

## 内部評価の結果

## 【評価結果】

事業継続

## 【評価理由】

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。

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。

北九州広域都市計画道路戸畑枝光線は、北九州高速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、東田地区等を結ぶ、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4km、4車線、代表幅員18mの自動車専用道路である。

本路線の整備を街路事業にて鋭意進める一方で、周辺幹線道路の進展や周辺開発の増進といった環境変化により、北九州高速の利用増加が見込まれることから、本路線を有料化し、有料道路事業との合併施行方式による整備手法が可能となったところである。有料道路事業については福岡北九州高速道路公社が事業主体となり、供用後の通行料金を原資に事業費を90億円投資することにより、街路事業費が45億円縮減される。また、本路線の維持管理については、同公社が供用後の通行料金を原資に北九州高速と一体的に行うこととなる。

本路線を有料化することで、利用者に通行料金の負担が生じるものの、安全性・走行性・受益性が高まり、北九州高速のポテンシャル向上につながるとともに、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といったメリットが挙げられる。

費用対効果は1.11と、本路線を有料化した場合においても充分整備効果が見込まれるものであることから、これらを踏まえ、公共事業調整会議では、原案のとおり本路線を有料化して事業を継続することを対応方針として決定した。

なお、公共事業調整会議での主な意見として、同公社の収支を今後とも注視すること、事業期間の延伸がないよう事業進捗を図ること等が挙げられた。北九州高速の交通分析や経営状況の確認等を毎年行い、同公社の安定的な経営を念頭に置くとともに、2期区間の早期着手や近接するJRとの入念な調整を行い、供用が遅れることのないようスピード感をもって事業を進めていくこととする。