

# 公 共 事 業 再 評 価 調 書

平成30年3月30日 現在

## 1. 事業概要及び事業の必要性

事業名	北九州市広域都市計画道路 戸畑枝光線他 街路事業		
事業箇所	戸畑区大字戸畑 ～ 八幡東区東田五丁目		
事業化年度	平成23年度	事業期間	平成23年度～平成38年度
全体事業費	47,800百万円	補助区分	街路事業（地域連携道路事業費補助） // （社会資本整備総合交付金）
関係事業 （他団体含む）	新若戸道路整備事業 国道3号黒崎バイパス整備事業		
事業担当課	建設局道路部街路課 （連絡先：582-2191）		
事業を必要とする地域の課題・事業目的	<p>北九州市広域都市計画道路「戸畑枝光線」（以下「戸畑枝光線」という。）は、戸畑区大字戸畑を起点とし、八幡東区東田五丁目を終点とする延長約4km、4車線、代表幅員18mの自動車専用道路である。</p> <p>本路線は、新若戸道路（以下「若戸トンネル」という。）や北九州都市高速道路（以下「都市高速」という。）2号線戸畑出入口、同5号線枝光出入口と接続し、本市の目指す環状放射型の自動車専用道路ネットワークの構築を図る上で、極めて重要な路線である。</p> <p>本路線の整備により、開発が進む響灘地区や東田地区をはじめ、本市の産業・物流活動の支援、市街地の交通混雑緩和などに資するものと期待されている。</p> <p>本路線が未整備である現状においては、以下の課題がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆課題1：主要地方道八幡戸畑線（以下「（主）八幡戸畑線」という。）の渋滞 若戸トンネル（平成24年度）、国道3号黒崎バイパス（以下「黒崎BP」という。）の一部（平成23年度）が供用したが、本路線が整備されていないため、若戸トンネル等を利用した車両が、主要幹線道路である（主）八幡戸畑線や市街地の生活道路を走行せざるを得ず、物流機能、生活交通が阻害されている。</li> <li>◆課題2：西戸畑地区における交通環境の悪化 JR戸畑駅北側の西戸畑地区は、朝夕に通勤車両による交通混雑が著しく、また混雑区間に通学路が含まれ、通学児童を含む歩行者が危険な状況である。 そのため以前より、地域から歩行者の安全確保のための交通環境の改善について、要望が出されている。</li> <li>◆課題3：災害時の代替ルートの未確保 都市高速の環状化ができていないため、交通量の多い都市高速4号線大谷～紫川間が災害等で通行できなくなった場合、一般道路へ交通が流入し、著しい交通混雑が発生することが予測され、災害時の定時性や高速性が確保できない。</li> </ul> <p>本路線の整備により、本市の目指す環状放射型の自動車専用道路ネットワークが完成すると、走行時間の短縮とともに、市街地や周辺地域での交通混雑が緩和され、また都市高速4号線大谷～紫川間の代替ルートも確保できることから、危機管理体制の向上が図られるものである。</p>		

1 事業要旨

本事業は、戸畑区大字戸畑から八幡東区東田五丁目までの延長4.35km、4車線、代表幅員18mの自動車専用道路である「戸畑枝光線」を整備する。

また併せて、戸畑枝光線牧山出入口へのアクセス道路となる都市計画道路「汐井町牧山海岸線」の整備を行う。

なお戸畑枝光線は、2つの区間に分けて、事業を実施することとし、牧山から枝光までを1期、戸畑から牧山までを2期としている。

2 路線概要

(1) 戸畑枝光線

- 路線概要：L=4.35km W=18m（代表幅員） C=420億円
- 事業期間：平成23年度～平成38年度
- 道路規格：第2種第2級（自動車専用道路）
- 設計速度：60km/時（都市高速と同じ）

〔内訳〕

ア 牧山枝光間（1期）

- 路線概要：L=2.73km W=9.1m～31.0m C=140億円
- 事業期間：平成23年度～平成34年度
- 道路規格：第2種第2級（自動車専用道路）
- 設計速度：60km/時（都市高速と同じ）

イ 戸畑牧山間（2期）

- 路線概要：L=1.62km W=18.5m～21.0m C=280億円
- 事業期間：平成26年度～平成38年度
- 道路規格：第2種第2級（自動車専用道路）
- 設計速度：60km/時（都市高速と同じ）

(2) 汐井町牧山海岸線

- 路線概要：L=0.79km W=12～25m C=58億円
- 事業期間：平成23年度～平成34年度
- 道路規格：鉄道交差部（戸畑警察署前交差点～牧山橋） 第4種第3級  
現道改築部（牧山橋～都島展望公園方面） 第4種第2級
- 設計速度：40km/時

表 概要

路線名	前回（H27.8）		今回		備考
	事業期間	事業費	事業期間	事業費	
戸畑枝光線（1期）	H23～H30	120億円	H23～H34	140億円	4年延伸 20億円増
戸畑枝光線（2期）	H26～H36	280億円	H26～H38	280億円	2年延伸
汐井町牧山海岸線	H23～H30	50億円	H23～H34	58億円	4年延伸 8億円増
全体		450億円		478億円	

## 2. 事業費用内訳

(単位：百万円)

		総事業費 (計画)	～H27 (決算額)	H28 (決算額)	H29 (予算額)	H30以降 (計画)
事業費	工事費	37,446	1,407	2,904	2,770	30,365
	用地・補償費	8,289	1,874	172	285	5,958
	調査費等	2,065	1,019	65	93	888
	計	47,800	4,300	3,141	3,148	37,211
財源内訳	一般財源	2,193	195	142	142	1,714
	国庫支出金	25,938	2,365	1,728	1,731	20,114
	県支出金					
	地方債	19,669	1,740	1,271	1,275	15,383
	その他					

## 3. 事業進捗状況

		～H27	H28	H29	H30	H31																				
計画進捗率 終了予定38年度		22%	33%	47%	51%	53%																				
実績進捗率 終了予定38年度		9%	16%	—	—	—																				
内	工事費	4%	12%	19%	26%	31%																				
	用地・補償費 (面積ベース)	23% (62%)	25% (72%)	28% (73%)	32% (83%)	38% (85%)																				
	調査費等	49%	52%	57%	62%	70%																				
事業進捗状況及び見込み	<p>1 戸畑枝光線（牧山枝光間） 1期</p> <p>本事業は、平成23年度に都市計画事業の認可（以下「事業認可」という。）を受け、平成30年度の完成を目指し、鋭意整備を進めてきたところである。</p> <p>しかしながら、民間専用跨線橋等の用地補償交渉に日数を要したことや新たに地盤改良工事が必要となることが判明した。</p> <p>そのため、事業期間を平成30年度から平成34年度まで延伸、事業費を120億円から140億円に増額し、事業完了を図る。</p> <p>○用地：平成29年度、最後の用地補償契約を締結。一部建物の撤去等が未了。（面積ベースで92%取得）</p> <p>○工事：枝光ランプ部の橋梁架設工事や枝光川渡河橋の下部工を施工予定。</p>																									
	<p style="text-align: center;">表 事業費 (単位：億円)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>変更前</th> <th>変更後</th> <th>差</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>工事費</td> <td>69</td> <td>93</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>44</td> <td>40</td> <td>▲4</td> </tr> <tr> <td>調査費等</td> <td>7</td> <td>7</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>120</td> <td>140</td> <td>20</td> </tr> </tbody> </table>							項目	変更前	変更後	差	工事費	69	93	24	用地補償費	44	40	▲4	調査費等	7	7	—	計	120	140
項目	変更前	変更後	差																							
工事費	69	93	24																							
用地補償費	44	40	▲4																							
調査費等	7	7	—																							
計	120	140	20																							

## 2 戸畑枝光線（戸畑牧山間） 2期

本事業は、平成26年度に事業認可を受け、平成36年度の完成を目指し、鋭意整備を進めてきたところである。

しかしながら、近接する九州旅客鉄道株式会社（以下「JR九州」という。）との計画協議などに日数を要した。

そのため、事業期間を平成36年度から平成38年度まで延伸し、事業完了を図る。

○用地：平成29年度より用地補償交渉を開始。

面積ベースで20%取得（先行取得用地を含む）。

○工事：平成30年度より、若戸ランプ部の工事着手を予定。

## 3 汐井町牧山海岸線

本事業は、平成23年度に事業認可を受け、平成30年度の完成を目指し、鋭意整備を進めてきたところである。

しかしながら、迂回路の設置に伴い、工事ヤードが確保できず、JRアンダーパス工事と橋梁工事の同時施工ができなくなったことや下水道管防護工の追加及び道路断面の変更等が必要となった。

そのため、事業期間を平成30年度から平成34年度まで延伸、事業費を50億円から58億円に増額し、事業完了を図る。

○用地：平成31年度までの取得を目標。

面積ベースで52%取得（先行取得用地を含む）。

○工事：牧山橋架替えのための迂回路（仮橋）を設置し、下部工工事を施工中。

JRアンダーパス部は、JR九州と委託工事協定を締結し、施工中。

表 事業費 (単位：億円)

項 目	変更前	変更後	差
工 事 費	44	52	8
用地補償費	1	1	—
調 査 費 等	5	5	—
計	50	58	8

## 4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 平成24年3月に黒崎BP（皇后崎ONランプ～前田ランプ）、同年9月に黒崎BP（前田ランプ）から都市高速5号線東田出入口への接続部および若戸トンネルが供用を開始し、本市の目指す環状放射型の自動車専用道路ネットワークの形成に向け、本路線の完成の必要性が高まっている。
- 下関北九州道路について、平成29年度に国土交通省から道路調査費補助を受け、2県2市で調査検討会を立ち上げ、概略ルート・構造・整備手法の検討を行っている。

## 5. 地元住民、受益対象者及び関係機関の意向

- 当初の都市計画決定（平成5年度）から約25年が経過し、地元や市議会において早期整備が要望されている。
- 事業所ヒアリングでは、本路線が整備された場合、約8割の事業所が「利用する」と回答しており、本路線に対するニーズは高いと言える。

## 6. 事業の投資効果やその変化

- 今回、最新（平成27年度）の観測交通量および都市計画道路の見直し（廃止）を反映した将来道路網により、将来交通量推計を行うとともに、事業期間および事業費を見直し、費用便益分析を行った。

便益項目	現在価値
走行時間短縮便益	364億円
走行経費減少便益	56億円
交通事故減少便益	43億円
合計（B）	463億円

費用項目	現在価値
事業費	383億円
維持管理費	9億円
合計（C）	392億円

- 費用便益比（B/C）= 1.18
- 変更前の費用便益比（B/C=1.10）からの変動要因  
便益項目：将来交通量の増加等  
費用項目：事業費の増加等

## 7. コスト縮減又は代替案の可能性

- 戸畑枝光線（牧山枝光間）の工事について、現地発生土を盛土区間の材料（盛土路体）として再利用している。
- 戸畑枝光線（戸畑牧山間）の工事について、今後、詳細な施工計画（施工順序や仮設計画）立案の際に、コスト縮減対策を検討する。

現在、戸畑枝光線を含む環状線の一部がミッシングリンク<sup>※1</sup>となっており、自動車専用道路を通行してきた車両が一旦、一般道に下りて通行することを余儀なくされている。

そのため本路線は、自動車専用道路ネットワーク本来の効果を発揮する上で必要であり、代替案の可能性はないものとする。

※1：本来、連続性が期待されるものが、連続していない状態。

## 8. 見直し（縮小・休止・廃止・事業期間の延長等）した場合の影響

本路線は、市内にある港湾や空港、鉄道ターミナルなどの多様な輸送モードと充実した高速道路網を活かす環状放射型の自動車専用道路ネットワークを形成し、本市の交通・物流ネットワーク強化のため必要である。

本路線の完成により、交通、物流拠点の機能強化、本州や九州各地域との広域連携が促進されるなど、都市の発展を支える道路となることから、その事業効果は高く、早期の完成が望まれている。

また事業用地は既に全体の7割を取得しており、これまで整備に協力いただいた地権者の理解が得られないことなどからも、事業を継続する必要があると考える。

## 9. 事業担当部局の考え方

「戸畑枝光線」は、若戸トンネルや都市高速2号線戸畑出入口、同5号線枝光出入口と接続し、本市の目指す環状放射型の自動車専用道路ネットワークの構築を図る上で、極めて重要な路線である。

本路線の整備により、走行時間の短縮とともに、周辺道路の渋滞緩和が期待でき、また交通量の多い都市高速4号線大谷～紫川間で、事故や災害、大規模補修に伴う通行止めが生じた場合の代替ルートとなる。

特に災害時においては、物資の緊急輸送ルートの確保や周辺道路への交通混雑が問題となるが、本路線が代替ルートを確保（リダンダンシーを確保）する上で極めて重要な路線であるとともに、本市経済の活性化及び生活環境の向上に寄与するものと認識している。

更に地元も協力的であり、完成を強く望んでいることから、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考えである。