

# 公 共 事 業 再 評 価 調 書

令和元年10月30日 現在

## 1. 事業概要及び事業の必要性

事業名	横代南町山手1号線道路改築事業						
事業箇所	小倉南区横代南町五丁目～山手三丁目						※別紙参照
事業化年度	平成17年度			前回評価年度	平成26年度		
全体事業費	前回評価時	3,500百万円		今回	7,474百万円		
補助区分	前回評価時	社会資本整備総合交付金		今回	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中貫長野1号線道路改築事業</li> <li>・中貫貫弥生ヶ丘1号線道路改築事業</li> </ul>		今回	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中貫長野1号線道路改築事業</li> <li>・中貫貫弥生ヶ丘1号線道路改築事業</li> <li>・横代南町3号線</li> </ul>		
事業期間	前回評価時	平成17年度～令和4年度		今回	平成17年度～令和9年度		
費用便益比 (B/C)	前回評価時 (L=1,000m)	便益(B)	40.6億	費用(C)	32.6億	B/C	1.24
	(L=1,700m)		82.8億		49.1億		1.69
	今回 (L=1,700m)	便益(B)	105.4億	費用(C)	96.1億	B/C	1.10
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

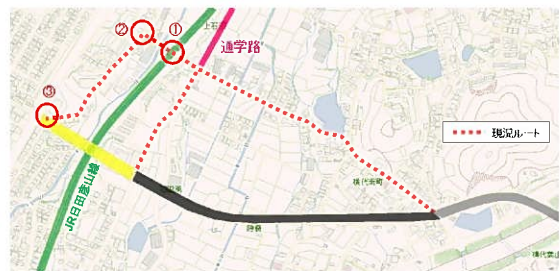
市道横代南町山手1号線は、並行する国道10号と都市計画道路（以下、(都)とする。）5号線を補完する、(都)南方朽網線（S42 都市計画決定）の一部を構成し、市道横代南町3号線と合わせ、(都)横代線と(都)蛭田若園企救丘線（旧 湯川東谷線）を連絡する幹線道路である。

本事業の目的は、小倉南区一円の交通ネットワークの構築により、小倉南区の東西アクセスを充実させること及び、周辺地域の生活環境を向上させることとしている。

(小倉南区の東西アクセスの充実)



(周辺地域の生活環境の向上)



- 現状の課題**
- ① 踏切を通過
    - ・通勤時間帯の混雑
    - ・歩行者、自転車の安全確保(有効幅員 5.5m 歩道なし)
  - ② 見通しの悪いT字路
  - ③ 急勾配の交差点

小倉南区の東西アクセスが充実することにより、

- ・人や物の移動が円滑になる
- ・周辺幹線道路の交通を分散する
- ・重要物流道路である国道10号の代替機能を果たす等の効果がもたらされる。



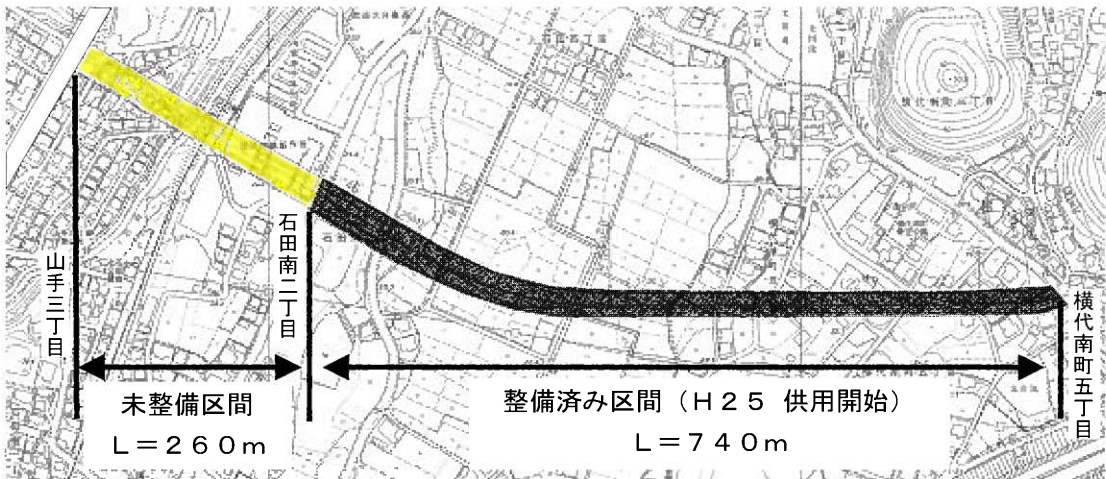
また、周辺地域においては、JR日田彦山線を橋梁により立体交差化することにより、

- ・生活道路の安全が確保される
  - ・地域の一体化が図られる
  - ・民間投資等の誘発が期待される
- 等、生活環境の向上に寄与する。



(全体計画)

- 事業区間 小倉南区横代南町五丁目～山手三丁目
- 事業延長 L=1,000m
- 計画幅員 W=22m～29m
- 用地買収 A=23,500㎡
- 補償物件 36件
- 計画交通量 5,700～8,700台/日 (R12)



(前回評価時からの変更点及びその理由)

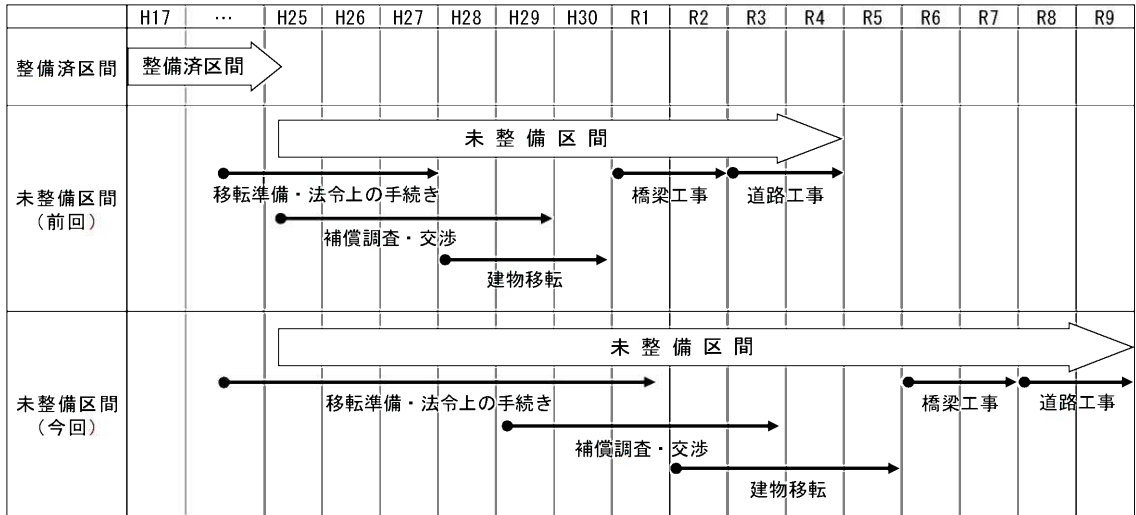
■事業の変更点

- ①事業期間 【変更前】 令和4年度⇒【変更後】 令和9年度（5年間延伸）
- ②全体事業費 【変更前】 35億円 ⇒【変更後】 75億円（40億円増）

■変更理由

①事業期間（5年間延伸）

移転補償に関しては、移転先での再建が可能となることが前提となる。  
補償物件の移転先において、再建に必要な法令上の許可を受けるまでに時間を要したことなどから、5年の延伸を行う。



②全体事業費（40億円増）

<調査費（約1億円増）>

- ・ H29 橋梁詳細設計において、橋梁下部工に干渉する送水管φ1200の位置確定のための試掘調査、送水管防護工の検討が追加となった。
- ・ 詳細な建物等補償調査を行う対象物件（建物・機械設備）が増加した。
- ・ 人件費等の高騰、消費税の増税による影響が生じた。

<工事費（約3億円増）>

- ・ 橋梁下部工における杭配置の変更、送水管防護工の追加が生じた。
- ・ 人件費、資材費等の高騰、消費税の増税による影響が生じた。

<補償費（約36億円増）>

- ・ 詳細な建物等補償調査を行ったところ、
  - ① 建物内に数多くの設備を保有していることや、高価な設備であることが判明した。
  - ② 道路区域外の建物や設備が、区域内のものと合わせて一体的な機能を有することが判明したため、補償の対象に含む必要が生じた。
- ・ 人件費等の高騰、消費税の増税による影響が生じた。

## 2. 事業費用内訳

(単位：百万円)

		総事業費 (計画)	～H29 (決算額)	H30 (決算見込)	R1 (予算額)	R2以降 (計画)
事業費	工事費	961	331	0	0	630
	用地・補償費	6,215	1,135	0	136	4,944
	調査費等	298	198	57	0	43
	計	7,474	1,664	57	136	5,617
財源内訳	一般財源	374	83	3	7	281
	国庫支出金	3,737	832	28	68	2,808
	県支出金	0	0	0	0	0
	地方債	3,361	749	26	61	2,528
	その他	0	0	0	0	0

## 3. 事業進捗状況

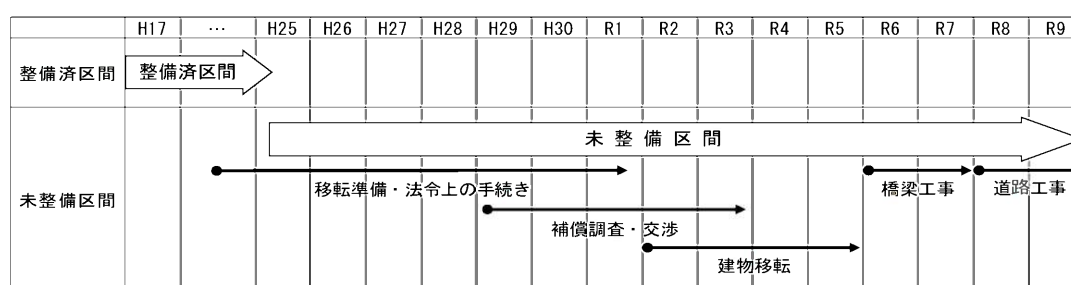
		～H29	H30	R1	R2	R3
計画進捗率 終了予定令和4年度		63%	77%	91%	94%	97%
実績進捗率 終了予定令和9年度		22%	23%	25%	41%	58%
内訳	工事費	34%	34%	34%	34%	34%
	用地・補償費 (面積ベース)	18% (76%)	18% (76%)	20% (82%)	40% (87%)	60% (92%)
	調査費等	66%	86%	86%	88%	90%

### 事業進捗状況及び見込み

全延長1000mのうち、740m（横代南町・石田南地区）が平成25年度に完成し、供用開始した。残り260m（山手地区）が未整備となっている。

平成30年度末時点での事業費ベースの事業進捗率は23%である。

令和元年度より、未整備区間の用地買収及び補償に着手、用地買収及び建物移転完了後の令和6年度より、未整備区間の工事に着手する予定である。



## 4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・小倉南区の交通量は、今後も増加する傾向にあり、引き続き、幹線道路における交通混雑の緩和は必要とされる。
- ・近年の災害等を受け、重要物流道路や代替路の位置づけが重視されている。
- ・(都)南方朽網線の他工区について、整備が進められ開通区間が増えていることから、本路線の需要はますます高まると考えられる。

## 5. 地元住民、受益対象者及び関係機関の意向

生活道路の安全確保のため、本路線の整備を地元より強く要望されている。

## 6. 事業の投資効果やその変化

### ■事業の投資効果について

都市計画道路間を結ぶ、横代南町山手1号線(L=1.0km)と横代南町3号線(L=0.7km)を合わせたL=1.7kmが、都市計画道路の目的を果たす区間であることから、まとめて費用便益分析を実施した。



### 費用便益分析の関連区間

事業名 : 横代南町3号線 道路改築事業  
 事業箇所 : 小倉南区大字横代【(都)横代線】  
 ~横代南町五丁目【横代南町山手1号線】  
 延長・幅員 : L=0.7km W=22m  
 事業期間 : 平成11年度~平成20年度  
 事業費 : 15億円

便益 (B) 項目	現在価値
走行時間短縮便益	84 億円
走行経費短縮便益	16 億円
交通事故減少便益	5 億円
合計 (B)	105 億円

$$\text{費用便益比 (B/C)} = 1.10$$

費用 (C) 項目	現在価値
事業費	94 億円
維持管理費	2 億円
合計 (C)	96 億円

$$\left[ \begin{array}{l} \text{H21、L=1.7km における} \\ \underline{B/C=1.69} \end{array} \right]$$

(便益) 道路の整備が行われない場合と行われた場合のそれぞれについて、走行時間・走行経費・交通事故回避を金銭換算し、その差から算出。

(費用) 事業費及び維持管理費の合計から算出。

※1 国土交通省「費用便益分析マニュアル (道路事業編)」に基づき算定。

※2 評価対象期間は、整備期間+50年間とした。

※3 現在価値に換算する社会的割引率は4%とした。

## 7. コスト縮減又は代替案の可能性

### ■コスト縮減

本路線で必要となる盛土材料については、他の公共事業で発生する土を流用することでコスト縮減を図る。

$$\left( \begin{array}{l} \text{未整備区間 } L=260\text{m} \text{ において、盛土材料をすべて購入した場合} \\ 4,500\text{m}^3 \times 1,550 \text{ 円/m}^3 = 6,975 \text{ 千円} \\ \Rightarrow \text{約 } 700 \text{ 万円【直接工事費・税抜】の縮減が見込める} \end{array} \right)$$

### ■代替案の可能性

本路線は、(都)南方朽網線の一部を構成するものであり、小倉南区一円の交通ネットワークを構築するために必要不可欠な区間であるとともに、最適なルートとして都市計画決定されたものであることから、代替案はないと考える。

## 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

横代南町山手1号線は、横代南町・石田南地区（740m）が部分開通し、本地区の交通量も増えたため、市道上石田堀越1号線や踏切がある上石田24号線などの生活道路が抜け道として利用されている。そのため、本事業を休止・廃止した場合、地元及び周辺地域への影響が大きいと考えられる。

また関係地権者においても、これまでに整備に協力いただいた方々や、今後の計画に合わせて移転の準備等に協力いただいている方々の理解が得られない。

## 9. 事業担当部局の考え方

横代南町山手1号線は、(都)南方朽網線の一部を構成するものである。  
本路線を整備し、小倉南区一円の交通ネットワークが構築されることで、

### ◆小倉南区の東西アクセスの充実が図られる

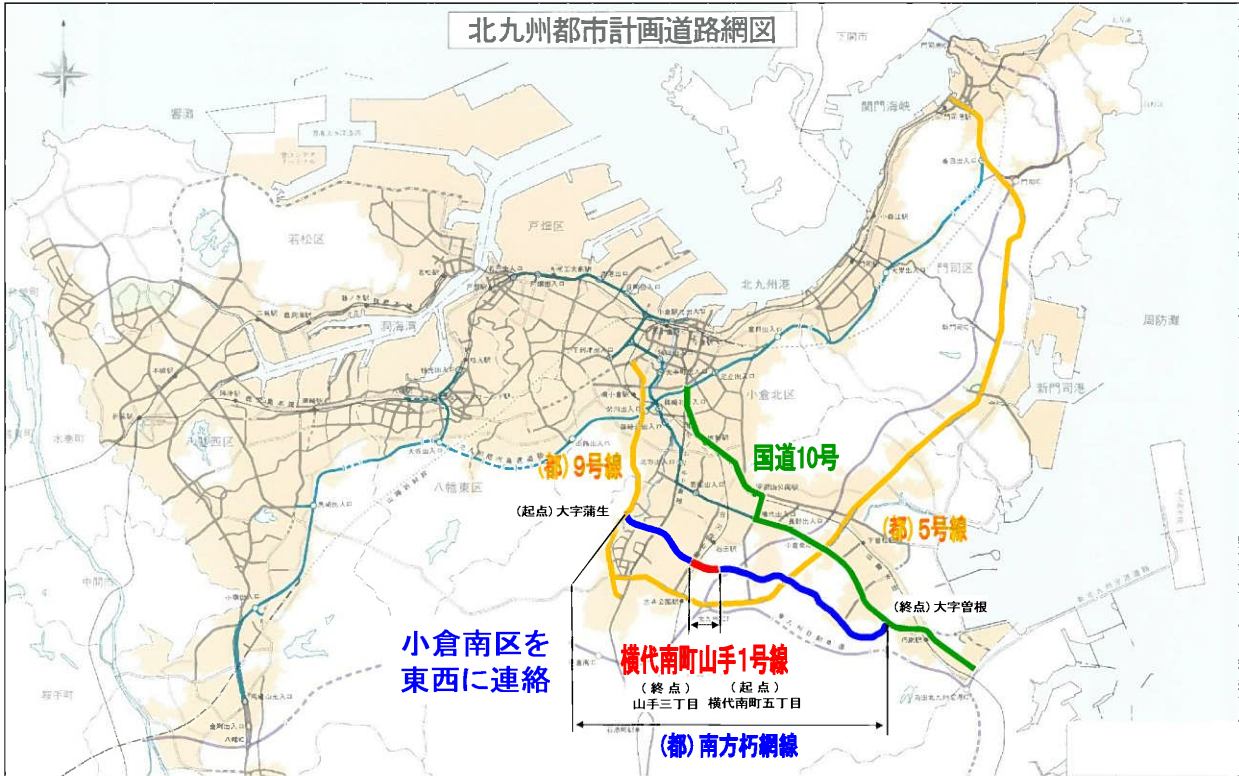
- ・人や物の移動の円滑化
- ・周辺幹線道路の交通の分散
- ・重要物流道路の代替機能

### ◆周辺の生活環境の向上が図られる

- ・生活道路の安全確保
- ・地域の一体化
- ・民間投資等の誘発

本路線の重要性は高く、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きたい。

# 路線の位置



# 横代南町山手1号線 概要

