

公 共 事 業 再 評 価 調 書

令和 4 年 6 月 2 1 日 現在

1. 事業概要及び事業の必要性

事業名	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			前回評価年度	令和 3 年度		
全体事業費	前回評価時	732 億円		今 回	777 億円		
補助区分	前回評価時	街路事業（地域連携道路事業費補助）		今 回	街路事業（地域連携道路事業費補助）		
		街路事業（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） 有料道路事業		
関係事業（他団体含む）	前回評価時	新若戸道路整備事業 国道 3 号黒崎バイパス整備事業		今 回	新若戸道路整備事業 国道 3 号黒崎バイパス整備事業		
事業期間	前回評価時	平成 23 年度～ 令和 15 年度		今 回	平成 23 年度～ 令和 15 年度		
費用便益比（B / C）	前回評価時	便益(B)	767	費用(C)	609	B / C	1.26
	今 回	便益(B)	744	費用(C)	669	B / C	1.11
事業担当課	街路事業：建設局道路部街路課【連絡先：582-2191】 有料道路事業：建築都市局計画部都市交通政策課【連絡先：582-2518】 (事業主体：福岡北九州高速道路公社)						
事業を必要とする地域の課題・事業目的	<p>1 事業を必要とする地域の課題</p> <p>本市では、産業構造の高度化や物流機能の充実・強化を図るため、北九州空港やひびきコンテナターミナルの整備など、様々な物流拠点の整備に取り組んでいる。安定的な物流・人流を確保・活性化するためには、これらの物流拠点や中心市街地を結び、本州や九州各地域との連携を促進する主要幹線道路の整備を進め、広域道路ネットワークの形成を推進する必要がある。</p> <p>また、大規模災害発生直後において人員や物資等の緊急輸送活動を確実かつ円滑に実施するためには緊急輸送道路を早急に整備する必要がある。</p> <p>北九州広域都市計画道路「戸畑枝光線」（以下「戸畑枝光線」という。）は、北九州都市高速道路や若戸トンネル等と一体となることで、我が国のものづくりを牽引する企業が集積する響灘地区、戸畑区臨海部、東田地区等を結び、環状放射型の自動車専用道路ネットワークを形成するもので、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自動車専用道路である。</p> <p>戸畑枝光線は当初、有料道路事業により整備することとしていたが、北九州高速 4 号線の大規模補修等の新規事業に多額の事業費が必要となり、やむを得ず北九州高速の整備計画から削除した。その後、戸畑枝光線の道路ネットワークとしての重要性を鑑み、無料の一般道路として街路事業により整備を進めてきたが、近年、北九州高速を取り巻く環境が以下のように変化している。</p>						

事業を必要とする地域の課題・事業目的	<p>◆環境変化1：周辺幹線道路の進展 国道3号黒崎バイパス（以下「黒崎BP」という。）の整備や下関北九州道路の構想等、周辺幹線道路の進展に伴い、戸畑枝光線のネットワークとしての重要性が高まっている。</p> <p>◆環境変化2：周辺開発の増進 八幡東区東田地区（スペースワールド跡地）等の周辺開発の増進に伴う発生交通により、北九州高速の利用増加が見込まれる。 これらの環境変化への対応として、戸畑枝光線を北九州高速と同様に有料化し、街路事業と有料道路事業の合併施行方式で整備するものである。 有料化により通行料金の負担が生じる一方で、有料道路の維持管理水準や戸畑本線料金所の撤去により、安全性・走行性・受益性が向上するほか、戸畑枝光線の街路事業費・維持管理費の縮減が可能となる。</p> <p>2 事業目的</p> <p>◆主な目的1：円滑な物流・人流の支援 本路線の整備により、響灘地区等の物流拠点や、開発が進む東田地区等と各都市間のアクセスを強化し、安定的な物流・人流を確保、活性化させることで、本市の発展や企業の物流振興を支援する。</p> <p>◆主な目的2：強靱なネットワークの形成 近年の大規模災害により、避難や支援に必要な道路交通アクセスが寸断される等の被害も発生している。これまでの広域道路ネットワークの形成に加え、防災・減災、国土強靱化に向けた整備の必要性が高まっている。戸畑枝光線の整備により、緊急輸送道路も環状化され、都市高速道路4号線大谷～紫川間が災害等で通行できなくなった場合でも災害時の定時性や高速性を確保することができる。</p> <p>◆その他の目的1：主要地方道八幡戸畑線（以下「(主)八幡戸畑線」という。）の渋滞緩和 黒崎BPの一部（平成23年度）が供用され、若戸大橋・若戸トンネルを無料化（平成30年度）し、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しており、戸畑枝光線の整備により物流機能、生活交通を確保できる。</p> <p>◆その他の目的2：西戸畑地区の交通環境改善 JR戸畑駅北側の西戸畑地区では、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要望が出されているが、戸畑枝光線の整備により交通環境の改善を図ることができる。</p>
事業内容	<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約4.4km、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、街路事業と有料道路事業の合併施行方式により、有料道路として整備する。 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」を、街路事業により整備する。 なお、戸畑枝光線は、2つの区間に分けて街路事業を実施することとし、牧山出入口から枝光出入口までを1期区間、戸畑出入口から牧山出入口までを2期区間としている。</p>

2 事業概要

(1) 戸畑枝光線

- 路線概要：L=約4.4km W=18m(代表幅員) C=777億円
- 事業期間：平成23年度～令和15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(北九州高速と同じ)

〔内訳〕

ア 街路事業：牧山～枝光間(1期区間)

- 路線概要：L=約2.7km W=9.1m～31.0m C=162億円
- 事業期間：平成23年度～令和5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(北九州高速と同じ)

イ 街路事業：戸畑～牧山間(2期区間)

- 路線概要：L=約1.7km W=18.5m～21.0m C=458億円
- 事業期間：平成26年度～令和15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(北九州高速と同じ)

ウ 有料道路事業

- 工種概要：料金所施設、交通管制施設、舗装、付属施設 C=90億円
- 事業期間：令和5年度～令和15年度

(2) 汐井町牧山海岸線街路事業

- 路線概要：L=約0.8km W=12～25m C=67億円
- 事業期間：平成23年度～令和6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

(前回評価時からの変更点及びその理由)

表 変更概要

路線名		前回(R3.12)		今回		備考
		事業期間	事業費	事業期間	事業費	
戸畑枝光線	街路事業(1期)	H23～R5	165億円	H23～R5	162億円	3億円減
	街路事業(2期)	H26～R15	500億円	H26～R15	458億円	42億円減
	有料道路事業	—	—	R5～R15	90億円	90億円増
汐井町牧山海岸線街路事業		H23～R6	67億円	H23～R6	67億円	変更なし
全体		H23～R15	732億円	H23～R15	777億円	45億円増

2. 事業費用内訳

(単位：百万円)

		総事業費 (計画)	～R2 (決算額)	R3 (決算見込)	R4 (予算額)	R5以降 (計画)
事業費	工事費	55,656	9,642	1,602	2,042	42,370
	用地・補償費	12,253	5,421	377	133	6,322
	調査費等	9,791	4,344	893	43	4,511
	計	77,700	19,406	2,873	2,218	53,203
財源内訳	国庫支出金	35,160	10,474	1,508	1200	21,978
	県支出金	2,250	0	0	0	2,250
	地方債	32,369	8,033	1,226	941	22,169
	その他	4,500	0	0	0	4,500
	一般財源	3,421	898	139	107	2,277

※ 財源内訳については、国土交通省と協議中であり、見込み額を表示。

3. 事業進捗状況

		～R2	R3	R4	R5	R6
計画上の進捗率 終了予定 R15 年度		27%	33%	38%	44%	49%
実績進捗率 終了予定 R15 年度		25%	29%	—	—	—
内 訳	工事費	17%	20%	—	—	—
	用地・補償費 (面積ベース)	44% (86%)	47% (87%)	—	—	—
	調査費等	44%	53%	—	—	—
	事業進捗状況及び見込み					
1 戸畑枝光線街路事業：牧山～枝光間（1期区間）		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、令和5年度の完成を目指し鋭意整備を進めている。現在の進捗率は8割超である。 ○用地：用地取得完了。 ○工事：擁壁、舗装工事などを施工予定。				
2 戸畑枝光線街路事業：戸畑～牧山間（2期区間）		平成26年度に事業認可を受け、令和15年度の完成を目指し鋭意整備を進めている。現在は用地取得及び工事着手前の関係機関協議を実施。 ○用地：平成29年度から用地補償交渉を開始。 面積ベースで30%取得（先行取得用地を含む）。 ○工事：施工深度が大きい明治町アンダーパス付近の工事に早期着手するよう計画。				
3 戸畑枝光線有料道路事業		令和5年度に事業認可を受け、令和15年度までの間、舗装、料金所施設、交通管制施設、付属施設等、戸畑枝光線の有料道路整備に必要な工種の一部を福岡北九州高速道路公社が実施予定。				

事業進捗状況及び見込み	<p><u>4 汐井町牧山海岸線街路事業</u> 平成23年度に事業認可を受け、令和5年度の本線完成（全線完成は令和6年度）を目指し鋭意整備を進めている。現在の進捗率は6割程度である。 ○用地：用地取得完了。 ○工事：志ん川橋架け替え工事を施工中。 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。</p>
	<p>（前回評価時からの変更点及びその理由）</p> <p><u>1 戸畑枝光線街路事業：牧山～枝光間（1期区間）</u> 街路事業で予定していた舗装等の工種を有料道路事業で実施することにより、1期区間の街路事業費を165億円から162億円の縮減するもの。</p> <p><u>2 戸畑枝光線街路事業：戸畑～牧山間（2期区間）</u> 街路事業で予定していた舗装等の工種を有料道路事業で実施することにより、2期区間の街路事業費を500億円から458億円の縮減するもの。</p> <p><u>3 戸畑枝光線有料道路事業</u> 周辺幹線道路の進展や周辺開発の増進等、近年の北九州高速を取り巻く環境変化に伴い、北九州高速の利用増加が見込まれることから、90億円の有料道路事業を新たに追加するもの。</p> <p><u>4 汐井町牧山海岸線街路事業</u> 変更なし</p>

4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

<p>（1）黒崎バイパス等の開通</p> <ul style="list-style-type: none"> 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た。 さらに黒崎BPについては、春の町ランプと陣の原ランプが令和4年度に開通する見込みとなり、周辺自動車専用道路ネットワークの形成が進んでいる。 <p>（2）下関北九州道路の動き</p> <ul style="list-style-type: none"> 下関北九州道路について、令和2年度に国と2県2市が一体となり「計画段階評価」に着手し、令和3年3月に海峡部の構造形式を橋梁としたルート帯が決定された。 令和3年度は、国と2県2市が協力し、環境影響評価や都市計画決定の手続きを進めるための調査検討が実施された。 <p>（3）イオンモールのアウトレット開店</p> <ul style="list-style-type: none"> 東田地区スペースワールド跡地に、西日本最大級となるイオンモールの大型商業施設「ジ・アウトレット」が令和4年春開業となり、多くの来場者が見込まれる。 <p>これらの社会経済状況の変化により、北九州高速の利用増加が見込まれるとともに、本市が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、本路線完成の必要性が高まっている。</p>

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28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。
- 令和4年1月～3月の間に、学識経験者や主な道路利用者で構成する「都市計画道路戸畑枝光線のあり方に関する検討会議」において、戸畑枝光線の有料化に賛同を得られた。

6. 事業の投資効果やその変化

- 安定的な物流、人流を確保する道路ネットワークを整備し、新門司地区・北九州空港等の物流拠点へのアクセスが向上した結果、物流が効率化し、企業進出につながるなど、ストック効果も着実に現れてきており、戸畑枝光線の位置付けはますます重要なものとなっている。
- 直近の、観測交通量への時点修正、周辺地域の開発による交通量の見込み、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、有料道路事業の新規事業化に伴い全体事業費を見直し、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	633 億円
走行経費減少便益	75 億円
交通事故減少便益	37 億円
合計（B）	744 億円

費用項目	現在価値
事業費	639 億円
維持管理費	30 億円
合計（C）	669 億円

- 費用便益比（B/C）＝ 1.11
- 変更前の費用便益比（B/C＝1.26）からの変動要因
 便益項目：戸畑枝光線有料化に係る料金抵抗による一般道から戸畑枝光線への交通転換の減少
 費用項目：有料道路事業化に伴う全体事業費の増加
 北九州高速と同水準の維持管理を行うことによる維持管理費の増加

7. コスト縮減又は代替案の可能性

【コスト縮減】

- 発生土について、戸畑枝光線及び関連する工事での流用を促進するとともに、今後広く市内の他工事土工情報を収集し、発生土流用に努める。
- 戸畑枝光線（戸畑牧山間）2期の工事について、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。
- 事業期間は今後10年以上となるため、最新技術を情報収集し、コスト縮減対策を検討する。

【代替案の可能性】

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※1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8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、北九州高速や若戸トンネル等と一体となることで、我が国のものづくりを牽引する企業が集積する響灘地区、戸畑区臨海部、東田地区等を結び、環状放射型の自動車専用道路ネットワークを形成するものであり、安定的な物流、人流を確保するために、極めて重要な路線である。
- 災害時においては、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行ルート確保等の必要性高まっているが、戸畑枝光線の整備により緊急輸送道路も環状化され、災害時の定時性や高速性を確保することが可能となり、リダンダンシーを確保する上でも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、本市経済の活性化及び生活環境の向上、脱炭素に寄与するものと認識している。
- 地元も協力的であり、完成を強く望んでいる。
- 一方、戸畑枝光線は当初、有料道路として計画されたため、受益性・選択性が高く、有料道路としての性格が強い道路である。
- 周辺幹線道路の進展、周辺開発の増進といった環境変化により、北九州高速の利用増加が見込まれること、本市の財政状況を鑑み、公共事業における投資的経費やインフラ維持管理費の抑制等、将来にわたり持続可能な財政運営を実現するための取組が必要であることから、戸畑枝光線を有料化して北九州高速に組み込み、街路事業と有料道路事業の合併施行方式で整備することを考えている。
- 令和4年1月～3月の間に、学識経験者や主な北九州高速利用者で構成する「都市計画道路戸畑枝光線のあり方に関する検討会議」を開催し、戸畑枝光線の有料化について検討・議論した結果、
 - 戸畑枝光線は、平常時・災害時を問わず物流・人流を支える広域ネットワークの構築や、主要地方道八幡戸畑線をはじめとした一般道路の渋滞対策の視点からみても、重要な道路であり、早期の事業完成・ネットワーク完結が望まれることで合意した。
 - 戸畑枝光線の有料化に関しては、有料化により利用者に通行料金の負担が生じる一方で、
 - ・有料道路による維持管理水準の向上や、既存の本線料金所撤去等により、安全性・走行性・受益性が高まり、北九州都市高速道路のポテンシャル向上につながる
 - ・公共事業に係る費用縮減により、将来世代への負担が軽減し、持続可能な社会につながる等が確認された。
 - 以上を踏まえ、本検討会議としては、今後、費用対効果及び福岡北九州高速道路公社の採算性について適切に評価されることを前提に、戸畑枝光線を有料化する手続きを進めていくことに賛同する。
- とのまとめに至った。
- 公共事業評価再評価において費用対効果を含めた合併施行方式の妥当性を議論のうえ、事業継続の承認を得ることによって、今後とも早期完成に向けて鋭意整備を進めていく考えである。