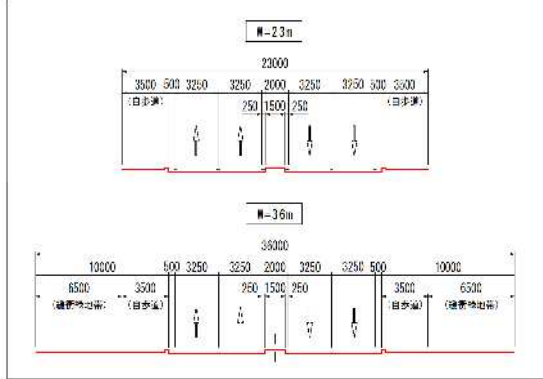
事業の進め方・関連事業

【工区】：3工区（曾根新田工区、吉田工区、恒見工区）

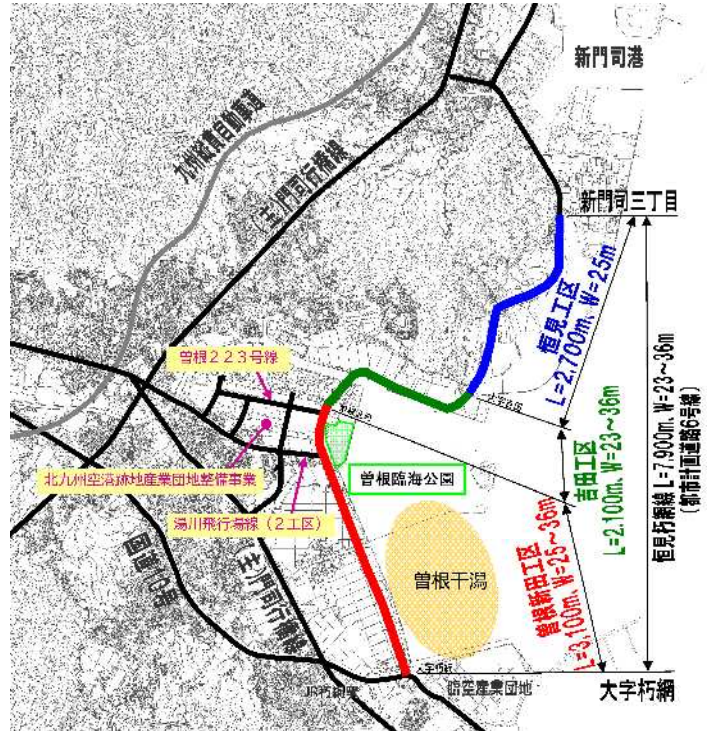
<環境への配慮>

「北九州市環境影響評価条例」に基づく環境影響評価の対象路線であり、周辺環境への影響を可能な限り抑えるため、必要な環境保全措置を行うとともに環境事後調査を行いながら整備を進めていく。

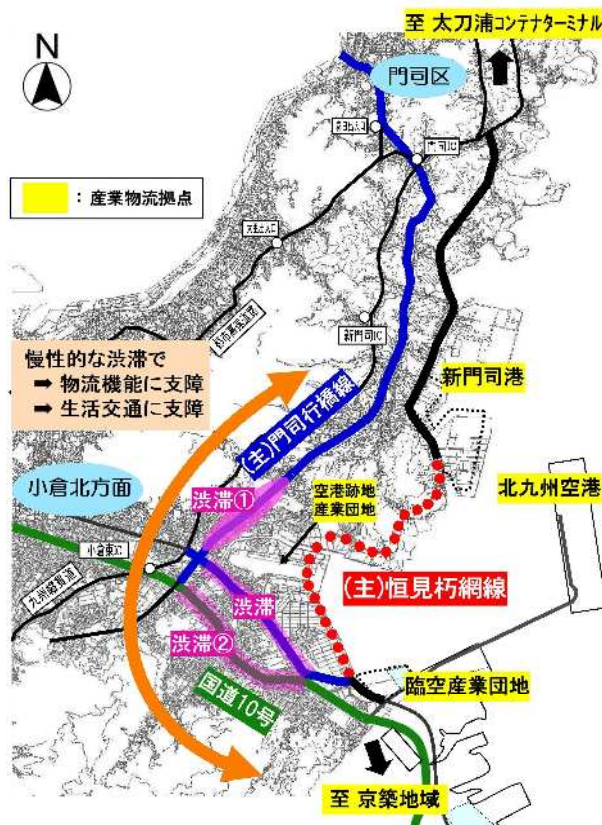
【標準断面図】



関連事業：湯川飛行場線（2工区）道路改築事業
 曾根223号線道路改築事業
 北九州空跡地産業団地整備事業



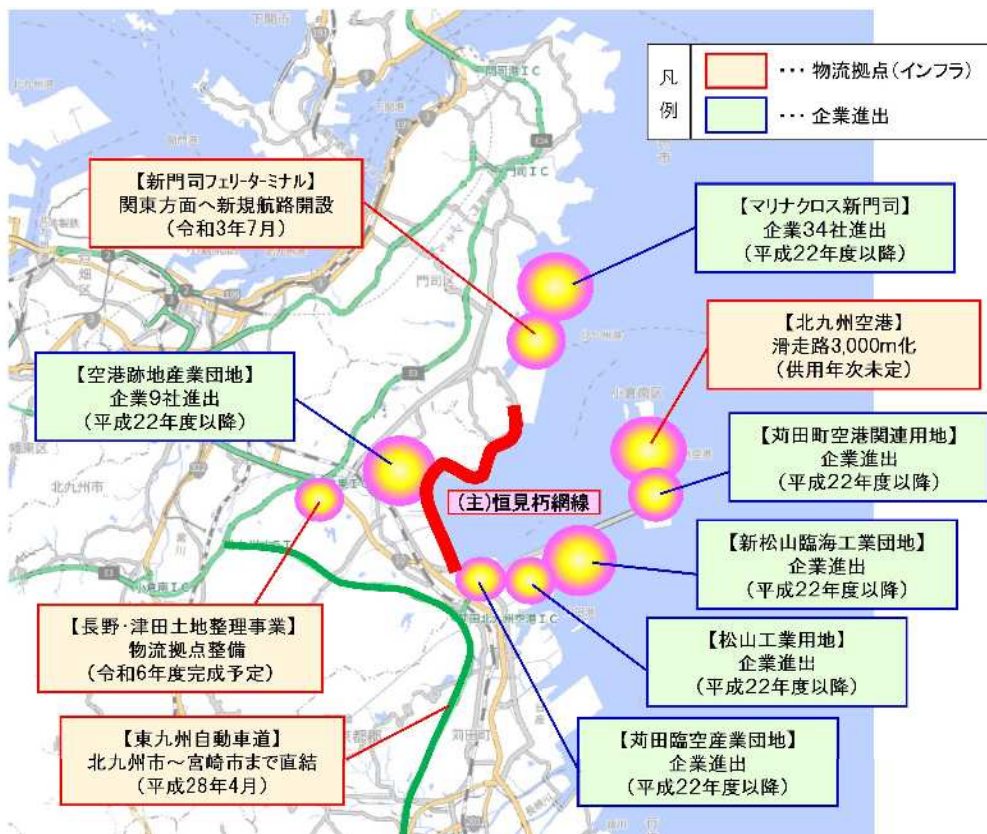
【課題1】（主）門司行橋線、国道10号の渋滞



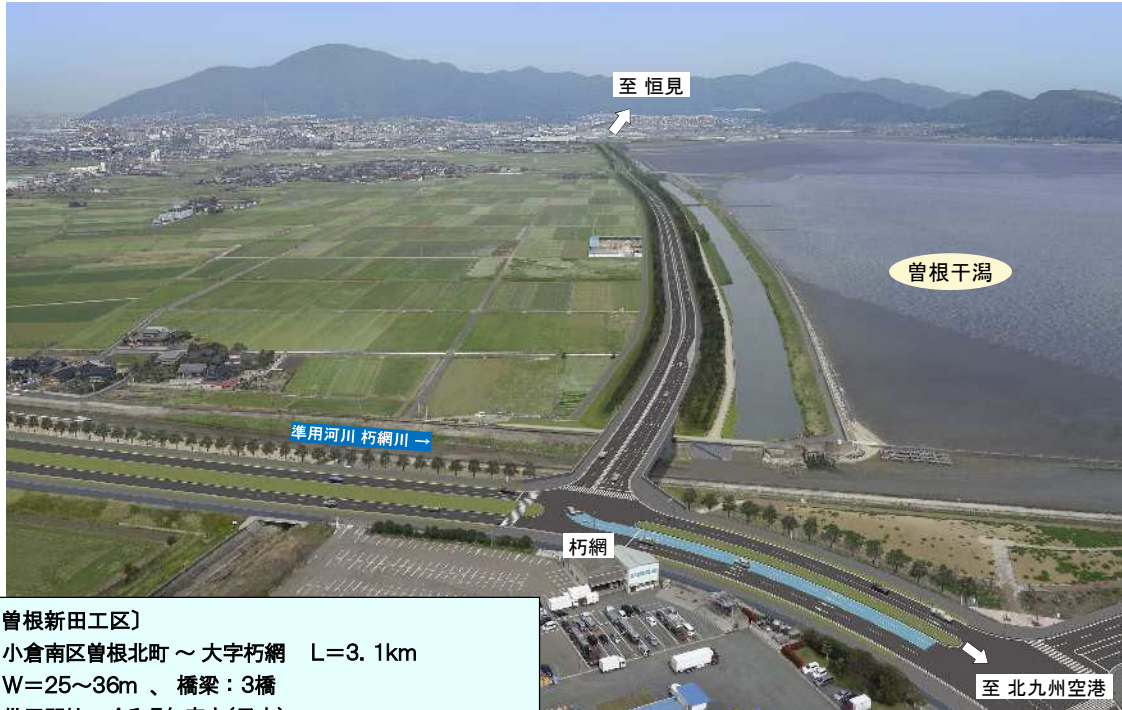
【課題2】 曾根新田地区内の通過交通問題



事業を巡る社会経済情勢等の変化



完成イメージ（曽根新田工区）



〔曽根新田工区〕
 小倉南区曾根北町～大字朽網 L=3.1km
 W=25～36m、橋梁：3橋
 供用開始：令和5年度末(予定)

完成イメージ（吉田工区）



〔吉田工区〕
 小倉南区大字吉田～曾根北町 L=2.1km
 W=23～36m、橋梁：1橋
 供用開始：令和12年度末(予定)

完成イメージ（恒見工区）



〔恒見工区〕
 門司区新門司三丁目～小倉南区大字吉田 L=2.7km
 W=25m、一部臨海部を埋立て
 供用開始：令和13年度末(予定)

今回、公共事業再評価に諮る趣旨

恒見朽網線道路改築事業において、下記のとおり、事業費の増額及び事業期間の延伸が必要となったため、「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もの。

【変更概要】

路線名	当初		今回		備考
	事業費	事業期間	事業費	事業期間	
恒見朽網線	210億円	H22～R6	280億円	H22～R13	・70億円増 ・7年延伸

恒見朽網線道路改築事業における増額理由

変更理由		増額
1. 盛土材の変更		13億円
2. 竹馬川渡河橋の計画見直し		31億円
2-1	液状化対策（恒見側）	(28億円)
	液状化対策（朽網側）	
2-2	橋梁形式変更（中央部）	(3億円)
3. 労務費・資材価格の上昇などによる影響		26億円
合計		70億円



1. 盛土材の変更：流用土から購入土へ（+13億円）

【当初】北九州空港跡地産業団地の造成で発生する土砂を、盛土材として流用することを予定していた。

【変更】東日本大震災（H23. 3）後の全国的な「緊急輸送道路ネットワーク」の見直しにおいて、本路線についても、平成25年度の協議会（国・県・市等）で「緊急輸送道路」として位置付けられ、受入基準値を満足する良質な土砂を使用する必要性が生じた。

流用を予定していた土砂について、土質試験を行なったところ、受入基準値を下回ったことから、盛土材を流用土から「良質土（購入土）」に変更が必要となった。



経緯
H22 事業着手（盛土材に流用土使用を予定）
H23.3 東日本大震災
H25年度「緊急輸送道路」：全国的な見直し → 本路線も指定
H28年度「盛土工事」着手
<ul style="list-style-type: none"> ・「北九州空港跡地産業団地の残土」について土質試験を実施 ⇒ 「受入基準に不適合」が判明 ・流用土を購入土に変更し、「盛土工事」を実施（一部、適合する他工事残土の受け入れあり）
R2年度 宮根新田工区の「盛土工事」が概成
※ 基準に適合する残土の受け入れに努めてきたが、結果、これまで盛土材の大半が購入土になっている。

緊急輸送道路とは

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。

2. 竹馬川渡河橋の計画見直し 《変更箇所》



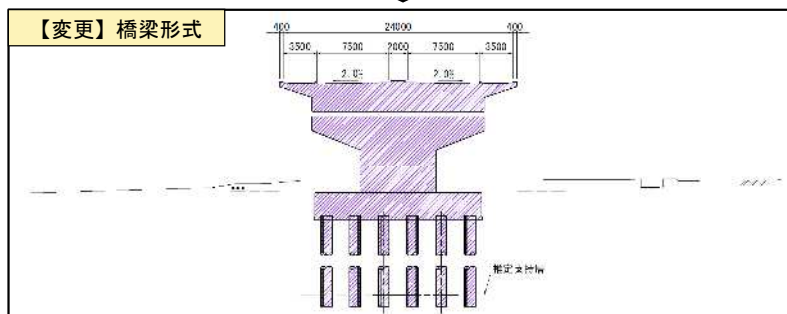
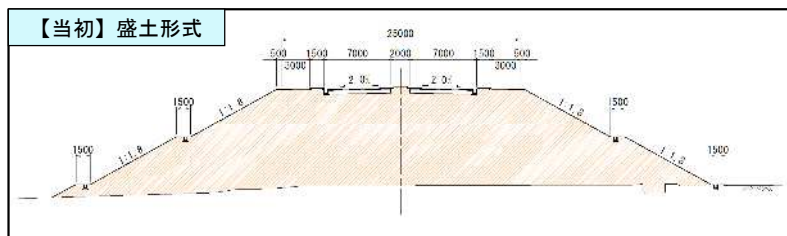
15

2-1. 竹馬川渡河橋の計画見直し：液状化対策（恒見側）（+ 23億円）

【当初】 近隣の既往地質調査データを基に、当時の技術基準(H14)で検討したところ、液状化層はないものと判断し、盛土構造を計画していた。

【変更】 事業着手後、工事予定地での地質調査を基に、東日本大震災後に改訂された技術基準(H24)で検討したところ、地中に液状化層があることが判明した。

このため、液状化対策を考慮した工法比較を行った結果、「橋梁形式」に変更する。



経緯	
(当初の事業評価)	
・ 近隣の既往地質調査データを使用	
・ 道路橋示方書(H14)により、液状化層の有無を検討【対象:砂質土のみ】	
H22 事業着手	→ 判定: 液状化層なし
H23.3 東日本大震災	
H26 工事予定地での地質調査を実施	
・ 道路橋示方書(H24 改訂)により、液状化層の有無を検討【対象:すべての土層】	
	→ 判定: 液状化層あり

16

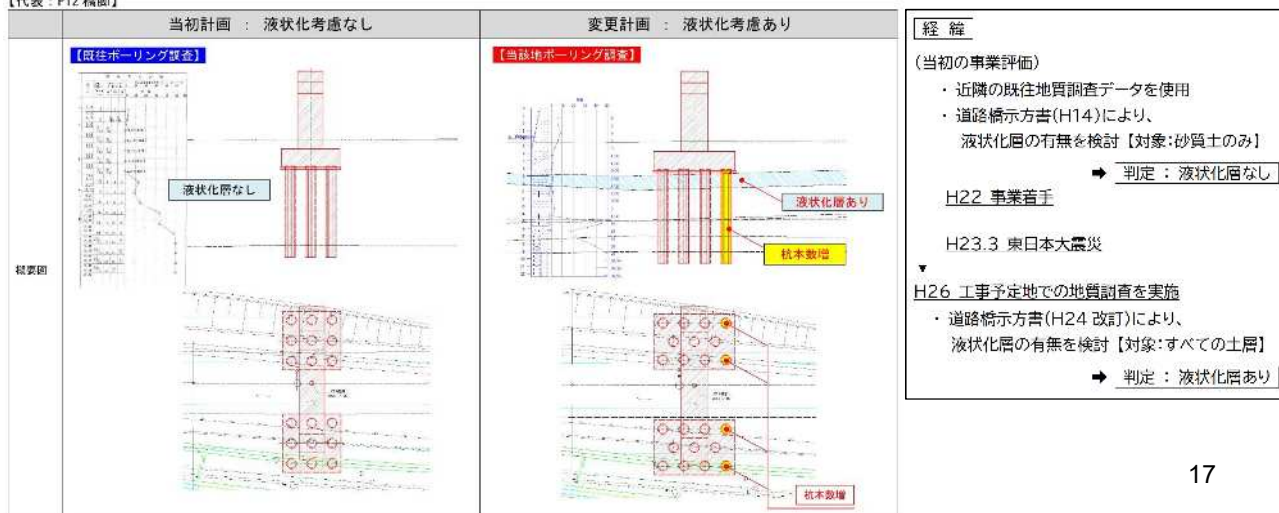
2-1. 竹馬川渡河橋の計画見直し：液状化対策（朽網側）（+5億円）

【当初】 近隣の既往地質調査データを基に、当時の技術基準(H14)で検討したところ、液状化層はないものと判断していた。

【変更】 事業着手後、工事予定地での地質調査を基に、東日本大震災後に改訂された技術基準(H24)で検討したところ、地中に液状化層があることが判明した。

このため、橋梁形式「箱桁橋」基礎部について、基礎杭本数の増加や基礎形式の拡張など、液状化を考慮した基礎構造に変更する。

【代表：P12橋脚】



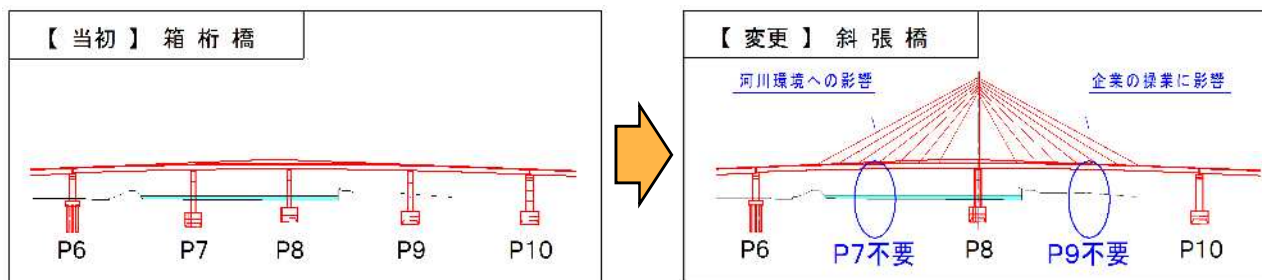
17

2-2. 竹馬川渡河橋の計画見直し：橋梁形式変更（中央部）（+3億円）

【当初】 橋梁形式の選定に当たっては、橋脚築造による河川断面への影響や工業団地の関係者との事前協議の他、環境影響評価による曾根干潟周辺の環境保全、ポンプ場及び狭隘な工業団地の地理的条件を考慮した上で検討を行い、経済性で有利となる「箱桁橋」形式を計画した。

【変更】 事業着手後、関係者との詳細な協議の中で、河川環境への影響を軽減する必要性が生じたこと、及び工業団地内の企業の操業への影響が判明したことから、支障となる橋脚（P7、P9）を省く橋梁形式に見直すこととした。

その条件で、改めて経済性や施工性で比較検討した結果、「斜張橋」に変更する。



18

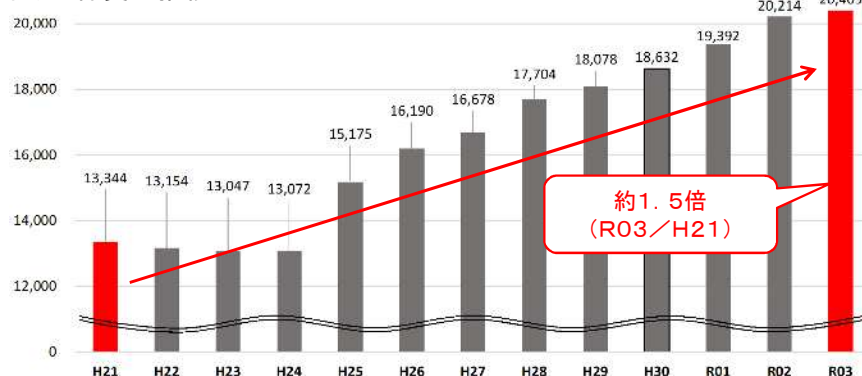
3. 労務費・資材価格の上昇などによる影響（+26億円）

労務費・資材価格の上昇等の社会情勢の変化により、工事費が増額となる。

直接工事費を構成する費用の変動	人件費	+50%
	資材価格	+20%
工事全体に係る諸経費の変動 (現場管理費、一般管理費、消費税含む)		+10%

※ H21年度(当初事業費算出時)との対比

例) 人件費の推移



19

恒見朽網線道路改築事業における期間延伸理由

延伸理由		期間
1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 用地取得において相続に係る権利者等の調査及び協議に時間を要していること。 ・ 用地取得完了後の工事工程等の精査により、事業期間を延伸する必要が生じたこと。 	7年

早期の事業効果発現に向けて



曾根新田工区

湯川飛行場線や曾根223号線との接続により、事業効果発現が期待されることから、令和5年度末の供用開始に向け、重点的に整備を進める。



吉田工区

現道接続による事業効果発現が期待されることから、令和12年度の供用に向け、進捗を図る。

20

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)			費用(C)		
便益項目	現在価値	当初との差	費用項目	現在価値	当初との差
走行時間短縮	473億円	+23億円	事業費	242億円	+100億円
走行経費減少	75億円	-2億円	維持管理費	19億円	+9億円
交通事故減少	16億円	-9億円	合計(C)	261億円	+109億円
合計(B)	564億円	+12億円	$B/C = 2.2$ (当初:3.6)		

※上記金額は、令和3年を基準年とした現在価値



・事業費の増加により、 B/C は、当初の「3.6」から「2.2」となるが、事業効果は十分に得られる状況にある。

◆便益(B)の主な変動要因

- ・ 道路交通センサデータの更新による交通量の変更 (H17 → H22)
- ・ 費用便益分析マニュアル改訂に伴う原単位の見直し (H30年2月)

◆費用(C)の主な変動要因

- ・ 事業費の増額
- ・ 基準年の変更による割戻率の変動

21

※事業費の増額は+70億円であるが、現在価値に換算すると過去分が割増しされるため、当初との差は+100億円となる。

コスト縮減

今後も継続して、コスト縮減に努めていく。

① 盛土材の確保

市内の他工事情報を幅広く収集し、本路線の受入基準に合致する流用土(盛土材)の確保に努めていく。

② 新技術・新工法の活用

新技術・新工法の情報収集及びその活用検討を積極的に進め、「本路線に最適かつ経済的な施工方法の採用」、「効率的で工期短縮可能な施工手順への見直し」など、工事の施工計画を適宜更新し、コスト縮減に努める。

事業担当部局の考え方

恒見朽網線は、太刀浦コンテナターミナルや新門司港フェリーターミナル、北九州空港などの主要な物流拠点を結ぶ道路であり、**広域物流ネットワーク**上極めて重要な路線であるとともに、緊急輸送道路ネットワークを構築する危機管理体制上、必要な道路である。

整備により

新たな物流ネットワークが構築 ⇒ 走行時間の短縮、周辺道路の渋滞が緩和

- ① 周防灘沿岸部の物流機能強化
- ② 京築地域との連携強化
- ③ 北九州空港へのアクセス利便性の向上
- ④ 空港跡地産業団地への企業誘致促進
- ⑤ 緊急輸送道路(避難・救助・応急活動)の機能確保

費用対効果 (B/C) = 2.2

地元関係者も協力的であり、早期完成を強く望んでいる。
今後も事業を継続し、早期完成に向けて鋭意整備を進めたい。