

令和4年度 福岡市公共事業再評価の対象となる事業概要と原局の対応方針

No.	事業名	事業概要	経緯	進捗状況	適用	対応方針
	西鉄天神大牟田線 連続立体交差事業 (雑餉隈駅付近)	事業箇所：福岡市博多区南八幡町 ～福岡市博多区西春町 事業延長：約1.9km 事業期間：平成22年度 ～令和7年度 総事業費：約456億円	平成19年度 都市計画決定 平成22年度 事業認可取得 平成26年度 都市計画変更 令和3年度 通常補助へ移行 令和4年度 高架切替 令和7年度 事業完了予定	事業費ベース 約85%	社会状況の急激な変化等により、 再評価が必要と判断した事業	事業継続

事業再評価総括表

事業名 西鉄天神大牟田線連続立体交差事業 (雑餉隈駅付近)	事業区分	連続立体交差事業	事業主体	福岡市
起終点 自：福岡市博多区南八幡町 至：福岡市博多区西春町	延長	1.9 km		
事業概要 西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近）は、福岡市南部の地域拠点に位置づけられている雑餉隈地区の鉄道約1.9kmの区間を高架化し、7箇所の踏切を除却することにより、踏切での交通渋滞や事故を解消し、線路で分断された市街地を一体化するなど、沿線地域の良好な住環境の形成に資するものである。				
H22年度事業化	H19年度都市計画決定 (H26年度変更)	H22年度用地着手	H23年度工事着手	
全体事業費	456億円	事業進捗率	85%	供用済延長
費用対効果分析結果	B/C 1.04	総費用	417億円	総便益
			434億円	基準年 令和4年
事業の効果等 ・除却される踏切において、渋滞や事故が解消する。 ・線路により分断された市街地が一体化する。				
事業評価監視委員会の意見				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 特になし				
事業の進捗状況、残事業の内容等 事業進捗率：約85%。 残事業：駅舎整備、側道整備等				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 令和5年度に高架橋工事が完了し、令和7年度に事業完了の見込み。				
施設の構造や工法の変更等 残工事が僅かであるが、今後もコスト縮減に努める。				
対応方針 事業継続				
対応方針決定の理由 費用便益比が1.0を上回り、社会的な事業効果が期待できる。 また、引き続き駅舎整備等を進め、高架橋工事を完了させるとともに、交差道路や側道の整備を行うことにより、良好な市街地の形成に寄与することが期待されるため。				

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

西鉄天神大牟田線連続立体交差事業 (雑餉隈駅付近) 事業再評価について

令和4年11月

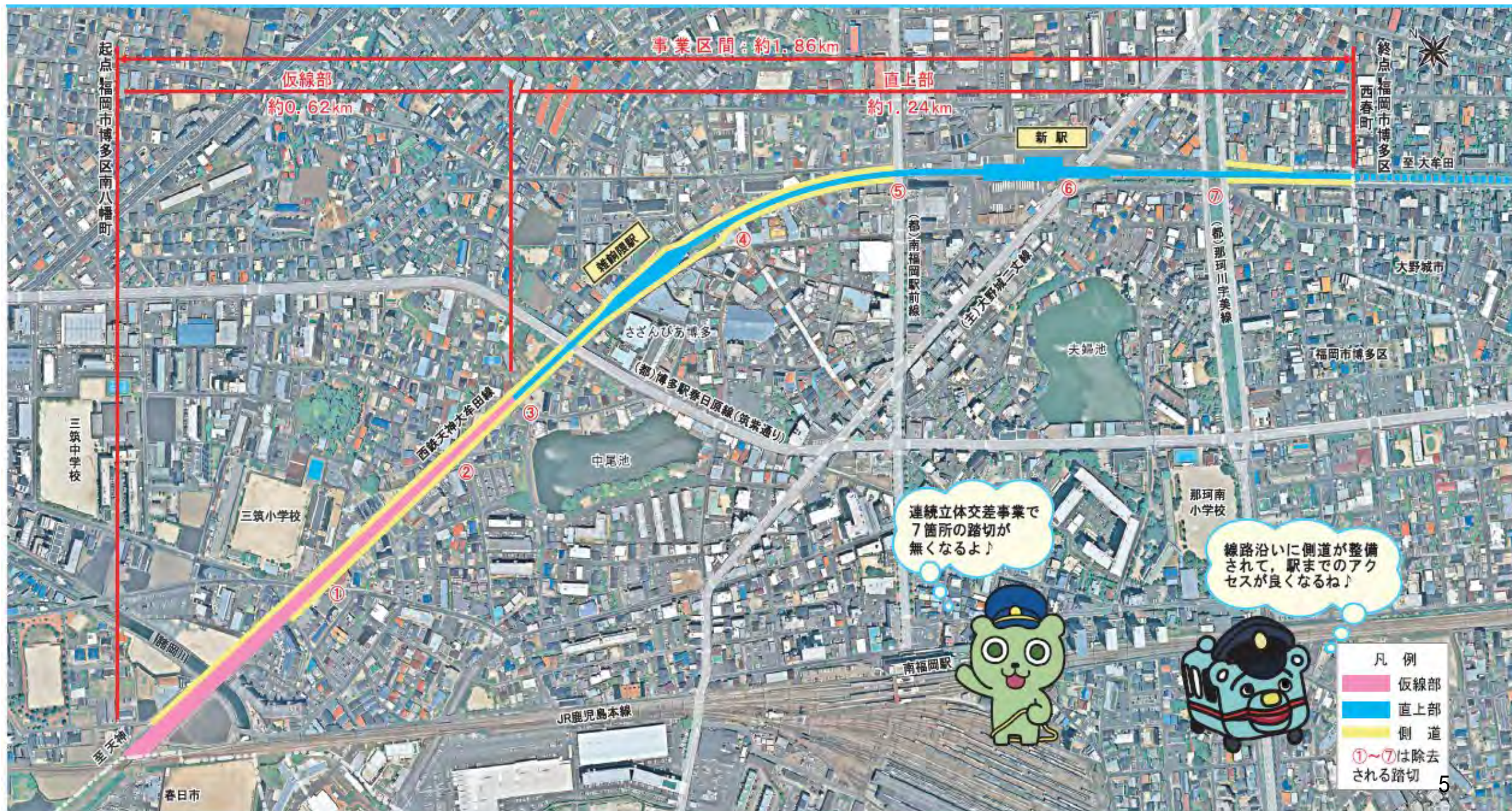
福岡市 道路下水道局

建設部 雑餉隈連続立体交差課

西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近）について

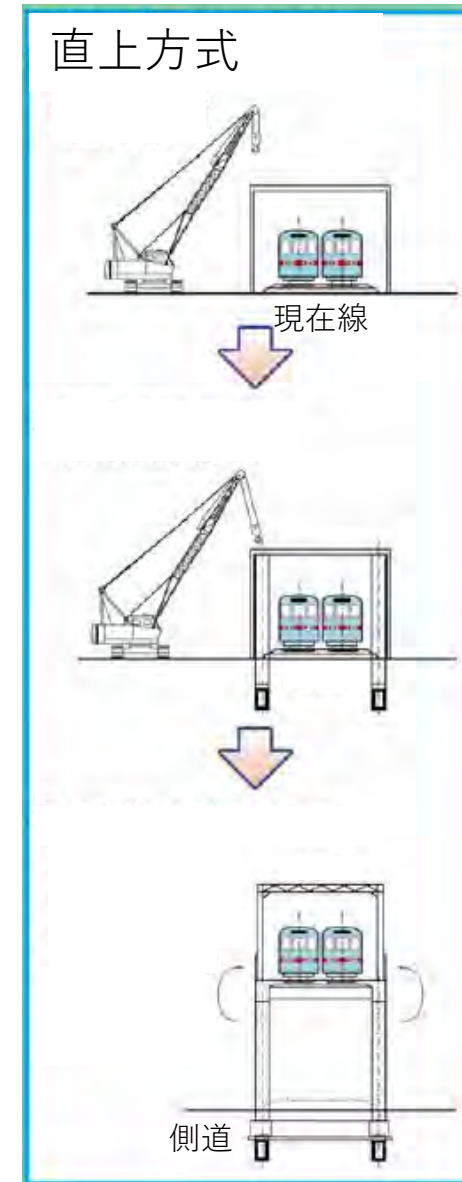
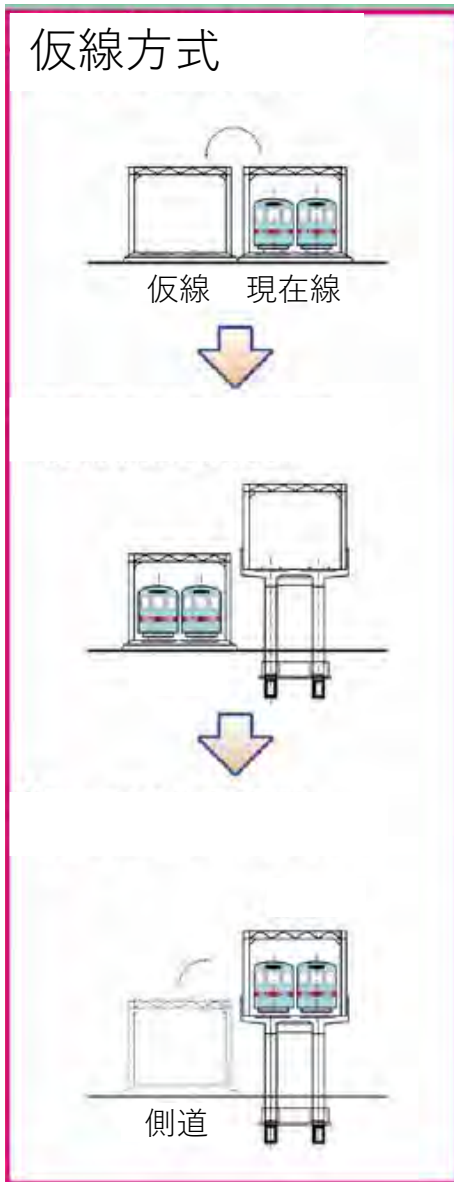


西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近）について



西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近）について

○施工方法



事業の目的

○連続立体交差事業の目的

都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する。

○事業前の状況

・踏切での渋滞

7つの踏切のうち、比較的交通量の多い4つの踏切全てで、朝夕時に踏切遮断による渋滞が**100m以上**発生し、一番渋滞していた箇所では、**370m**の渋滞が発生

・踏切での事故

工事着手前の10年間で**12件**発生。

うち7件が死亡事故。

(平成13年度～平成22年度)

事業着手前



高架切替後



事業スケジュール

項目	年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	
		着工準備採択		都市計画決定			当初事業認可				（新駅追加） 都市計画変更決定	九電切替 変更事業認可		仮線切替						高架切替	高架橋工事完了 新駅開業		完了
調査・測量・設計																							
用地取得																							
九電送電線移設																							
仮線工事																							
仮線部本体工事																							
直上部本体工事																							
軌道・電気通信・建築工事																							
既設線路等撤去 ・地中梁・交差道路																							
駅舎建築・撤去 (雑餉隈駅・新駅)																							
側道工事																							

事業の進捗状況

○進捗率（事業費ベース） 85.2% 【令和3年度末実績】

雑餉隈駅



新駅(桜並木駅)



筑紫通り周辺



雑餉隈5号踏切



令和4年8月28日に高架切替を行う等事業は順調に進捗。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

○物価上昇等に伴い、総事業費約415億円→約456億円 約41億円の増

	増額前	増額後
福岡市	約 3 4 5 億円	約 3 7 9 億円
西鉄	約 7 0 億円	約 7 6 億円
合計	約 4 1 5 億円	約 4 5 6 億円

※「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及び細目要綱」に基づき、高架施設費については、福岡市が9割、西鉄が1割を負担（鉄道増強分（新駅の建設等）については全額西鉄が負担）。

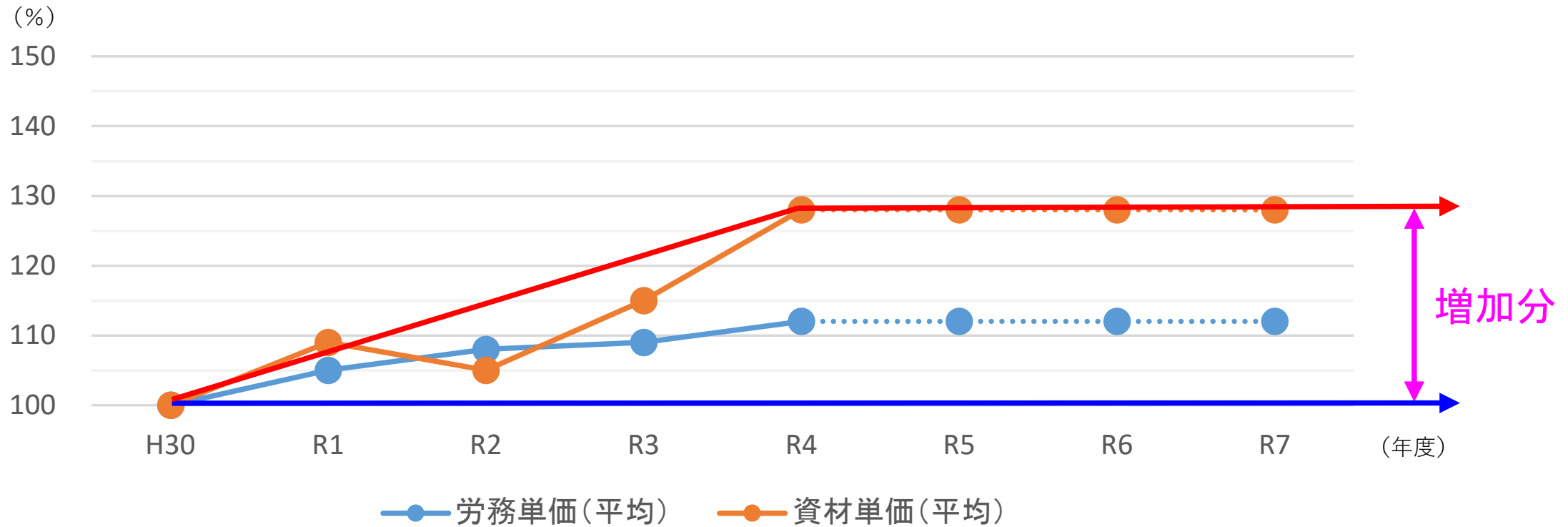
事業費変更の主な理由は以下のとおり

- ①物価上昇による事業費の増
- ②鉄道用地の取得による事業費の増
- ③支障物件の撤去による事業費の増

事業費変更理由

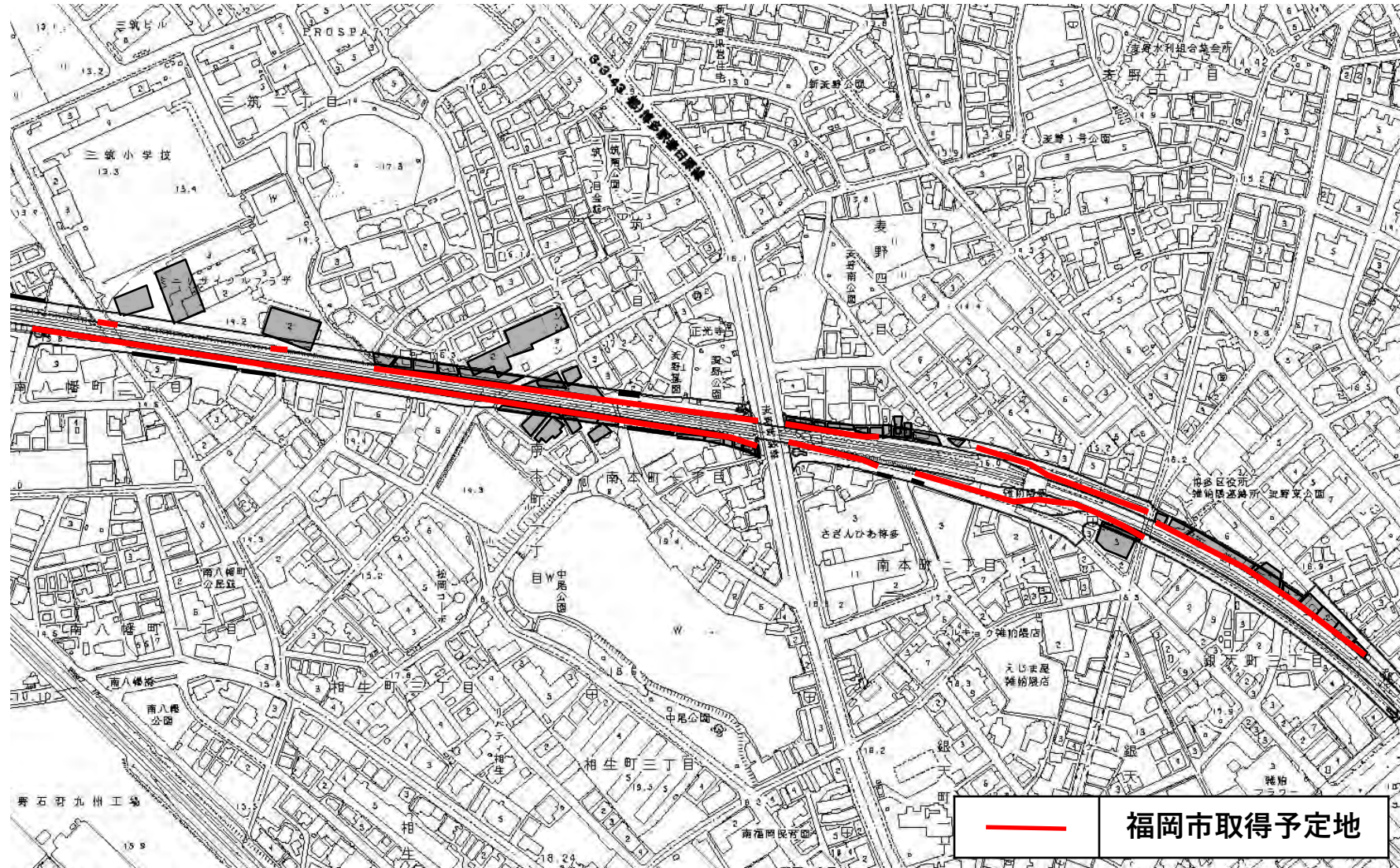
①物価上昇による事業費の増（約20億円）

平成30年度と比較して令和4年度の労務単価が約12%、建設資材単価が28%上昇。



事業費変更理由

- ②鉄道用地の取得による事業費の増（約13億円）
側道整備等で必要な鉄道用地の取得。



事業費変更理由

③支障物件の撤去による事業費の増（約4億円）

図面と位置が異なったり、記載のない埋設基礎等が工事の支障となったため、追加で撤去を実施。



支障杭撤去状況



埋設基礎撤去状況

事業の投資効果（費用対効果分析）

○「費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉」（R4.2 国土交通省道路局・都市局）に基づき、費用便益分析を実施。

・ 便益

①移動時間短縮便益：約 3 7 1 億円

②走行経費減少便益：約 1 4 億円

③交通事故減少便益：約 4 9 億円

総便益：約 4 3 4 億円（前回 約 3 8 5 億円）

・ 費用：約 4 1 7 億円（前回 約 3 6 3 億円）

※便益、費用ともに令和4年における現在価値。

マニュアルに基づき、鉄道事業者負担及び側道整備にかかる費用は含まない。

・ 費用便益比：B/C=1.04（前回 1.06）

費用便益比 B/Cが1.0を上回っており、社会的な事業効果が期待できる。

今後の方針

- 本事業は、雑餉隈地区の道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化することによって、7箇所の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進するため、進められており、令和4年8月28日に高架切替を行う等順調に進捗している。
- 引き続き、駅舎整備、現在線の撤去等を進め、高架橋工事を完了させるとともに、交差道路や側道の整備を行うことにより、良好な市街地の形成に寄与することが期待される。
- 事業を巡る社会経済情勢の変化（物価上昇等）により、事業費が増加しているが、費用便益比 B/Cが1.0を上回っており、社会的な事業効果が期待できる。
- 上記を踏まえ、本事業については、令和7年度の完了に向け、整備を推進していく。