

公 共 事 業 再 評 価 調 書

平成 19 年 8 月 1 日 現在

1. 事業概要及び事業の必要性

事業名	一般国道495号(竹並バイパス)道路改築事業		
事業箇所	若松区大字頓田～大字蛭住		
事業化年度	平成10年度	事業期間	平成10年度～平成22年度
全体事業費	7,700百万円	事業区分	補助国道事業
関係事業 (他団体等)			
事業担当課	建設局道路部道路整備課		
事業を必要とする地域の課題・事業目的	<p>一般国道495号は、北九州・福岡両政令指定都市間を結ぶ重要な幹線道路である。現況ルートは、芦屋町・水巻町など近隣市町と本市を結ぶアクセス道路であるが、2車線でカーブが多く走行性の悪い状況である。また、周辺には、響灘臨海開発や北九州学術・研究都市整備事業が進捗しており、これらの拠点開発を支援する道路として、さらに、国道199号の渋滞緩和として必要な路線である。</p>		
事業内容	<p>事業区間 若松区大字頓田～大字蛭住 用地買収 55,000㎡, 補償件数 16件 道路延長 L = 4.5km (12号線部 L=2.3km、竹並芦屋線部 L=2.2km) バスなどの大型車が安全に通行できるよう3.25mの通行車線を4車線確保 歩行者や自転車通行者が安全に通行できるよう有効幅員3.5～4.0mの歩行者空間を両側に確保 正面衝突事故を防ぐため中央分離帯を設置</p> <p style="text-align: center;">事業期間 12号線部 H10～H17.4(供用開始) 竹並芦屋線部 H16～H22</p>		

2. 事業費用内訳

(単位：百万円)

		総事業費 (計画)	～H17 (決算額)	H18 (決算見込)	H19 (予算額)	H20以降 (計画)
事業費	工事費	5,449	2,397	44	50	378
	用地・補償費	1,630	1,052	70	140	314
	調査費等	621	396	36	10	108
	計	7,700	6,550	150	200	800
財源内訳	一般財源	3,850	3,275	75	100	400
	国庫支出金	3,850	3,275	75	100	400
	県支出金					
	地方債					
	その他					

3. 事業進捗率

		～H17	H18	H19	H20	H21	H22
計画進捗率 終了予定 22年度		85%	87%	94%	98%	99%	100%
実績進捗率 終了予定 22年度		85%	87%	94%	98%	99%	100%
内訳	工事	91%	92%	93%	96%	99%	100%
	用地買収	62%	72%	79%	100%	100%	100%
	調査	70%	78%	80%	93%	100%	100%
事業進捗状況及び見込み	<p>平成18年度末時点での事業費ベースの進捗率は87%である。</p> <p>平成18年度末時点での竹並芦屋線部の進捗率は64%であり、内訳としては 工事進捗率 40%、用補進捗率 72%、調査進捗率 70%である。</p>						

4. 事業の投資効果

<p>本路線は、都計道12号線部と竹並芦屋線部とに分けられるが、12号線部については、響灘臨海開発や北九州学術・研究都市整備事業の拠点開発を支援する道路として、H17.4に供用を開始している。</p> <p>また、施工中の竹並芦屋線部を実施することにより、以下の効果が期待できる。</p> <p>現況2車線でカーブ区間が多く見通しが悪い道路を、4車線で安全な道路として整備することが出来る。</p> <p>江川小学校の通学路となっている幅員3.5mの歩道を有する通学路として整備できる。</p> <p>本路線に接する4車線道路と接続することにより、国道199号の渋滞を緩和できる。</p> <p>全体 B/C = 2.6 (竹並芦屋線部 B/C = 3.6)</p>

5．地元合意形成の状況

地元説明会にて地元関係者に事業説明を行い、さらにその後の用地協議・工事説明等で関係者の合意を得ながら事業を進めている。

6．事業を巡る社会情勢の変化等

12号線部は周辺関連事業支援を目的としてH17.4に供用開始し、竹並芦屋線部は平成16年度より工事を開始しているが、地元より改善要望の強い見通しの悪い道路や通学路の狭い歩道の未整備区間が残されており、鋭意整備を進めている。

7．コスト縮減又は代替案の可能性

コスト縮減

本事業において発生する良質な建設残土、及び不足土については、他の公共事業と調整し有効利用することで、処分費、購入費を低減できる。

代替案の可能性

本路線のうち都計道12号線部は、H17.4に供用開始済みであり、また、それに接続する竹並芦屋線部についても、芦屋町・水巻町など近隣市町と本市を結ぶ重要な幹線道路であり、国道199号の渋滞緩和を目的とした重要な幹線道路でもあることから、代替案は考えられない。

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

事業期間は、平成19年度で10年となるが、路線延長が4.5kmと長く、地権者が多数いたことから、周辺関連事業支援を目的として、12号線部から優先的に事業を実施してきたため、現時点での用地買収は67%となっているが、竹並芦屋線部についても平成12年度より用地買収を進め、工事を平成16年度より実施している。また、工事未着手区間についても、見通しの悪い道路や狭い歩道の通学路に対する地元からの改善要望が強いことから、見直すことは望ましくない。

9．事業担当部局の考え方

本路線は、芦屋町・水巻町など近隣市町と本市を結ぶアクセス道路であり、また、響灘臨海開発や北九州学術・研究都市整備事業等の拠点開発を支援する道路として、さらに、国道199号の渋滞緩和として必要な路線である。地元からも早期整備の要望が強く、今後も事業を積極的に継続していく考えである。

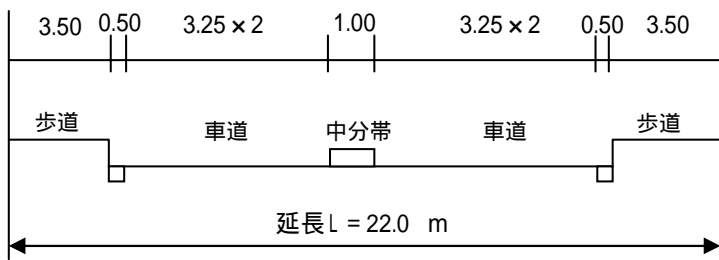
一般国道495号(竹並バイパス)道路改築事業 延長L=4,500m 幅員

火坂
交差点

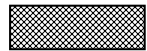
竹並芦屋線部 延長L=2,150m 幅員W=20m

一般国道495号(竹並バイパス)

標準断面図



凡 例

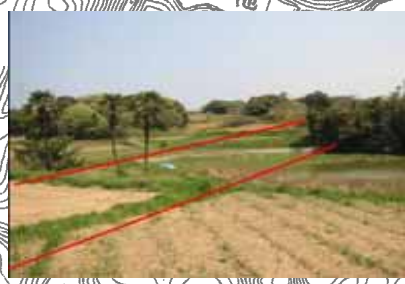


完了区間



事業中

一般国道495号(竹並バイパス)道路改築事業 延長L=4,500m 幅員W=22~40m

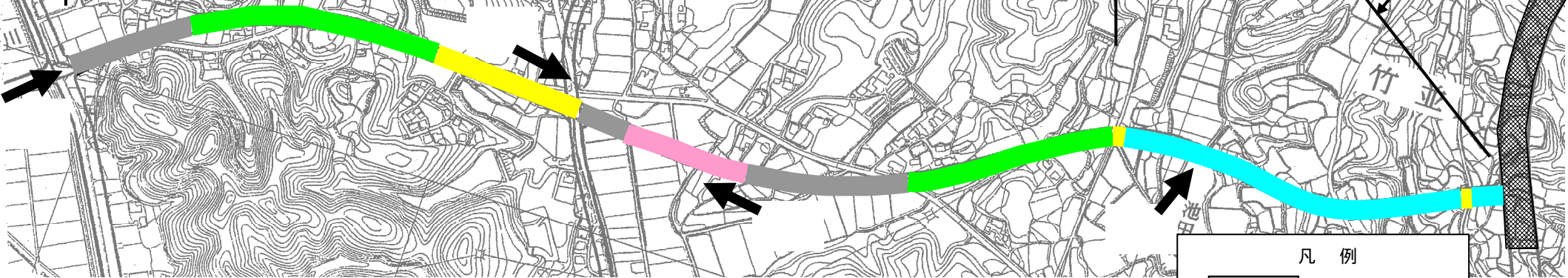


竹並芦屋線部 延長L=2,150m 幅員W=22m

12号線部(完了)
延長L=2,350m
幅員W=44m

蚕住工区

竹並工区



一般国道495号(竹並バイパス)

凡 例	
	施工済
	H19 施工
	H20 予定
	H21 予定
	H22 予定