

都市計画道路 戸畑枝光線他街路事業 公共事業再評価について（報告）

1. 概要

戸畑枝光線は、都市高速2号線（戸畑出入口）と同5号線（枝光出入口）を直結させるとともに若戸トンネルとも接続し、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を構築する路線である。

本路線の整備により、走行時間の短縮とともに、市街地や周辺地域での交通渋滞の緩和、都市高速4号線大谷～紫川間の災害時での代替ルートの確保などが図られることから、確実に進捗させていく必要がある。

これまで1期区間を平成23年度から事業着手しているが、この間、地権者や関係機関との協議に日時を要したことや大震災後の技術指針の改定があったことから、事業期間及び事業費の見直しが必要となった。

このため、戸畑枝光線他街路事業について「公共事業再評価」の所定の手続きを行うものである。

2. 事業内容・・・資料1

戸畑枝光線 延長 約4.4km（「戸畑出入口」～「枝光出入口」）  
幅員 9m～31m（4車線）  
うち1期 L＝約2.7km（「牧山出入口」～「枝光出入口」）  
2期 L＝約1.7km（「戸畑出入口」～「牧山出入口」）

汐井町牧山海岸線 延長 約0.8km（牧山出入口へのアクセス道路）  
幅員 12m～25m（2車線）

3. 変更概要・・・資料2

(1) 事業期間および事業費

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) 事業期間の主な延伸理由

- ・地権者や関係機関との協議に日数を要したこと
- ・新たに地盤改良工事を行う必要が生じたこと

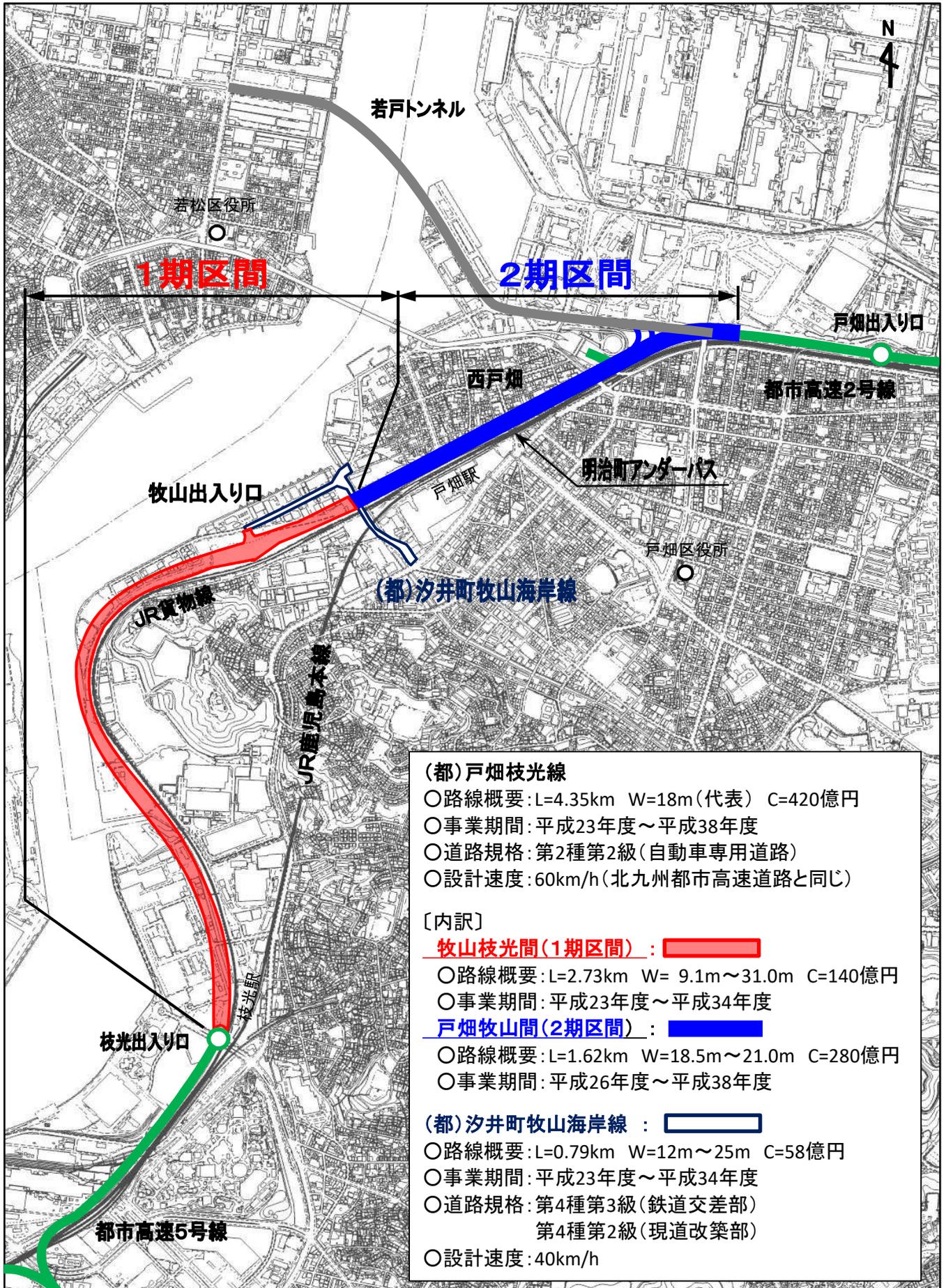
(3) 事業費の変更要因

- ・建物撤去後の地質調査結果や技術基準の改定による工事の追加
- ・人件費や資材価格の高騰、消費税率改定
- ・土地価格の変動

4. 今後の手続き（予定）

平成30年3月 公共事業評価に関する検討会議（外部評価）  
平成30年5月 市民意見の聴取（パブリックコメント）  
平成30年6月～ 事業計画の変更手続き

# 計画平面図



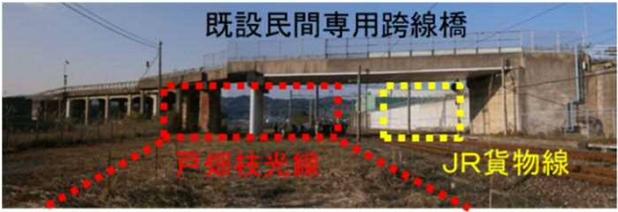
# 都市計画道路 戸畑枝光線他 街路事業 事業計画の変更

## 事業期間の延伸(戸畑枝光線(1期))

- ◆概要(H23~H30 → H23~H34 (4年延伸))
- ・民間専用跨線橋に係る補償交渉等※1に日数を要した。
- ・新たに地盤改良工事を行う必要が生じた。



※1 交渉の途中で、地権者敷地内に新規工場立地が計画されたため、跨線橋架替位置の変更の調整や再設計などのほか、工場立地に伴う工事の競合等の調整に日数を要した。  
 ・また跨線橋架替工事については、JRIは線路への影響部分のみ工事を受託するが、今回、地権者は全ての工事をJRIに委託することを希望し、その協議に日数を要した。



## 事業費の増額(戸畑枝光線(1期))

- ◆概要(120億円 → 140億円(20億円増))
- ・補償物件がある未買収地での地質調査はできないため、近隣の既存調査結果をもとに設計を行っていた。
- ・用地買収後に調査を実施し、詳細設計を行った結果、地盤改良が必要となった。
- ・工事費の増額には人件費や資材価格の高騰、消費税の増税による影響も含む。
- ・用地補償費は、地価の変動や精査などにより減額。

項目	変更前	変更後	差
工事費	69億円	93億円	24億円
用地補償費	44億円	40億円	▲ 4億円
調査費等	7億円	7億円	—
計	120億円	140億円	20億円

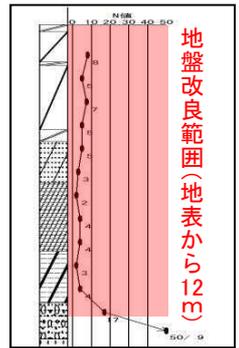
- ◆工事費(地盤改良工事)
- ・事業着手後の地質調査結果と東日本大震災の被災状況を踏まえた技術指針の改訂※2(平成24年度)により、地盤改良工事(深層混合処理(セメント系固化材を混ぜることで土の強度を増す)工法)が必要となった。
- ・上記の追加工事は、用地買収後に構造物施工箇所の地質調査を実施し、詳細設計を行った結果、明らかとなったものである。

※2 技術指針の改訂内容:大規模地震への対策(液状化対策の検討と実施)の義務付け。

工事費	金額
地盤改良工事 22万m <sup>3</sup> (延長1360m 幅員18m 深さ9m)	+22億円
人件費や資材価格の高騰、消費税の増税の影響	+ 2億円



地盤改良工事状況

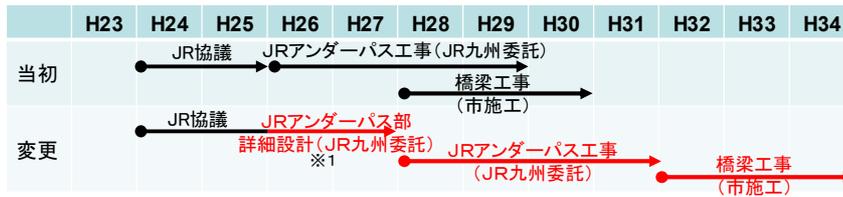


事業着手後に得られた地質調査結果

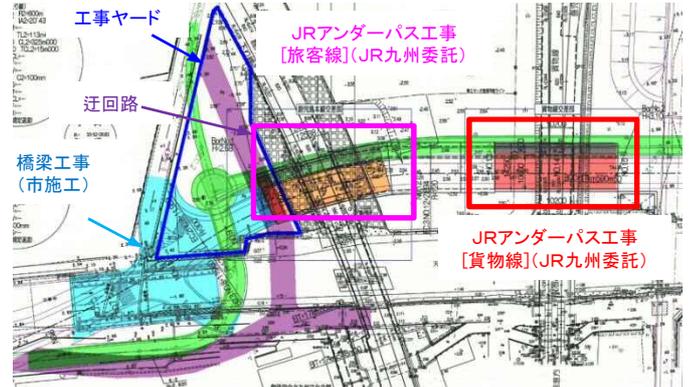
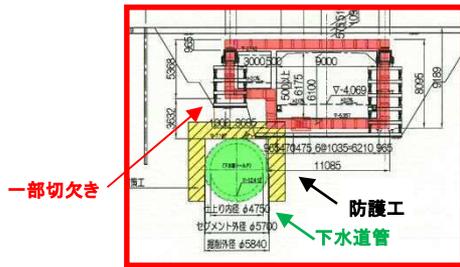
## 事業期間の延伸(汐井町牧山海岸線)

◆概要(H23~H30 → H23~H34 (4年延伸))

・事業着手後、地元や警察、JR九州との協議で工事中の迂回路設置が必要となり、工事ヤードが確保できず、JRアンダーパス工事(旅客線)と橋梁工事の同時施工ができなくなった。



※1 JRアンダーパス部はJR九州の設計・施工となる。下水道管の位置をボーリング調査した結果、道路(函渠)と非常に近くなることが判明したため、道路断面の変更及び下水道管の防護工の検討に日数を要した。



## 事業費の増額(汐井町牧山海岸線)

◆概要(50億円 → 58億円(8億円増))

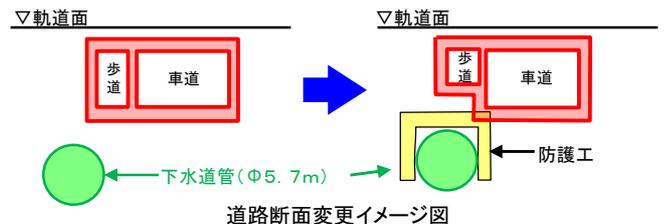
・JRアンダーパス部(貨物線)において、下水道管防護工(地盤改良工事)の追加及び道路断面の変更等が必要となった。  
・工事費の増額には人件費や資材価格の高騰、消費税の増税による影響も含む。

項目	変更前	変更後	差
工事費	44億円	52億円	8億円
用地補償費	1億円	1億円	—
調査費等	5億円	5億円	—
計	50億円	58億円	8億円

◆工事費(JRアンダーパス部(貨物線))

・事業着手後、JR九州が下水道管の位置を詳細に調査した結果、道路(函渠)と非常に近くなることが判明し、下水道管の浮き上がりを防止するため、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。

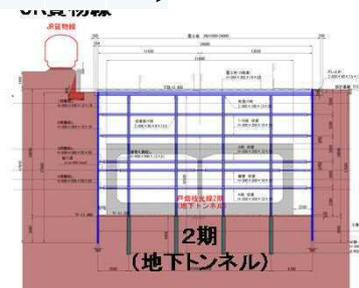
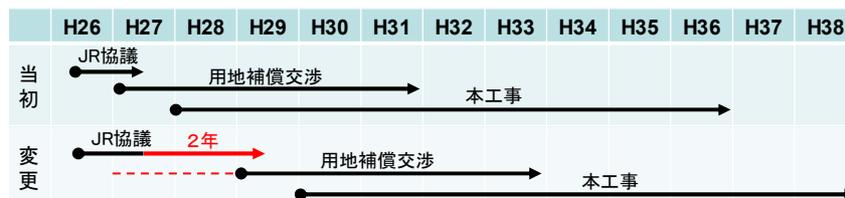
工事費	金額
下水道管防護工の追加、道路断面の変更等	+ 7億円
人件費や資材価格の高騰、消費税の増税の影響	+ 1億円



## 事業期間の延伸(戸畑枝光線(2期))

◆概要(H26~H36 → H26~H38 (2年延伸))

・近接する九州旅客鉄道株式会社との協議に日数を要し、その後の用地測量、補償調査の着手が遅れた。



# 自動車専用道路ネットワーク

参考

