

公 共 事 業 再 評 価 調 書

令和 4 年 7 月 2 8 日 現在

1. 事業概要及び事業の必要性

事業名		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		（起点）門司区新門司三丁目～（終点）小倉南区大字朽網	
事業化年度		平成 22 年度	
補助区分		国庫補助（社会資本整備総合交付金）	
関係事業 （他団体含む）		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、北九州空港跡地産業団地整備事業	
		当初（平成 21 年度）	今回（令和 4 年度）
全体事業費		21,000 百万円	28,000 百万円 （当初比：33.3%増）
事業期間		平成 22 年度 ～ 令和 6 年度	平成 22 年度 ～ 令和 13 年度
費用 便 益 比	B	55,200 百万円	56,400 百万円
	C	15,200 百万円	24,600 百万円
	B / C	3.6	2.2
事業担当課		建設局 道路部 道路建設課（連絡先：582-2279）	
事業を必要とする地域の課題・事業目的	<p>都市計画道路6号線は、本市門司区から小倉南区の周防灘沿岸部を結ぶ路線であり、広域物流ネットワーク上、重要な幹線道路である。</p> <p>このうち、門司区新門司三丁目を起点とし小倉南区大字朽網を終点とする主要地方道恒見朽網線（以下「(主) 恒見朽網線」という。）の 7.9km の区間が未整備となっていることから、この区間を曾根新田工区、吉田工区及び恒見工区の3工区に分け、平成 22 年度から整備を行っている。</p> <p>また、本路線は本市環境影響評価条例に基づく環境影響評価の対象路線となっており、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る。</p>		
	<p>【課題】</p> <p>◆課題 1：主要地方道門司行橋線（以下「(主) 門司行橋線」という。）及び国道 10 号の渋滞</p> <p>周防灘沿岸部には、太刀浦コンテナターミナル、新門司フェリーターミナル、北九州空港跡地産業団地（以下「空港跡地産業団地」という。）、北九州臨空産業団地、北九州空港等の産業物流拠点が集積しており、門司区北部から小倉南区方面への大型車は、(主) 恒見朽網線の区間が未整備のため既設の幹線道路である(主) 門司行橋線、国道 10 号を通行しているが、両路線は、朝夕の渋滞が激しいため、物流機能が阻害されており、生活系交通についても円滑な流動が確保されていない状況である。</p> <p>また、門司及び小倉北方面から北九州空港への通行も、渋滞する両路線しかない状況であり、アクセスの利便性が確保されていない。</p>		
	<p>◆課題 2：曾根新田地区内の通過交通問題</p> <p>通勤時間帯は、(主) 門司行橋線、国道 10 号の渋滞のため、曾根新田地区内の農道を抜け道として通行する車両が多いが、農道は幅員 5m 程度と狭く、通学路にも指定されているため、地域の歩行者等の安全な通行に支障をきたしている。</p>		

事業内容	<p>【事業目的】 本事業は、周防灘沿岸部の物流機能の強化、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の促進のほか、地域住民の安全な生活環境の確保などを目的として実施するものであり、新たな広域物流ネットワークの構築により、本市経済の活性化を促進するものである。 また、恒見朽網線は平成 25 年度に緊急輸送道路に指定され、大規模災害発生時における人員や物資等の輸送が可能な緊急輸送道路ネットワークの形成を目的として実施するものであり、本市の危機管理体制の向上に寄与するものである。</p>																																								
	<p>◆路線全体の計画 事業期間：平成 22 年度～令和 13 年度、 事業費：280 億円</p> <p>◆各工区の計画 【曾根新田工区】 小倉南区曾根北町～大字朽網 L=3.1km、W=25～36m、橋梁3橋 【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 【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、一部臨海部を埋立予定</p>																																								
	<p>(当初(及び前回)評価時からの変更点及びその理由)</p> <p>1. 盛土材の変更 平成 25 年度の本路線の緊急輸送道路指定に伴い、大規模地震などの災害時において、早急な救助活動や緊急の物資輸送が可能な道路として整備することとなり、これに対応できる盛土材が必須となったため、曾根新田工区及び吉田工区の盛土区間において当初予定していた空港跡地産業団地の残土流用から良質土(購入土)への変更が必要となった。</p> <p>2. 竹馬川渡河橋の計画見直し 2-1. 液状化対策 現地ボーリング調査を基に、改訂された技術基準(H24)で検討したところ、液状化層の存在が判明したため、その対策として恒見側の構造形式の変更(盛土形式→橋梁形式)、及び朽網側橋梁下部工の基礎部の変更が必要となった。 2-2. 橋梁形式変更 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を行い、経済性で有利となる「箱桁橋」形式を計画していた。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、中央部の橋梁形式について箱桁橋から斜張橋に変更を行う。</p> <p>3. 労務費・資材価格の上昇などによる影響 近年の労務費、資材価格の上昇、及び工事諸経費率等の改定の影響により工事費が増額となる。</p> <p>4. 事業期間の延伸 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、及び用地取得完了後の工事工程等精査により、事業期間を7年延伸する必要が生じた。これらの事由により、事業費については210億円から280億円に、事業期間については完了年度を令和6年度から令和13年度に変更し、事業完了を図るもの。</p>																																								
	<p style="text-align: center;">変更概要</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">路線名</th> <th colspan="2">当初</th> <th colspan="2">今回</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>事業費</th> <th>事業期間</th> <th>事業費</th> <th>事業期間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>恒見朽網線</td> <td>210 億円</td> <td>H22～R6</td> <td>280 億円</td> <td>H22～R13</td> <td>70 億円増 7 年延伸</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">事業費と進捗率 (R2 年度時点) (単位：億円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>変更前</th> <th>変更後</th> <th>差</th> <th>280 億円ベースの進捗率 (前回ベースの計画値)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>工事費</td> <td>137</td> <td>207</td> <td>70</td> <td>28% (41%)</td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>70</td> <td>70</td> <td>—</td> <td>53% (74%)</td> </tr> <tr> <td>調査費等</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>—</td> <td>62% (91%)</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>210</td> <td>280</td> <td>70</td> <td>34% (53%)</td> </tr> </tbody> </table>	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	項目	変更前	変更後	差	280 億円ベースの進捗率 (前回ベースの計画値)	工事費	137	207	70	28% (41%)	用地補償費	70	70	—	53% (74%)	調査費等	3	3	—	62% (91%)	計	210	280	70
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																																				
項目	変更前	変更後	差	280 億円ベースの進捗率 (前回ベースの計画値)																																					
工事費	137	207	70	28% (41%)																																					
用地補償費	70	70	—	53% (74%)																																					
調査費等	3	3	—	62% (91%)																																					
計	210	280	70	34% (53%)																																					

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	20,700	5,752	928	1,287	12,733
	用地・補償費	7,000	3,687	630	42	2,641
	調査費等	300	186	24	20	70
	計	28,000	9,625	1,582	1,349	15,444
財源内訳	国庫支出金	14,285	5,096	791	675	7,722
	県支出金	0	0	0	0	0
	地方債	12,455	4,096	720	613	7,027
	その他	0	0	0	0	0
	一般財源	1,260	433	71	61	695

3. 事業進捗状況

		～R2	R3	R4	R5	R6
当初計画上の進捗率 終了予定 6年度		53%	65%	77%	88%	100%
前回計画上の進捗率 終了予定 6年度		53%	65%	77%	88%	100%
今回実績上の進捗率 終了予定 13年度		34%	40%	45%	49%	56%
内 訳	工事費	28%	32%	38%	41%	49%
	用地・補償費 (面積ベース)	53% (74%)	62% (78%)	62% (78%)	72% (78%)	73% (81%)
	調査費等	62%	70%	77%	85%	92%

事業進捗状況及び見込み	<p>【曾根新田工区】</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和2年度までに測量、地質調査、環境調査、道路・橋梁設計及び用地買収が完了するとともに、道路・橋梁工事に着手している。 引き続き、道路・橋梁工事、舗装工事などを施工予定であり、令和5年度末の供用開始を目指し、鋭意整備を進めていく。 <p>【吉田工区】【恒見工区】</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和2年度までに測量、地質調査、環境調査、道路・橋梁設計が完了するとともに、用地買収、道路・水路工事に着手している。 引き続き、用地取得に努めるとともに、着手可能なところから順次工事を進め、段階的に供用開始を行うことにより早期の事業効果発現を目指す。 <p>環境影響評価については、工事中の濁水対策や希少生物の移植などの環境保全措置を実施するとともに、環境調査を行い自然環境への影響を確認しながら工事を進めている。</p>
	<p>(当初(及び前回)評価時からの変更点及びその理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業期間については、用地買収に関する相続人等権利者の調査及び協議等に時間を要していること、及び用地買収完了後の吉田工区における橋梁工事、恒見工区における護岸、埋立、道路等の工事工程の精査により、完了年度を令和6年度から令和13年度に変更する必要が生じた。 曾根新田工区については、湯川飛行場線等との接続により早期の事業効果発現が期待されることから重点的に整備を進めており、令和5年度末の供用開始を予定している。 吉田工区についても現道接続による事業効果が期待されることから、令和12年度供用に向け優先的に整備を進めるとともに、恒見工区については吉田工区の整備・進捗を見ながら工事を進め、令和13年度全線供用を目指し事業進捗を図る。

4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 令和4年3月に策定された本市の物流拠点構想において、「物流基盤の強化」などの課題を解決するための方向性の柱の一つとして、「物流基盤の強化による効率的な物流の実現」を挙げ、インフラの充実、強化に向けた施策として本路線をはじめとした主要幹線道路の整備に取り組むこととしている。
- 本事業開始（平成22年度）以降、本路線に隣接する空港跡地産業団地においては、自動車関連企業などの進出が進んでいる。また、周辺に位置するマリナクロス新門司や新松山臨海工業団地など複数の産業団地においても、同様に多くの企業が進出している。
- 令和3年7月の新門司フェリーターミナルにおける関東方面への新規航路開設や、今後予定されている北九州空港滑走路3,000m化など物流拠点の拡充がますます進んでおり、本路線の整備による物流機能向上で、本市経済のさらなる発展が期待される。
- 本路線整備後は、平成28年に北九州市から宮崎市まで繋がった東九州自動車道（苅田北九州空港IC）との新たな物流ルートが形成され、物流機能の活性化や企業進出が期待される。

5. 地元住民、受益対象者及び関係機関の意向

- 北九州市議会にて多くの議員が本路線の進捗に関心を持ち、早期整備を要望している。
- 曽根新田自治会から抜け道となっている農道の通過交通を排除し、地域住民の安全な交通環境を確保するために、早期整備が求められている。
- 吉田校区自治連合会及び地元採石業者など地域住民や企業から、地域の交通利便性の向上や産業活動の支援のため、早期整備の要望が出されている。

このように、北九州市議会や地元関係者から本路線の早期整備を強く要望されているとともに、多くの地権者の協力により約8割の用地取得が完了するなど、本路線の早期整備への期待が大きい。

6. 事業の投資効果やその変化

現況交通量及び将来道路網により、将来交通量推計を行うとともに、事業期間及び事業費を見直し、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	473億円
走行経費減少便益	75億円
交通事故減少便益	16億円
合計（B）	564億円

費用項目	現在価値
事業費	242億円
維持管理費	19億円
合計（C）	261億円

- 費用便益比（B/C）= 2.2
- 変更前の費用便益比（B/C=3.6）からの変動要因
 便益項目：事業期間の延伸
 費用項目：事業費の増加

7. コスト縮減又は代替案の可能性

- 本路線のルートは、既存幹線道路、曾根干潟の環境保全、農業や集落への影響、及び経済性等を総合的に考慮して都市計画決定されており、本市の新たな物流や緊急輸送道路ネットワークの構築を主目的とするものであり、また既に用地取得を約 8 割完了していることから、代替手段はないものとする。
- 盛土工事においては、市内の他工事の残土情報を幅広く収集し、盛土材として本路線の受入基準に適合する良質な土砂が確保できる場合には、積極的に流用に努めコスト縮減を図る。
- 新技術・新工法の情報収集及びその活用検討を積極的に行い、「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、工事の施工方法を適宜更新し、コスト縮減に努める。

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

- 本路線の早期整備について北九州市議会や地元自治会等より強く要望されていることに加え、本市の新たな物流や緊急輸送道路ネットワークの構築を主目的とするものであり代替手段がないこと、さらには本路線が完成し物流機能が向上することにより空港跡地産業団地の企業誘致に多大な効果が期待できるなど、本市経済への影響が大きいことから、本路線を早期に整備する必要がある。
- 事業の見直しにより供用開始時期が遅れ、周辺幹線道路の渋滞や曾根新田地区内の農道における抜け道としての利用が解消されないことから、地域住民の安全な生活環境を確保するためにも本路線を早期に整備する必要がある。
- 事業用地はすでに全体の約 8 割を取得しており、これまでに用地の提供や工事に協力いただいた関係地権者や周辺住民の理解が得られないことから、事業を継続する必要がある。

9. 事業担当部局の考え方

- 本路線は、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、北九州空港など主要な物流拠点を結ぶ広域物流ネットワーク上極めて重要な路線である。
- 本路線の整備により、曾根新田地区内の通過交通排除や、緩衝緑地帯整備に伴う防潮機能強化など地域住民の安全な生活環境の確保を図るとともに、新たな物流ネットワークが構築され、走行時間の短縮や周辺道路の渋滞緩和の効果により、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の向上、空港跡地産業団地への企業誘致促進など、本市経済の活性化や生活環境の向上に大きく寄与することが期待される。
- 新たに緊急輸送道路ネットワークが構築されることにより、災害時の早急な救助活動や緊急時の物資輸送が可能となり、危機管理体制の向上を図ることができる。
- 費用便益（B/C）については 2.2 と事業効果が十分に期待できることに加え、完成した工区から順次供用開始を図ることで、早期の事業効果発現が期待できる。
- 地元関係者についても協力的で早期の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ることとしたい。