

第2章

事業概要

第2章 事業概要

2-1 事業の背景・概要

折尾駅周辺の問題を解消するため、北九州市は地域住民等とともに総合的なまちづくりについて検討を重ね、平成8年に「折尾まちづくり構想」を策定、このなかで、市街地を分断する鉄道の移設・立体化とあわせた駅周辺市街地を整備する計画が示されました。

その後、平成13年の北九州学術研究都市完成や福北ゆたか線電化など新しい動きに加え、折尾駅周辺においては地域住民等による「折尾駅周辺まちづくり推進協議会」が発足、また「折尾を良くする会」などによる「折尾地区総合整備事業の早期着工」を求める署名活動や住民大会開催など地域の盛り上がりもあり、北九州市は折尾駅周辺の総合多岐なまちづくりを目的とした都市計画を決定しました。

地域の課題を総合的に解決し、折尾地区を「学園都市」や「学術研究都市の玄関口」にふさわしい地域拠点として再構築するため、連続立体交差事業を含む3事業を一体的に実施する「折尾地区総合整備事業」を行いました。

まちづくりの目標 住みやすく、魅力的で、にぎわいのあるまちづくり

課題1 交通環境の改善

➡ 幹線道路の整備
踏切の除去（鉄道高架化）

課題2 交通結節機能の向上

➡ 折尾駅及び駅前広場の
再配置

課題3 住環境の改善

➡ 区画道路の整備
密集地位置の解消

また、事業期間が長期にわたることから、工事期間中も快適に過ごすことができ、新しく完成した後も暮らしやすいまちの実現に向けて、地域の方々と協働したまちづくりを進めています。



折尾地区総合整備事業整備計画図

整備前



折尾（平成16年）



旧折尾駅東口（平成24年）

整備後



折尾駅周辺（令和5年）



北側駅前広場（令和6年）

2-2 事業に係る手続き

2-2-1 都市計画決定

都市計画決定の手続きにおいて、連続立体交差事業、街路事業および土地区画整理事業の3事業を一体的に行うため、各事業に係る事項を一括で決定・変更されました。

■ 都市計画道路 決定・変更一覧

福岡県決定	
変更 (平成16年10月15日)	4号 九州旅客鉄道株式会社鹿児島本線
	5号 九州旅客鉄道株式会社筑豊本線
北九州市決定	
新規 (平成16年10月15日)	3・4・198号 日吉台光明線
	3・4・199号 折尾南北線
	3・4・200号 折尾東西線
	3・4・201号 折尾駅南口線
	3・5・202号 東筑堀川町線
	3・5・203号 折尾堀川町線
	7・6・48号 JR九州筑豊本線側道1号線
	7・6・49号 JR九州鹿児島本線側道1号線
	7・5・50号 JR九州鹿児島本線側道2号線
	7・7・51号 JR九州鹿児島本線側道3号線
	7・7・52号 JR九州筑豊本線側道2号線
	7・7・53号 JR九州筑豊本線側道3号線
	8・6・15号 自転車歩行者専用道1号線
	8・6・16号 自転車歩行者専用道2号線
	8・6・17号 自転車歩行者専用道3号線
変更 (平成16年10月15日)	3・3・18号 3号線
	3・3・58号 二島折尾線
	3・3・51号 上津役本城線
	3・4・103号 乙丸折尾線
	3・4・127号 折尾中間線

2-2-2 事業認可

都市計画決定を受け、各事業について順次、事業認可を取得し、事業を進めてきました。

なお連続立体交差事業は、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」（平成16年3月30日付：国土交通省）第2条第6号の定めるところにより、都市計画事業として指定都市が施行するものであり、北九州市の事業として認可を受けています。

■ 事業認可一覧

都市計画道路名	概 要	認可期間
鹿児島本線	L=2,144m	平成16～平成31年（当初）
		平成16～令和4年（平成25年10月1日 変更）
		平成16～令和6年（令和4年3月29日 変更）
筑豊本線	L=2,404m	平成16～平成31年（当初）
		平成16～令和4年（平成25年10月1日 変更）
		平成16～令和6年（令和4年3月29日 変更）
折尾青葉台線 （乙丸折尾線）	L=122m	平成16～平成26年（当初）
		平成16～平成34年（平成25年10月1日 変更）
		平成16～令和8年（令和5年3月24日 変更）
日吉台光明線	L=410m	平成16～平成26年（当初）
		平成16～令和4年（平成25年10月1日 変更）
		平成16～令和8年（令和5年3月24日 変更）
日吉台光明線 （駅前広場）	A=9,800㎡	平成16～平成26年（当初）
		平成16～令和4年（平成25年10月1日 変更）
		平成16～令和8年（令和5年3月24日 変更）
折尾中間線	L=65m	平成16～平成26年（当初）
		平成16～平成34年（平成25年10月1日 変更）
		平成16～令和8年（令和5年3月24日 変更）
日吉台光明線 （折尾四丁目工区）	L=180m	平成22～平成26年（当初）
		平成22～平成29年（平成27年3月27日 変更）
折尾堀川町線	L=90m	平成22～平成26年（当初）
		平成22～令和2年（平成27年3月20日 変更）
日吉台光明線 （折尾五丁目工区）	L=124m	平成23～平成27年（当初）
		平成23～平成30年（平成27年3月31日 変更）
		平成23～令和4年（令和2年3月16日 変更）
		平成23～令和8年（令和5年3月14日 変更）

都市計画道路名	概 要	認可期間
日吉台光明線 (日吉台工区)	L=515m	平成17～平成26年(当初)
		平成17～平成31年(平成27年3月20日 変更)
		平成17～令和4年(平成31年3月29日 変更)
		平成23～令和8年(令和5年3月14日 変更)
折尾中間線	L=663m	平成11～平成17年(当初)
		平成11～平成22年(平成18年3月20日 変更)
		平成11～平成25年(平成23年3月18日 変更)
折尾青葉台線 (乙丸折尾線)	L=277m	平成23～平成28年(当初)
		平成23～令和7年(平成29年1月20日 変更)
折尾南北線	L=165m	平成22～平成26年(当初)
		平成22～平成30年(平成27年3月27日 変更)
日吉台光明線(光明工区)	L=303m	平成22～平成28年(当初)
		平成22～平成33年(平成29年1月20日 変更)
		平成22～令和5年(令和4年3月18日 変更)
折尾南北線	L=77m	平成16～平成21年(当初)
		平成16～平成24年(平成22年3月19日 変更)
		平成16～平成26年(平成25年3月13日 変更)
折尾東西線	L=472m	平成22～平成26年(当初)
		平成22～平成30年(平成24年3月1日 変更)
		平成22～令和3年(平成30年2月6日 変更)
		平成22～令和6年(令和4年3月18日 変更)
折尾南北線	L=175m	平成18～平成23年(当初)
		平成18～平成30年(平成24年3月1日 変更)
		平成18～令和5年(平成30年2月6日 変更)
		平成18～令和7年(令和6年3月15日 変更)
折尾東西線	L=130m	平成18～平成23年(当初)
		平成18～平成30年(平成24年3月1日 変更)
		平成18～令和5年(平成30年2月6日 変更)
		平成18～令和7年(令和6年3月15日 変更)
JR 筑豊本線側道2号線	L=127m	平成22～平成26年(当初)
		平成22～令和2年(平成27年3月20日 変更)
		平成22～令和4年(令和2年3月16日 変更)
JR 筑豊本線側道3号線	L=145m	平成22～平成26年(当初)
		平成22～令和2年(平成27年3月20日 変更)
		平成22～令和4年(令和2年3月16日 変更)

都市計画道路名	概 要	認可期間
自転車歩行者専用道2号線	L=260m	令和1～令和5年（当初）
JR九州鹿児島本線側道2号線	L=109m	平成31～令和6年（当初）
折尾土地区画整理事業	A=16.9ha	平成18～平成34年（当初）
		平成18～令和7年（平成26年3月7日 変更）
		平成18～令和15年（令和4年3月23日 変更）

令和6年4月1日時点

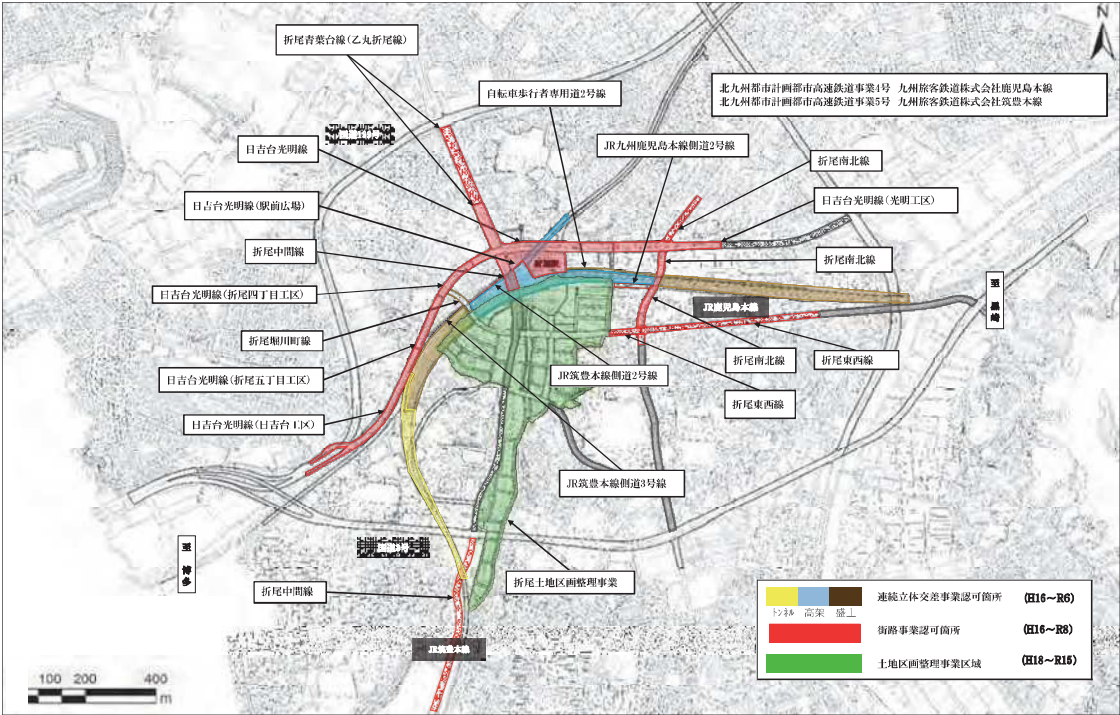


図2-1 事業認可箇所図

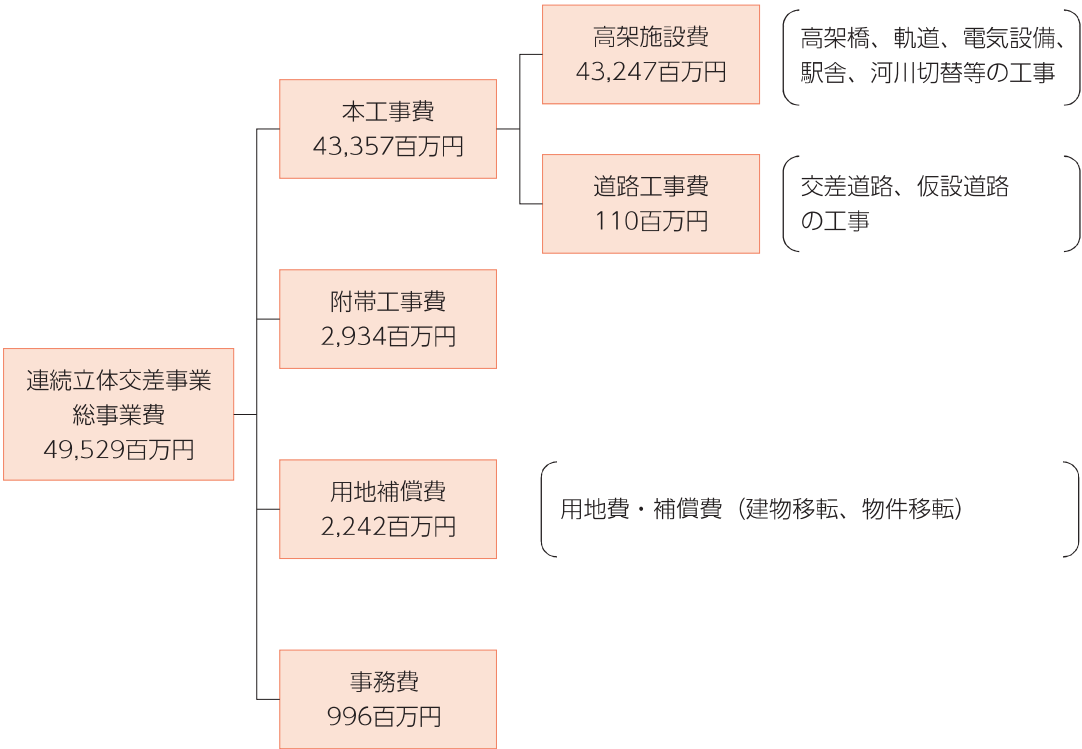
2-2-3 事業期間

連続立体交差事業の事業期間は平成16年度（2004年度）から令和6年度（2024年度）までありました。

- ・平成13年度 連続立体交差事業着工準備採択新規着工準備採択
- ・平成16年度 連続立体交差事業の都市計画決定
連続立体交差事業（全線）事業認可
- ・平成17年度 JR 鹿児島本線等折尾駅付近鉄道高架化事業の施行に関する基本協定締結（北九州市・JR 九州）
- ・平成28年度 鹿児島本線仮線切替
- ・平成30年度 筑豊本線高架切替
- ・令和 2 年度 鹿児島本線高架切替及び折尾駅新駅舎開業
- ・令和 3 年度 短絡線高架切替、折尾駅周辺全線高架化完了
- ・令和 6 年度 事業完了

2-2-4 事業費

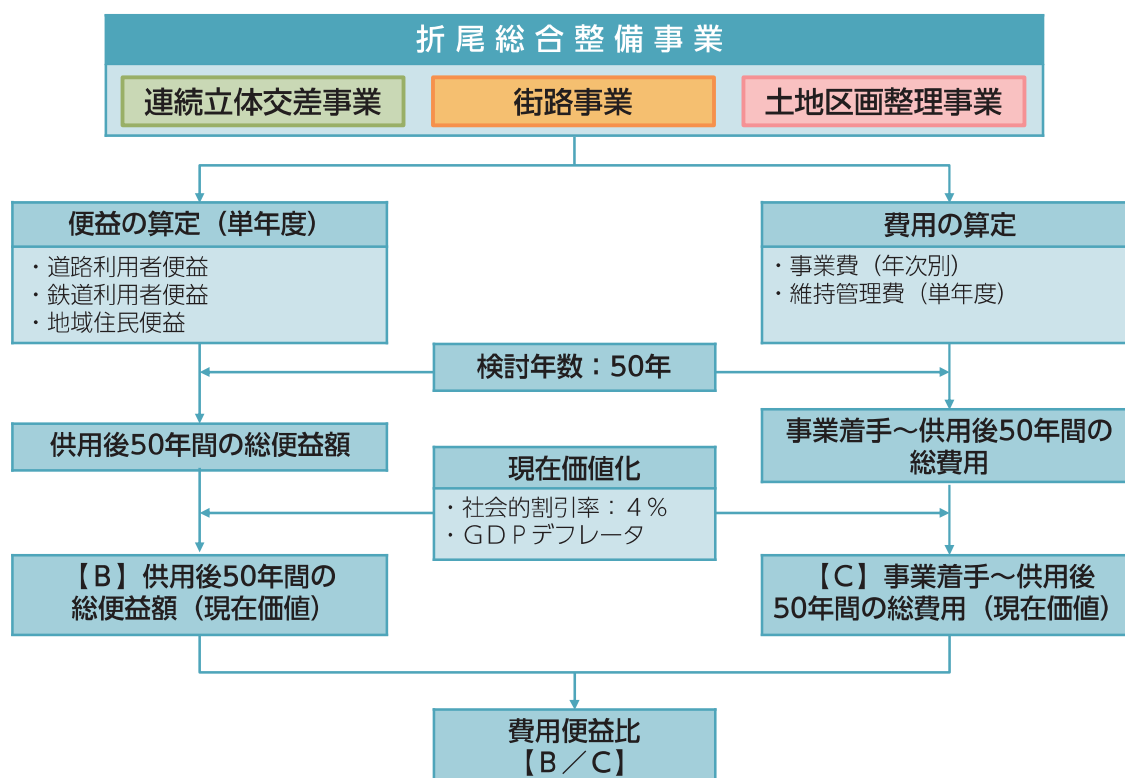
連続立体交差事業に係る総事業費は、49,529百万円でした。



連続立体交差事業に係る事業費は、建設省と運輸省との間で締結されていた建運協定（都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定及び同細目協定）に基づき、都市側と鉄道側（JR）の負担割合が決定されました。（建運協定は、平成19年（2007年）8月に改正され、要綱となっています。）基本的な負担割合は、都市側90%、鉄道側10%です。

2-2-5 費用便益分析

折尾地区総合整備事業は、「住みやすく、魅力的で、にぎわいのあるまちづくり」を目標として、「連続立体交差事業」、「土地区画整理事業」、「街路事業」の3事業を一体的に実施するものであり、道路利用者や鉄道利用者、地域住民に対して、多様な効果の発現が期待されています。このため、3事業全体で費用便益比を算定しています。



折尾地区総合整備事業の費用便益比 : 1.06 (令和3年度算定)

連続立体交差事業の費用便益額の算定は、「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル（H13.4）」、「連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集（H26.3）」、「費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉（H30.2）」に基づき、乗換え利便性便益、バリアフリー化の便益、歩行快適性向上便益、大気汚染物質削減便益（アイドリング）、高架下用地利用便益、踏切待ち解消便益（自動車・歩行者）、踏切事故解消便益を計上しています。

■ 計測対象便益

事業区分	算出マニュアル等	計測対象便益		便益の概要
連続立体交差事業	「費用便益分析マニュアル」 ＜連続立体交差事業編＞ (H30年2月)	踏切待ち 解消便益	自動車	・踏切遮断に伴う損失時間の解消
			歩行者	
		踏切事故解消便益		・踏切事故の解消
	「連続立体交差事業の 整備効果にかかる参考資料集」 (平成26年3月)	歩行快適性の向上便益		・踏切除去による歩行快適性
		大気汚染物 質削減便益	CO ₂ 等	・速度向上による自動車環境の改善
			アイドリング	・踏切除却による自動車環境の改善
	「都市再生交通拠点整備事業に 関する費用便益分析マニュアル(案)」 (平成13年4月)	高架下用地利用便益		・高架下空間の貸付による賃料
		乗換え利便性便益		・交通結節点整備による移動時間短縮便益
街路事業	「費用便益分析マニュアル」 (H30年2月)	バリアフリー化の便益		・エレベーター等上下移動の快適性
		走行時間短縮便益		・自動車交通の総走行時間短縮
		走行経費減少便益		・自動車交通の総走行経費減少
	「都市再生交通拠点整備事業に 関する費用便益分析マニュアル(案)」 (平成13年4月)	交通事故減少便益		・自動車交通の事故危険性減少
		自動車交通利便性向上便益		・駅広整備によるバス・タクシー待ち時間の短縮
土地区画整理事業	「土地区画整理事業における 費用便益分析マニュアル(案)」 (平成21年7月)	滞留・交流機会増大・都市景観向上便益		・駅広整備による都市景観の向上
		地価便益		・地代(地価)の向上