

令和 3 年 1 2 月 1 4 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						
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	平成 30 年度		
全体事業費	前回評価時	478 億円		今回	732 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） 街路事業（社会資本整備総合交付金）		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）		
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 8 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)	463	費用(C)	392	B / C	1.18
	今回	便益(B)	767	費用(C)	609	B / C	1.26
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>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延長約 4 km、4 車線、代表幅員 18 m の自動車専用道路である。</p> <p>◆主な目的 1：円滑な物流・人流の支援</p> <p>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>						

- ◆**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。
  
- ◆**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**  
 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、生活交通が確保できる。
  
- ◆**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。

（前回評価時からの変更点）

表 変更概要

路線名	前回（H30.3）		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～R4	140億円	H23～R5	165億円	1年延伸 25億円増
戸畑枝光線（2期）	H26～R8	280億円	H26～R15	500億円	7年延伸 220億円増
汐井町牧山海岸線	H23～R4	58億円	H23～R6	67億円	2年延伸 9億円増

## 2. 事業費用内訳

（単位：百万円）

		総事業費 （計画）	～R1 （決算額）	R2 （決算額）	R3 （決算見込）	R4以降 （計画）
事業費	工事費	55,971	6,994	2,369	2,755	43,853
	用地・補償費	11,188	3,111	2,318	835	4,923
	調査費等	6,041	3,154	1,459	928	500
	計	73,200	13,259	6,146	4,518	49,276
財源内訳	国庫支出金	39,925	7,173	3,301	2,390	27,061
	県支出金	0	0	0	0	0
	地方債	29,947	5,476	2,557	1,913	19,991
	その他	0	0	0	0	0
※	一般財源	3,328	610	288	215	2,225

※ 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

		～R1	R2	R3	R4	R5
計画上の進捗率 終了予定R8年度		34%	39%	46%	59%	71%
実績進捗率 終了予定R15年度		18%	27%	—	—	—
内 訳	工事費	13%	17%	—	—	—
	用地・補償費 (面積ベース)	28% (80%)	49% (86%)	—	—	—
	調査費等	52%	76%	—	—	—
	事業進捗状況及び見込み					
1 戸畑枝光線(牧山枝光間) 1期		<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、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。</p> <p>○用地：令和2年度末、用地取得完了。</p> <p>○工事：擁壁、舗装工事などを施工予定。</p>				
2 戸畑枝光線(戸畑牧山間) 2期		<p>本事業は、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。</p> <p>○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)。</p> <p>○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中。</p>				
3 汐井町牧山海岸線		<p>本事業は、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。</p> <p>○用地：面積ベースで60%取得。 JR委託工事完了後JR関連用地を取得し完了予定</p> <p>○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>				
(前回評価時からの変更点及びその理由)						
1 戸畑枝光線(牧山枝光間) 1期		<p>支持地盤までの深さや硬さなどの相違やJR軌道への対応など、設計段階では想定できなかった事項が判明した。</p> <p>また、区間中央付近の低盛土部で、海岸線の既設護岸の損傷により、護岸の修繕及び道路を構築する重力式擁壁に配慮が必要となった。</p> <p>これらの事由により、事業費を140億円から165億円に、事業期間を令和4年度から令和5年度までに変更し、事業完了を図るもの。</p>				

表 1 期事業の期間変更

項 目	変更前	変更後	差
事業期間	H23~R4	H23~R5	1年延伸

表 1 期事業費と進捗率 (単位：億円)

項 目	変更前	変更後	差	165 億円ベースの進捗率 (前回ベースの計画値)
工 事 費	93	118	25	75% (82%)
用地補償費	40	40	—	100% (100%)
調 査 費 等	7	7	—	100% (91%)
計	140	165	25	82% (88%)

## 2 戸畑枝光線(戸畑牧山間) 2期

工事中の鉄道への影響軽減のため、地下構造となる本線函渠の一部を、開削工法から非開削工法に変更する。加えて、長期予測される渋滞の緩和を図る。

大規模な掘削による大量の建設発生土を、戸畑枝光線及び関連する工事に流用し、コスト縮減を図る予定であったが、進捗の兼ね合いから流用が困難となり、残土運搬及びその処分が必要となった。

工事に支障となる埋設物が多数存在しており、そのうち重要度が極めて高い一部埋設物の移設補償について、管理者と協議を進めた結果、その移設に多額の費用が必要となることが判明した。

これらの事由により、事業費を 280 億円から 500 億円に、事業期間を令和 8 年度から令和 15 年度までに変更し、事業完了を図るもの。

表 2 期事業の期間変更

項 目	変更前	変更後	差
事業期間	H26~R8	H26~R15	7年延伸

表 2 期事業費と進捗率 (単位：億円)

項 目	変更前	変更後	差	500 億円ベースの進捗率 (前回ベースの計画値)
工 事 費	230	416	186	0% (0%)
用地補償費	42	76	34	16% (2%)
調 査 費 等	8	8	—	90% (88%)
計	280	500	220	4% (3%)

### 3 汐井町牧山海岸線

鉄道アンダーパス及びU型擁壁設置工事において、施工の安全性を確保する仮設工の追加、及び地下水対策として薬液注入が必要となったこと等から事業費を58億円から67億円に増額。

併せて仮設対策の追加により施工日数を要したため事業期間を令和4年度から令和6年度までに2年延伸。これにより事業の完了を図るもの。

表 事業の期間変更

項 目	変更前	変更後	差
事業期間	H23~R4	H23~R6	2年延伸

表 事業費と進捗率 (単位：億円)

項 目	変更前	変更後	差	67億円ベースの進捗率 (前回ベースの計画値)
工 事 費	53	63	11	60% (96%)
用地補償費	1	2	1	44% (100%)
調 査 費 等	5	2	-3	45% (58%)
計	58	67	9	59% (92%)

## 4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

### (1) 黒崎バイパス等の開通

- 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。

### (2) イオンモールのアウトレット開店

- 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年春に開店する見込みとなり多くの来場者が見込まれる。

### (3) 下関北九州道路の動き

- 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を実施する予定である。

これらの社会経済状況の変化により、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の形成に向け、本路線の完成の必要性が高まっている。

## 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。
- 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

- ・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、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	648 億円
走行経費減少便益	77 億円
交通事故減少便益	42 億円
合計（B）	767 億円

費用項目	現在価値
事業費	599 億円
維持管理費	10 億円
合計（C）	609 億円

- ・費用便益比（B/C）＝ 1.26
- ・変更前の費用便益比（B/C＝1.18）からの変動要因  
 便益項目：将来交通量の増加等（道路交通センサス時点修正、周辺地域の開発など）  
 費用項目：事業費の増加と事業期間の延伸

## 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。

また、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。

加えて、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。