

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
公共事業再評価

令和4年6月21日

建築都市局 計画部 都市交通政策課

建設局 道路部 街路課



事業概要

1. 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**

2. 事業箇所

戸畑区大字戸畑～八幡東区東田五丁目

3. 事業期間

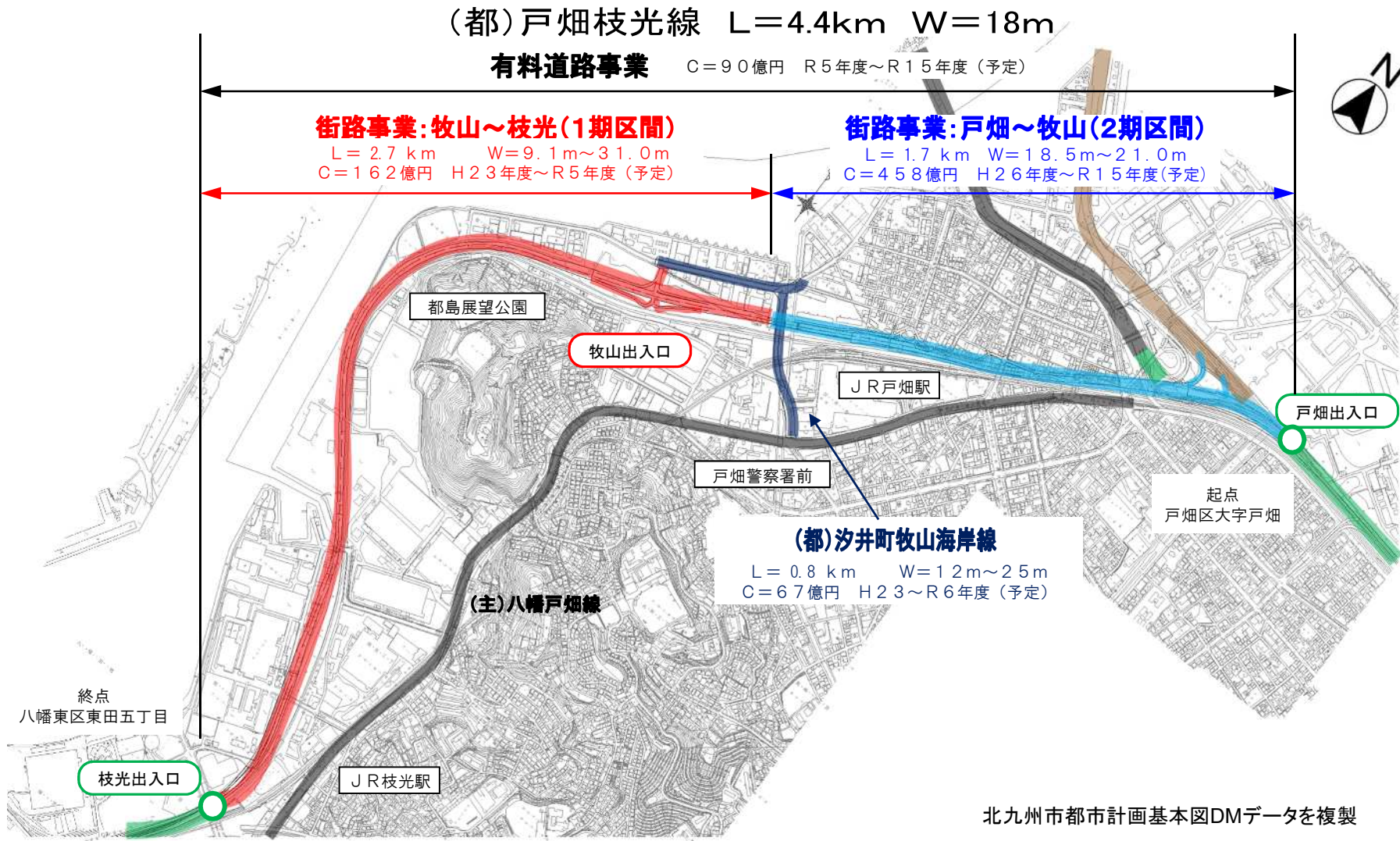
平成23年度～令和15年度

4. 全体事業費

777億円（**+45**億円）



事業位置



事業計画

■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)

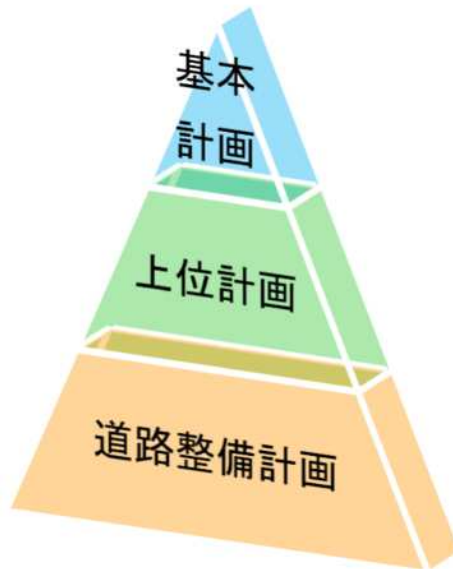
- ・ 幹線道路や都市高速道路等へのアクセス促進

■課題① 円滑な物流・人流の支援

物流拠点のアクセス強化に加え、本州や九州各地域との広域連携を促進。

■課題② 強靱なネットワークの形成

平常時・災害時を問わない道路網の整備や代替機能の強化。



『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】

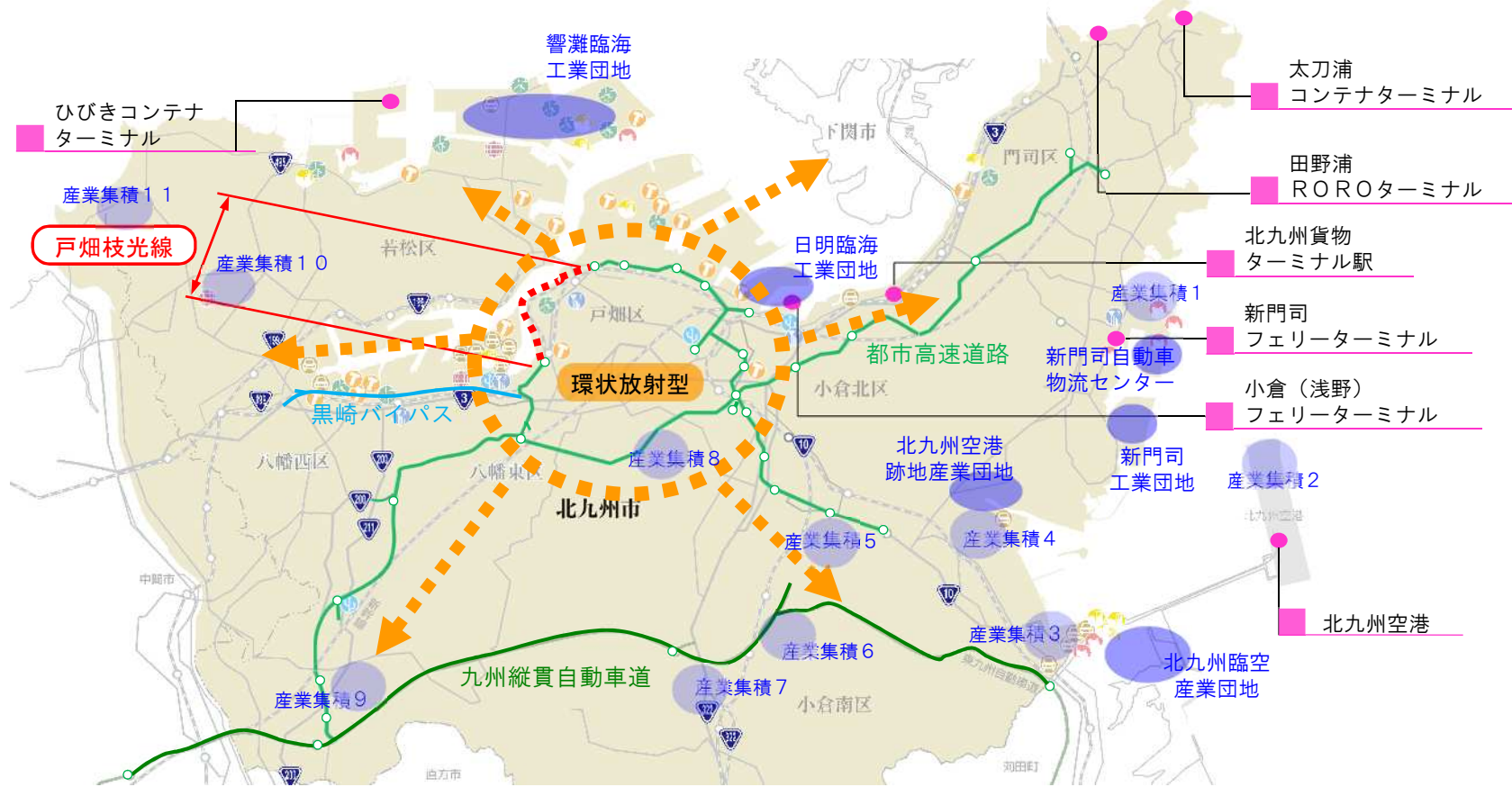


主な目的① 円滑な物流・人流の支援

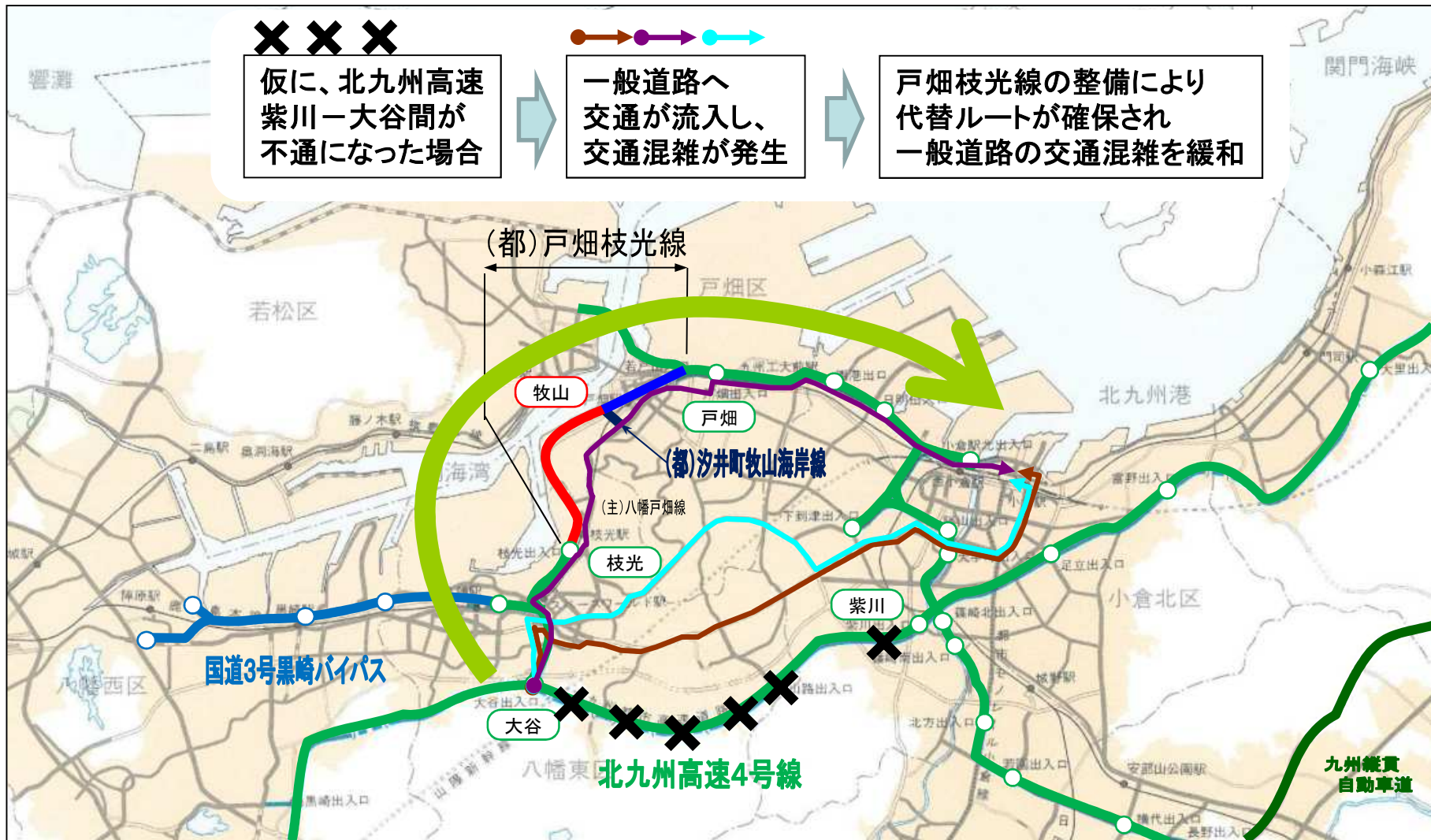
【ビジョン1 都市の発展と持続を支えるみちづくり】

都市の強靱化に資する重要物流道路をはじめとした、

物流・人流を支える広域道路ネットワークの構築



主な目的② 強靱なネットワークの形成



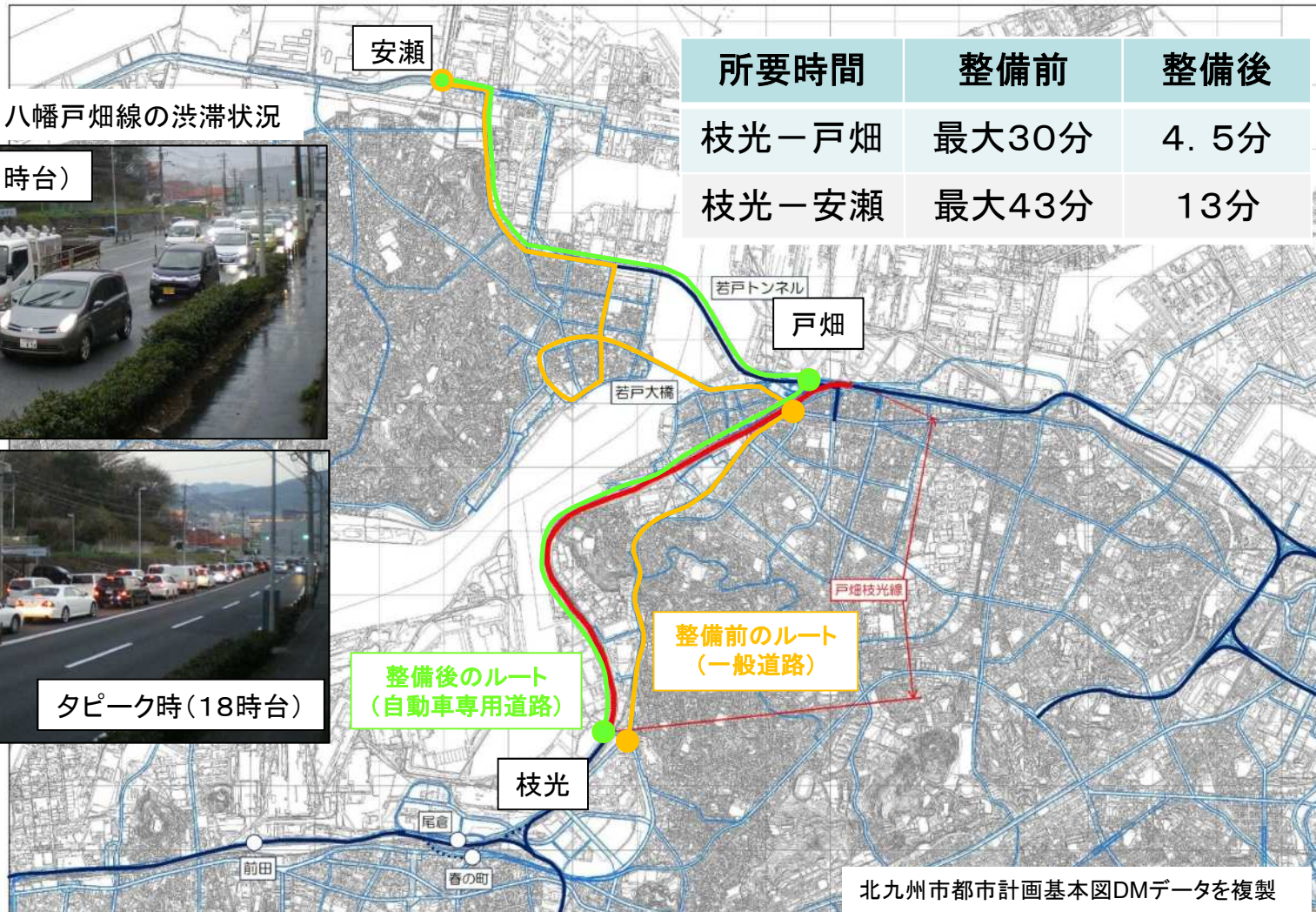
その他の目的① (主)八幡戸畑線の渋滞緩和

並行する(主)八幡戸畑線の渋滞状況

朝ピーク時(7時台)



夕ピーク時(18時台)



その他の目的② 西戸畑地区の交通環境改善



事業進捗(1期完成イメージ)



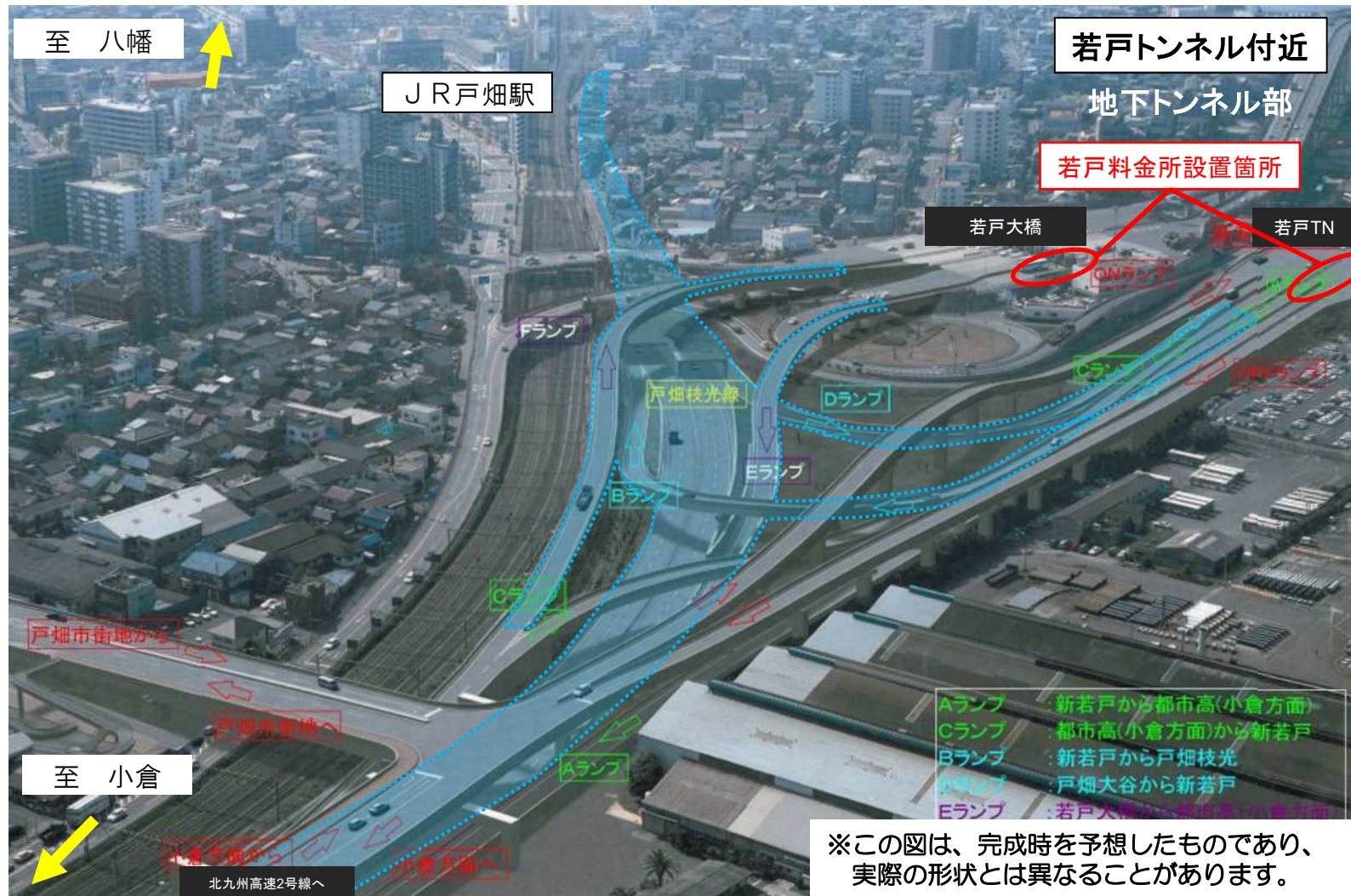
事業進捗(1期完成イメージ)



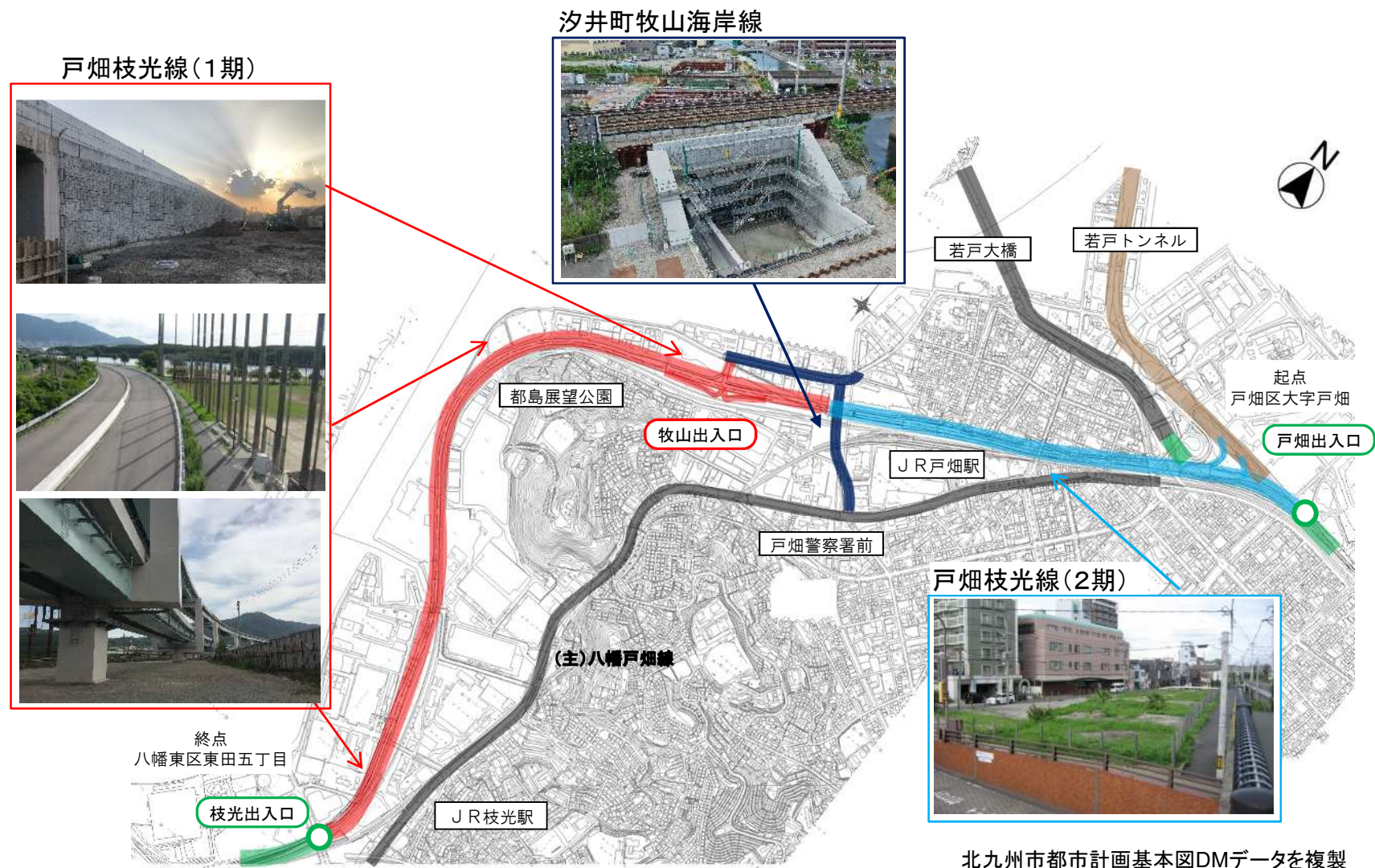
事業進捗(2期完成イメージ)



事業進捗(2期完成イメージ)



事業進捗状況位置図



公共事業再評価に諮る趣旨

戸畑枝光線について、街路事業と有料道路事業の合併施行方式による整備手法への変更にあたり、下記のとおり街路事業の減額及び有料道路事業の追加が発生するため、「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。

路線名		前回(R3.12)		今回		事業主体	維持管理
		事業費	事業期間	事業費	事業期間		
戸畑枝光線	有料道路事業	—	—	90億円 (+90億円)	~R15	福岡北九州 高速道路公社	福岡北九州 高速道路公社 (北九州高速と 一体的に管理)
	街路事業 (1期・2期)	665億円	[1期]~R5 [2期]~R15	620億円 (-45億円)	[1期]~R5 [2期]~R15	北九州市	
汐井町 牧山海岸線		67億円	~R6	67億円	~R6	北九州市	北九州市
計		732億円		777億円 (+45億円)			

戸畑枝光線の有料道路事業と供用後の維持管理は、公社が通行料金を原資に実施する街路事業費縮減、維持管理費縮減により、市の支出は縮減される

変更内容(街路事業と有料道路事業の施行区分)



工種	事業費	1期区間(2.7km)	2期区間(1.7km)
料金所(4箇所)・ 交通管制施設	45億円	有料道路事業(90億円)	
舗装・区画線・標識・ 付属施設(照明・設備等)	45億円		
上記以外 (主に構造物)	620億円	街路事業(620億円)	

前回評価
665億円

- 税負担と利用者負担(料金増収で賄える分)の組み合わせで実施
⇒街路事業と有料道路事業の合併施行方式
- 有料化により、新たに料金所・交通管制施設が必要⇒有料道路事業で整備
- 供用後は公社が管理することとなるため、日常的にメンテナンスが必要な舗装・区画線・標識は有料道路事業で整備
- その他の投入可能な有料道路事業費で、付属施設等を整備

戸畑枝光線のこれまでの経緯

年度	経緯
H 5	戸畑大谷線の都市計画決定。環状放射型自動車専用道路網を構築するための 有料 自動車専用道路として計画。
H10	戸畑大谷線を北九州高速5号線として、福岡北九州高速道路公社の整備計画に新規追加。福岡北九州高速道路公社を事業主体とした。
H13	戸畑大谷線(北九州高速5号線):枝光～大谷間を供用開始
H15	北九州高速4号線大規模補修事業(約245億円)、九州縦貫自動車道小倉東IC接続事業(約18億円)の優先実施のため、建設債務償還が困難となった戸畑大谷線(北九州高速5号線)の戸畑～枝光間を福岡北九州高速道路公社の整備計画から削除。
H16	戸畑大谷線(戸畑～枝光間)を、本市が 無料 の一般道路事業で整備する方針を決定
H22	戸畑大谷線(戸畑～枝光間)を、一般市道の自動車専用道路:戸畑枝光線として都市計画変更。
H23	戸畑枝光線1期区間街路事業:牧山～枝光間の着手
H26	戸畑枝光線2期区間街路事業:戸畑～牧山間の着手



戸畑枝光線有料化の検討

- 戸畑枝光線は当初、有料道路として計画された
⇒ 受益性・選択性が高く、有料道路としての性格が強い
- 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おり、ネットワークが整うことで北九州高速の利用増加が見込まれる
- 東田地区へのイオンモール進出等、周辺開発により北九州高速の利用増加が見込まれる
⇒ 近年の北九州高速を取り巻く環境変化により、合併施行方式による整備手法が可能となった
- 本市の財政状況を踏まえると、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
- 戸畑枝光線街路事業1期区間(牧山～枝光)が、R5年度末に事業完了予定

「都市計画道路戸畑枝光線のあり方に関する検討会議」(有識者会議)を開催し、戸畑枝光線の有料化について議論

戸畑枝光線有識者会議について

○構成員・オブザーバー

氏名	所属
・構成員（◎：座長）	
◎ 寺町 賢一	九州工業大学大学院 工学研究院 建設社会工学研究系 准教授
西 正博	公益社団法人福岡県トラック協会 専務理事
沼田 文子	北九州市女性団体連絡会議 会長
能本 美穂	公益財団法人九州工業大学大学院 調査研究部 次長
羽田野 隆士	北九州商工会議所 専務理事
松永 千晶	福岡女子大学 国際文理学部 環境科学科 准教授
・オブザーバー	
西川 昌弘	福岡県 県土整備部 部長
喜安 和秀	福岡北九州高速道路公社 理事長
東 義浩	北九州市 建設局 局長
橋口 基	北九州市 建築都市局 局長

○開催日

会議：2回（令和4年1月24日・2月21日）

現地視察会：1回（令和4年2月8日）

有料化のメリット・デメリット

1. 利用者のメリット

➤ 維持管理水準の向上による安全性・走行性の確保

巡回頻度 無料時:4回/日 有料時:12回/日

管制室による24時間監視体制:落下物や事故に即時対応

➤ さらなる受益性の向上による快適性の確保

・戸畑枝光線の出入口、若戸大橋・トンネルの接続部に料金所を設置することにより、

戸畑の本線料金所が不要となり、本線で車両が止められることなく走行が可能

・無料時に比べ、出入口付近の一般道路における交通混雑が減少し、より快適な走行と時間短縮が可能

2. 北九州市のメリット

➤ 有料道路事業費投入による市の街路事業費の縮減

縮減できる街路事業費:R5からR15までの間に、約45億円 縮減

➤ 北九州高速と一体となった維持管理による市の道路維持管理費の縮減

道路維持管理費を約1億円/年 縮減

3. デメリット

➤ 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

戸畑枝光線有識者会議のまとめ

- 本検討会議では、都市計画道路戸畑枝光線のあり方について、様々な議論がなされた。
- 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。

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)

便益項目	現在価値	前回との差
走行時間短縮	633億円	-15億円
走行経費減少	75億円	-2億円
交通事故減少	37億円	-5億円
合計(B)	744億円	-23億円

費用(C)

費用項目	現在価値	前回との差
事業費	639億円	+40億円
維持管理費	30億円	+20億円
合計(C)	669億円	+60億円

$$B/C = 1.11$$

(前回評価1.26)

※上記金額は、令和4年を基準年とした現在価値である

◆便益減の主な変動要因

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

◆費用増の主な変動要因

- ・ 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

コスト縮減

主に、以下を中心に今後も継続してコスト縮減に努める。

発生土の流用促進

広く市内の他工事情報を収集・共有し、発生土流用に努める。

工事実績を踏まえた施工計画見直し

前工事の実情・実績を踏まえ、後工事の施工計画を適宜見直す。

新技術の活用

随時、新技術の情報収集・活用検討を行う。



事業担当部局の考え方

戸畑枝光線は、本市の目指す環状放射型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。

有料化することで

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

※「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、費用対効果及び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ることに賛同

街路事業と有料道路事業の合併施行方式により
引き続き事業を継続し、早期に完成させる

今後のスケジュール

