

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	北九州市計画道路 3・4・74号 城山西線		
事業箇所	北九州市 八幡西区 藤田三丁目～築地町		
事業化年度	平成4年度	事業期間	平成4年度～平成22年度
全体事業費	8,000百万円	事業区分	街路事業
関係事業 (他団体等)	国道3号黒崎バイパス、都市計画道路前田熊手線、都市計画道路黒崎本城線		
事業担当課	建設局 道路部 自動車専用道路対策室		
事業を必要とする地域の課題・事業目的	<p>黒崎副都心地区は、まちづくりのあるべき方向性について、官と民が一体となり平成14年3月に『黒崎再生10ヵ年計画』を策定した。この計画に基づき、現在、都心機能の強化を図る様々なプロジェクトが推進されており、今後の都市活動を支える拠点として、整備が進んでいる。</p> <p>一方、交通事情としては、北九州市の都市軸である国道3号が、副都心地区でJR黒崎駅の発着交通と通過交通の混在により慢性的な渋滞状況となっている。</p> <p>本路線は、国土交通省により実施されている国道3号黒崎バイパスと一体となり、通過交通を排除することにより、黒崎副都心地区の発着交通経路と分離することで、慢性的な渋滞状況である副都心地区の交通の円滑化を図り、スムーズな地区内移動の実現により、副都心地区の再生を促進するものである。</p>		
事業内容	<p>本事業は、JR鹿児島本線をアンダー形式で交差している路線を2車線から4車線に拡幅し、国道3号と国道3号黒崎バイパス舟町ランプを結び、副都心への交通円滑化を図るものである。</p> <p>起点：北九州市八幡西区藤田三丁目218番5 終点：北九州市八幡西区黒崎城石2279番9 道路延長：L = 690.0m 道路幅員：W = 18.0m～41.0m</p>		

2. 事業費用内訳

(単位：百万円)

		総事業費 (計画)	～ H 1 7 (決算額)	H 1 8 (決算見込)	H 1 9 (予算額)	H 2 0以降 (計画)
事業費	工 事 費	2,890	393	697	489	1,310
	用地・補償費	4,620	4,522	46	50	0
	調 査 費 等	490	427	28	7	30
	計	8,000	5,342	771	546	1,340
財源内訳	一 般 財 源	1,800	424	38	43	74
	国庫支出金	4,000	2,252	385	119	600
	県支出金	0	0	0	0	0
	地方債	2,200	2,666	348	384	666
	そ の 他	0	0	0	0	0

3. 事業進捗率

		～ H 1 7	H 1 8	H 1 9	H 2 0	H 2 1
計画進捗率	終了予定 22年度	100.0%	75.0%	83.0%	90.0%	94.0%
実績進捗率	終了予定 22年度	66.8%	76.4%	83.2%	90.1%	93.9%
内 訳	工 事	13.6%	37.7%	54.6%	73.3%	83.4%
	用地買収	97.9%	98.9%	100.0%	100.0%	100.0%
	調 査	86.8%	92.5%	93.9%	95.9%	98.0%

事業進捗状況及び見込み

本路線は、JR線をアンダー形式で立体交差している路線の拡幅（2車線から4車線）であり、鉄道敷地内及び鉄道敷に近接した場所で、旅客鉄道を営業しながらの工事となることから、旅客列車及び旅客公衆に危害を及ぼす可能性があるため、JR 鹿児島本線アンダー部の藤田架道橋の拡幅について、JR九州へ工事を委託する必要がある。

施工に際し、当初計画では現況道路を処理するための迂回路を設置し、現況道路を完全通行止めして工事を進めることとし、地元及び関係機関と協議を進めてきた。

しかし、沿道には大型商業施設であるメイト黒崎の駐車場等、黒崎駅周辺地区の顧客を確保するための重要な施設があることから、完全通行止めの合意を得ることが不可能となり、施工方法を変更することとなった。

検討の結果、現況交通を遮断せず、旅客鉄道も営業しながらの厳しい条件のもと、3段階で施工を進めることとし、JR九州及び関係機関と工程等の調整を重ねてきたが、地下埋設物を含め工事が長期に渡ることとなり、当初予定期間内での完成が不可能となった。

以上が、進捗低下の要因となったが、現在、用地補償も100%完了し、平成17年8月には、黒崎バイパス舟町ランプへの取り付けランプ部L=246mについて完成した。

現在、残りのJR 鹿児島本線アンダー部の藤田架道橋改築について、JRとH17年6月に基本協定締結（H17～H22）し、H22年度完成を目指し事業を推進している。

4. 事業の投資効果

- ・高速性と定時制を備えた黒崎バイパスの利用が可能となり、黒崎駅周辺から陣原や皇后崎までの走行時間が短縮される。
- ・走行に当たっての交差点が減少するため、交通事故の発生件数が減少する。
- ・渋滞が解消することにより、大気汚染の改善が図れる。
- ・利便性の向上により、産業振興や地域開発の誘導となる。

5．地元合意形成の状況

国道3号の慢性的な渋滞を解消するため、国道3号黒崎バイパスの早期完成が望まれており、陣原から舟町ランプ間については、平成19年度末の暫定供用を目指し工事推進されており、地元の期待も高まっている。

本路線についても、黒崎バイパス舟町ランプと黒崎副都心地区を結ぶ路線として、黒崎バイパス整備に緊密に関連すること、また、黒崎再生10ヵ年計画のプロジェクト路線として位置付けられていることなどから、本事業の完成に対する機運は益々高まっている。

6．事業を巡る社会情勢の変化等

平成18年4月に黒崎地区から八幡東区東田地区を結ぶ前田熊手線が暫定供用したことにより、国道3号を通過する交通が一部、前田熊手線を通行するようになった。このため、国道3号と前田熊手線を連絡する本路線の早期完成が望まれている。

7．コスト縮減又は代替案の可能性

本路線城山西線は、総延長1870mの都市計画道路であり、現在施工中である690m以外の区間については、全て整備を終了している。

現在、本路線は、洞海湾周辺企業（築地地区）の国道3号（黒崎地区）への連絡に際し、JRで分断された両地区を結ぶ、最も主要なアクセス道路として利用されている。また、現在の事業区間は、国道3号と現在整備が進められている黒崎バイパス舟町ランプを結ぶ重要な区間である。そのため、代替事業計画は、JR線と立体交差する特殊条件であること。黒崎バイパス舟町ランプとのアクセスを確保する必要があること。等の整備条件及び、現在の本路線の利用・整備進捗状況から判断して、本路線以外の計画は、事業費、事業期間を多く要するため、不可能な状況である。

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

本路線は、事業が15年を超え長期化しているが、国道3号黒崎バイパスと一体となって、黒崎副都心地区の慢性的な渋滞を解消するために重要な路線である。

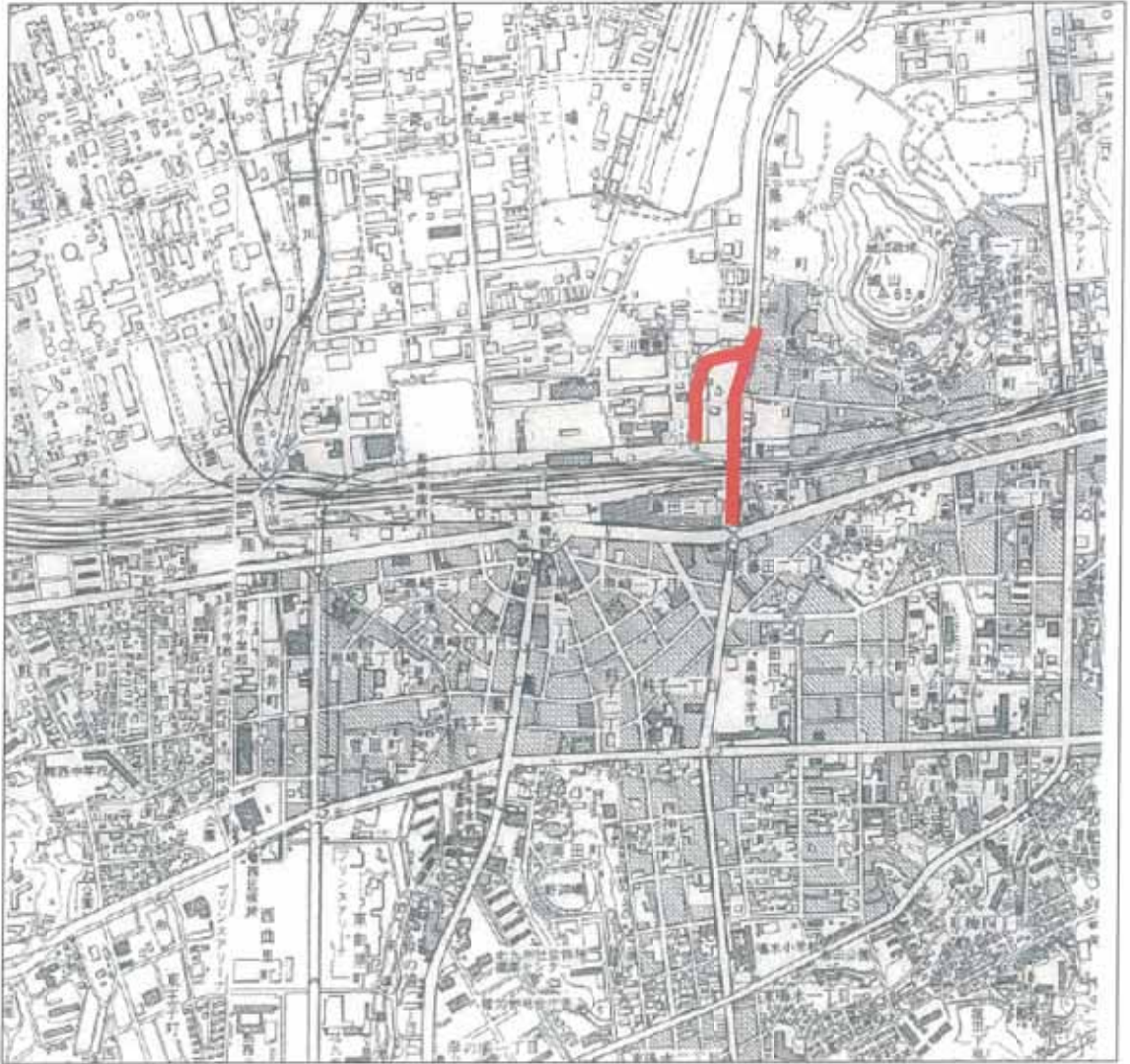
現在、用地補償を全て完了し、国道3号黒崎バイパスの平面道路となる前田熊手線の供用（平成18年4月）に合わせ、黒崎バイパス舟町ランプとの取り付けランプ部も平成17年8月に暫定供用した。また、平成19年度末には、黒崎バイパスも舟町ランプまで暫定供用することから、平成22年度供用を目標に事業推進しており、事業見直しは考えられない。

9．事業担当部局の考え方

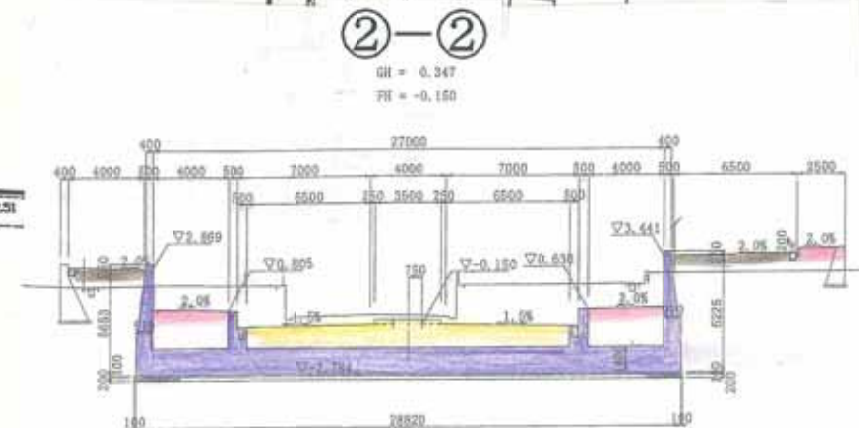
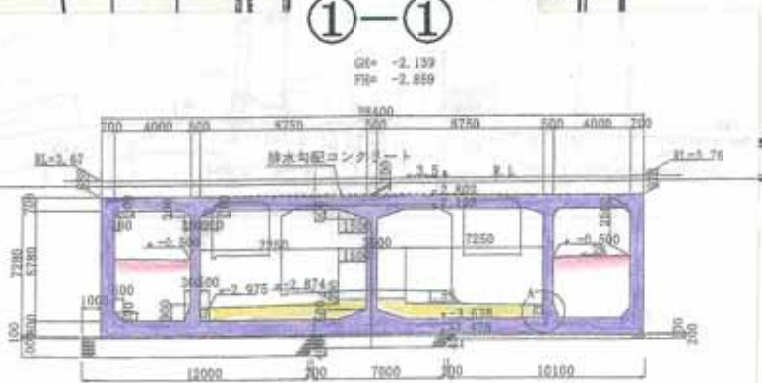
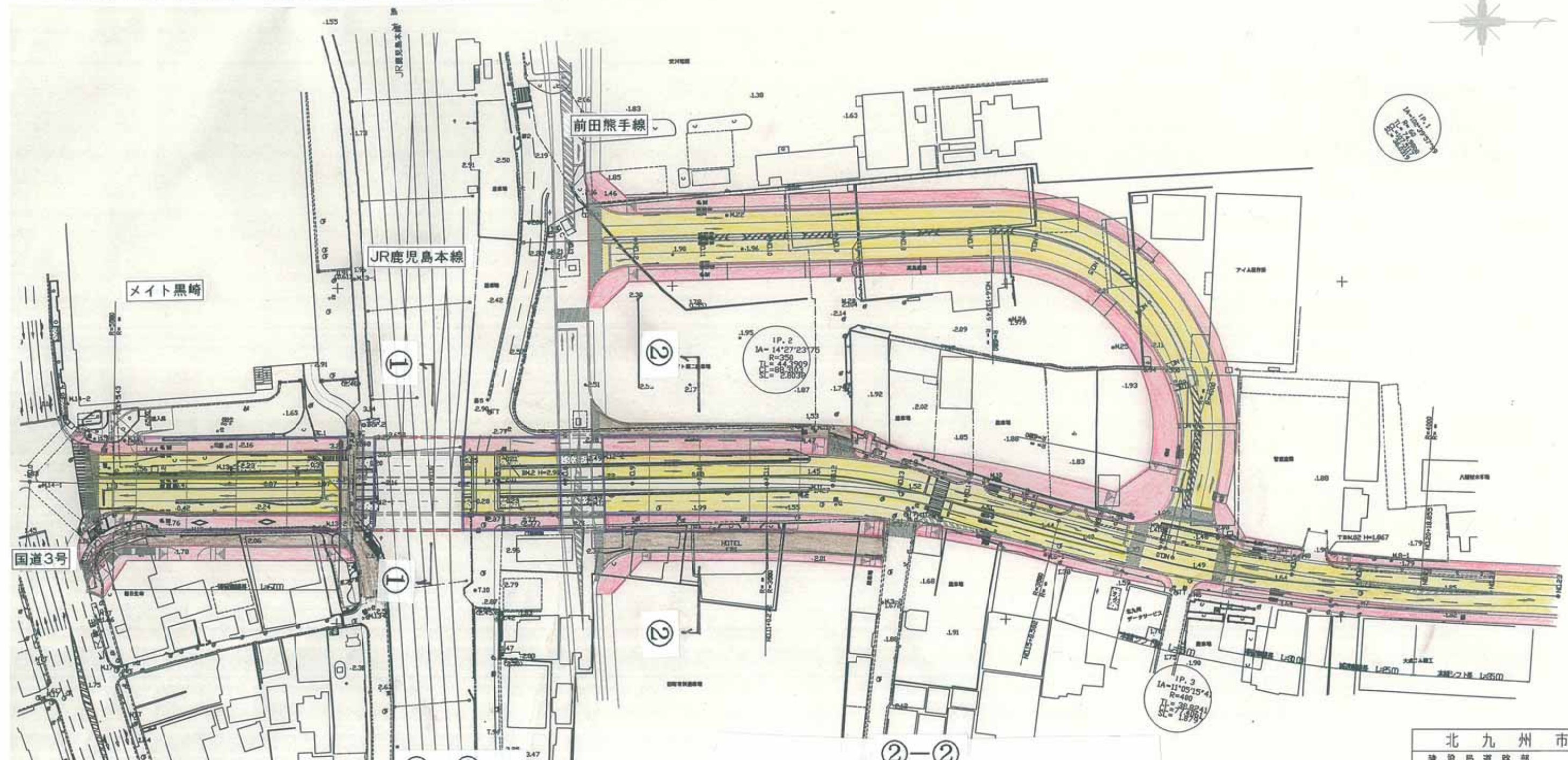
本路線は、慢性的な渋滞状況にある黒崎副都心地区の交通経路を分散させることを目的としており、地域でも早期の交通事情の改善が待たれている。

そのような状況のもと、国道3号黒崎バイパスの陣原から舟町までの間について、平成19年度末に暫定供用が予定されており、本路線は、黒崎バイパスと副都心の中心部を繋ぐ道路として重要な路線であることから、今後も事業を積極的に継続していく考えである。

城山西線位置図



都市計画道路 城山西線 平面図



北九州市			
建設局道路部			
工 年	平成	年度	
名 車	城山西線八幡西区地内		
図面名称	平面図	縮尺	1/500
図面番号	全	葉中	号
製 図	審 査	設 計	