

都市計画道路 千鳥橋唐人町線 再評価について

目次


資料 2－1	事業概要と対応方針
資料 2－2	再評価説明資料

令和 6 年 1 2 月
福岡市 道路下水道局
建設部 西部道路課

再評価結果（令和 7 年度事業継続箇所）

担 当 課：道路下水道局西部道路課
担当課長名： 古賀 誠司

事業名	都市計画道路 千鳥橋唐人町線	事業区分	重要物流道路	事業主体	福岡市
起終点	自：福岡市博多区石城町 至：福岡市中央区那の津	延長	0.8km		
事業概要	都市計画道路千鳥橋唐人町線は、本市の東西方向を結ぶ幹線道路であり、都市交通の円滑化を図るとともに都市の骨格を形成しているが、当該路線内にある那の津大橋が未整備であるためボトルネックとなっていることから拡幅が必要である。				
R2年度事業化	S21年度都市計画決定 (H29年度変更)	R3年度工事着手			
全体事業費	約91億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約2%	供用済延長	0.0km
計画交通量	30,500～56,000台／日				
費用対効果 分析結果	B / C (事業全体) 1.6 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 64/66億円 事業費：64/66億円 維持管理費：0.09/0.09億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 103/103億円 走行時間短縮便益：99/99億円 走行経費減少便益：4.1/4.1億円 交通事故減少便益：0.22/0.22億円	基準年 令和6年	
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間 ±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.4～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.6（事業期間 ±20%）				
事業の効果等	① 渋滞対策 全線6車線化することで、交通容量が拡大する。 ② 事故対策 生活道路へ流入していた交通が当該道路へ転換し、良好な生活環境確保に寄与する。 ③ 歩行空間 自転車通行空間ネットワーク路線に位置付けられており、当該路線を整備することで自転車を適正に誘導し、歩行者や自転車の安全性を高める。 ④ 住民生活 三次救急医療施設に指定されている九州大学病院へのアクセスが向上する。 ⑤ 地域経済 重要物流道路としての機能向上を図り、主要拠点や災害拠点へ平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保できる。 ⑥ 災害 重要物流道路としての機能向上を図り、主要拠点や災害拠点への平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保できる。 ⑦ 環境 周辺道路の渋滞緩和により旅行速度が向上し、CO2約483t-co2/年削減、NOx約1.3t-NOx/年削減、SPM約0.06t-SPM/年削減が期待される。 ⑧ 地域社会 市内の拠点地域間のアクセス向上により、地域間の交流・連携が図れる。				

関係する地方公共団体等の意見	
特になし。	
事業評価監視委員会の意見	
審議の結果、事業継続。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
周辺環境に特に変化はない。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
令和2年度に事業化、事業進捗率約2%（令和6年3月末時点）	
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18年度の事業完了に向けて進める。	
施設の構造や工法の変更等	
特になし。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されている。	
事業概要図	
	

※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。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

**令和6年度
都市計画道路 千鳥橋唐人町線
【再評価】**

令和6年12月
福岡市 道路下水道局
建設部 西部道路課

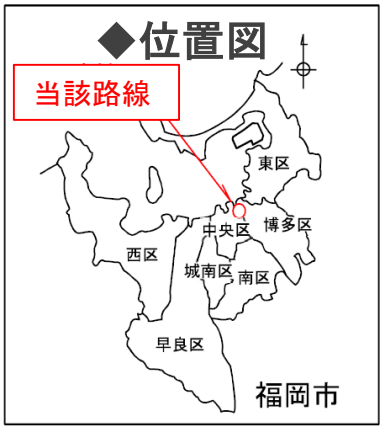
も く じ

- 1 事業概要
- 2 事業採択以降の変更事項
 - (1) 全体事業費
 - (2) 事業期間
 - (3) 便益
- 3 事業の投資効果
- 4 今後の方針

1 事業概要

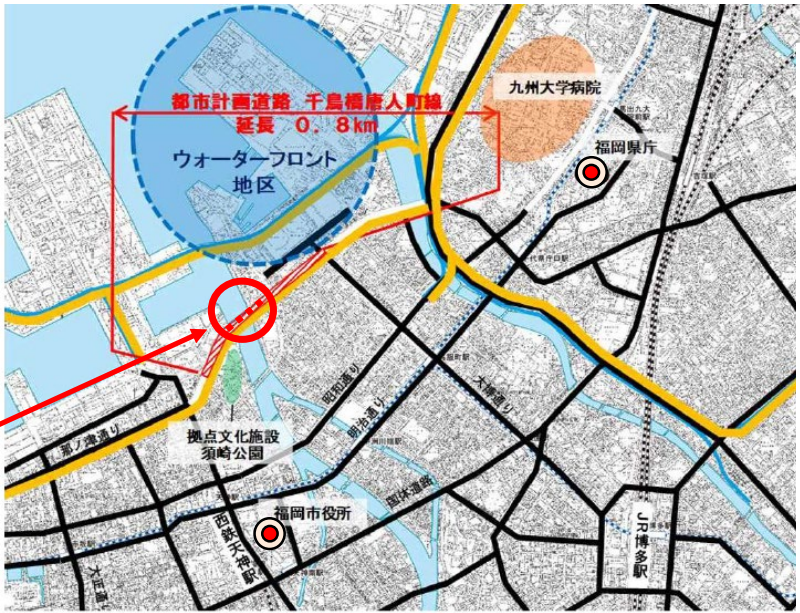
◆事業目的

都市計画道路千鳥橋唐人町線は、本市の東西方向を結び、都市交通の円滑化を図るとともに都市の骨格形成や都市交通を創出している幹線道路であり、かつ重要物流道路にも位置付けられた道路であるが、当該路線内に位置する那の津大橋は現況4車線でボトルネックとなっているため、前後の道路に合わせた拡幅(6車線化)を行うと共に、老朽化(62年経過)に伴う橋梁の架替えを行うことで機能強化を図り、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保する。



那の津大橋

橋長L=約130m



凡例	
	開通済
	事業中
	当該箇所
	重要物流道路
	都市高速道路
	JR鹿児島本線
	市営地下鉄

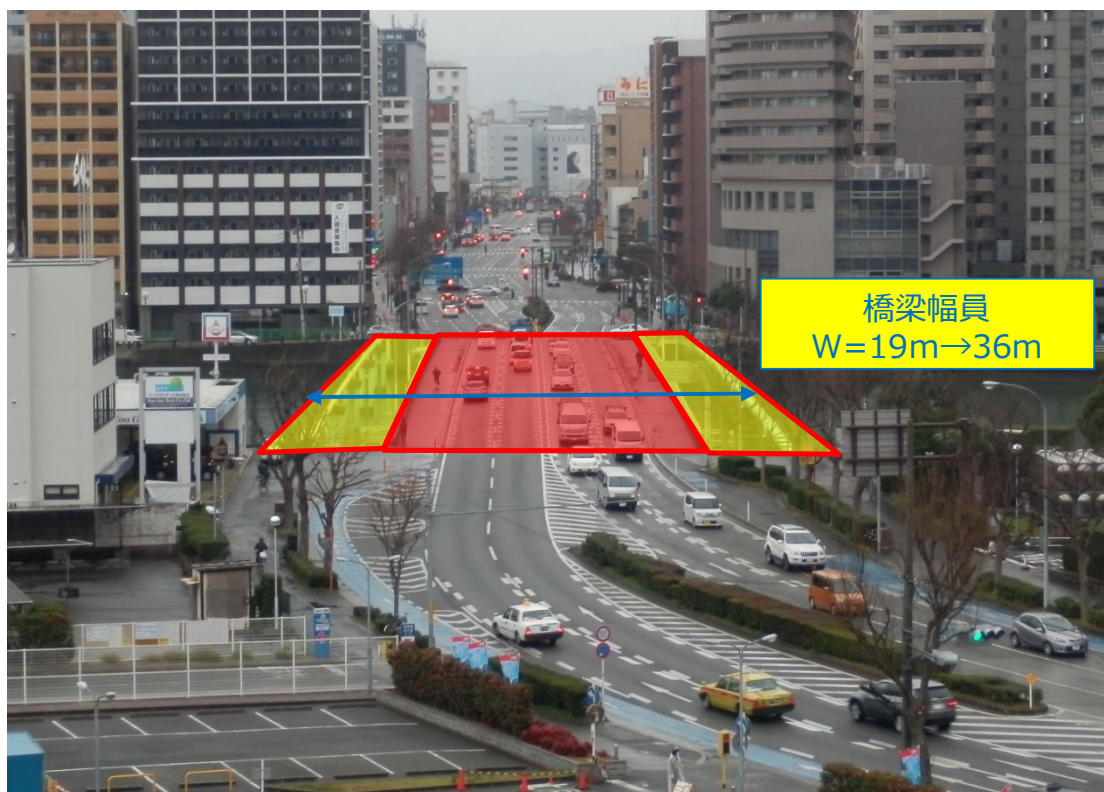
※重要物流道路：平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網として国土交通大臣が指定した路線

1 事業概要

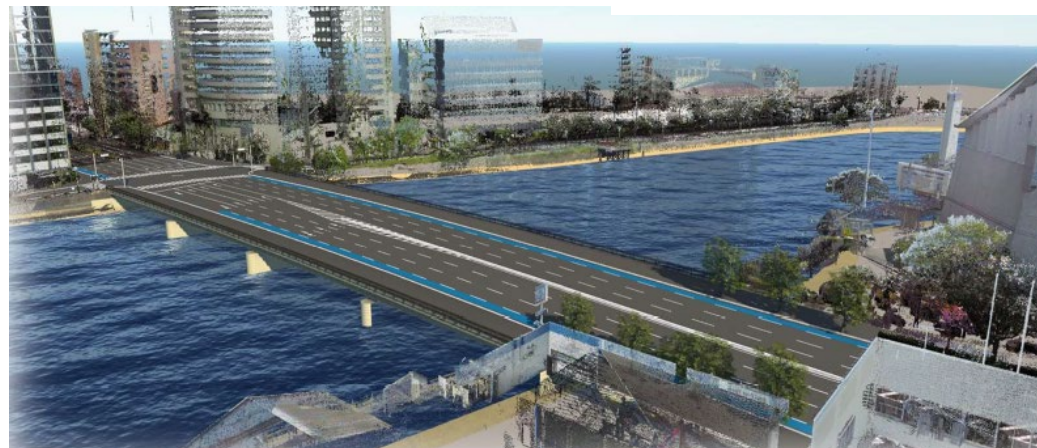
◆事業内容

- ・事業名 : 都市計画道路 千鳥橋唐人町線
- ・事業区分 : 重要物流道路
- ・起終点 : 自 福岡市博多区石城町
至 福岡市中央区那の津
- ・延長 : 0.8km(うち那の津大橋 L=約130m)

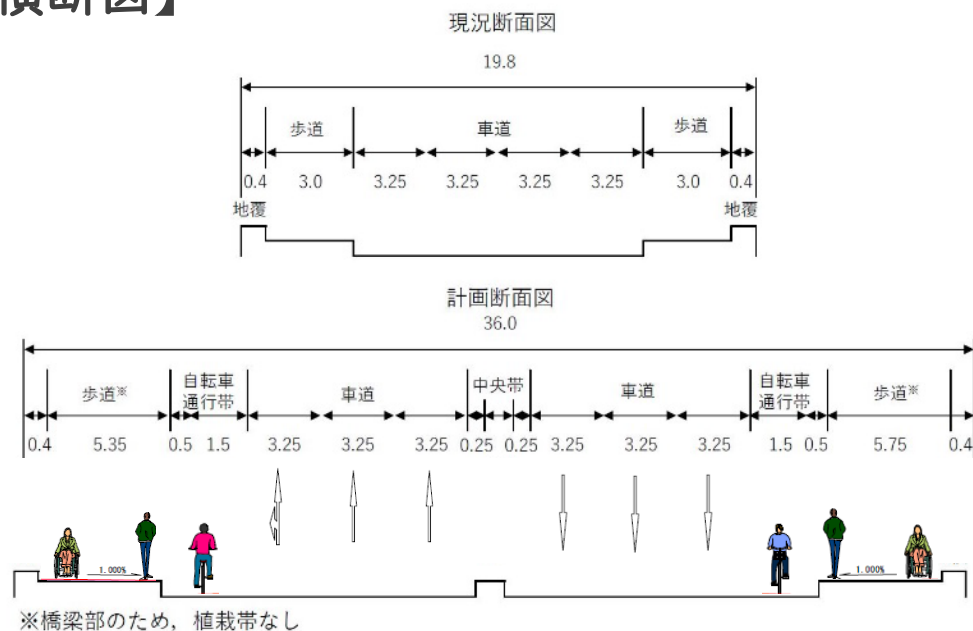
【現況写真】



【完成イメージ】



【横断図】



2 事業採択以降の変更事項

(1) 全体事業費

当初:70億円 → 今回:91億円 (21億円増)

- ①社会情勢等の変化による人件費や資材の高騰による増 【+17億円】
- ②支障物件撤去範囲の見直しによる増 【+ 4億円】

(2) 事業期間

当初:令和2年度～令和15年度

今回:令和2年度～令和18年度 (3年間の延伸)

- ①新型コロナウイルス感染症の影響による延伸【+1年】
- ②支障物件移設に時間を要したことによる延伸【+2年】

(3) 便益

当初:89億円 → 103億円 (14億円の増)

- ①便益について
- ②便益の増加理由について

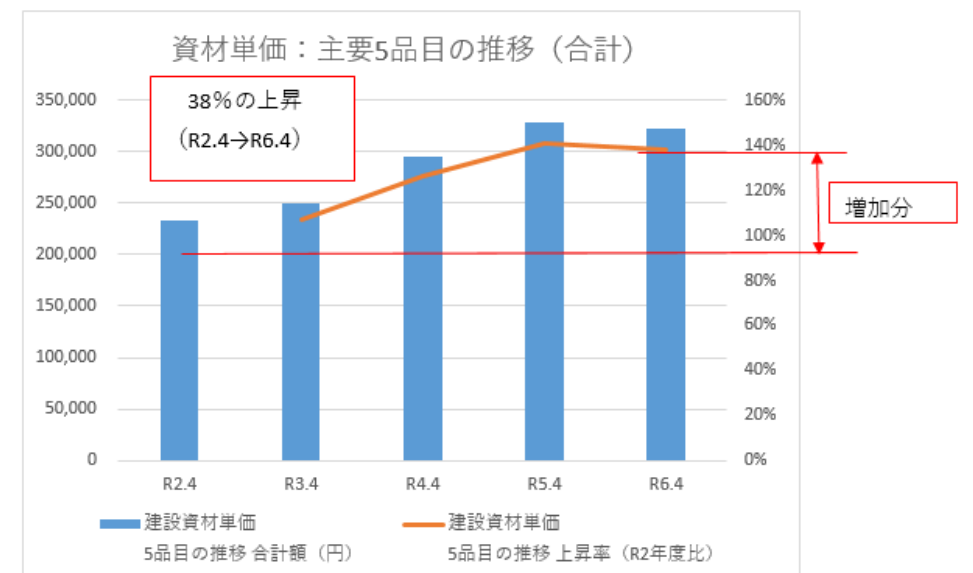
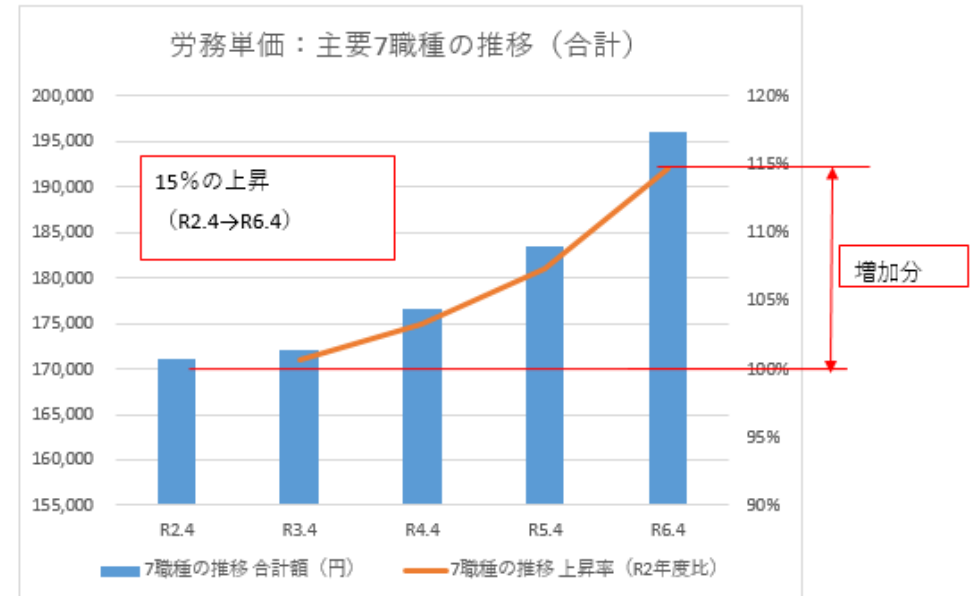
(1)全体事業費

①社会情勢等の変化による人件費や資材の高騰による増【＋約17億円】

都市計画道路 千鳥橋唐人町線

単位：千円

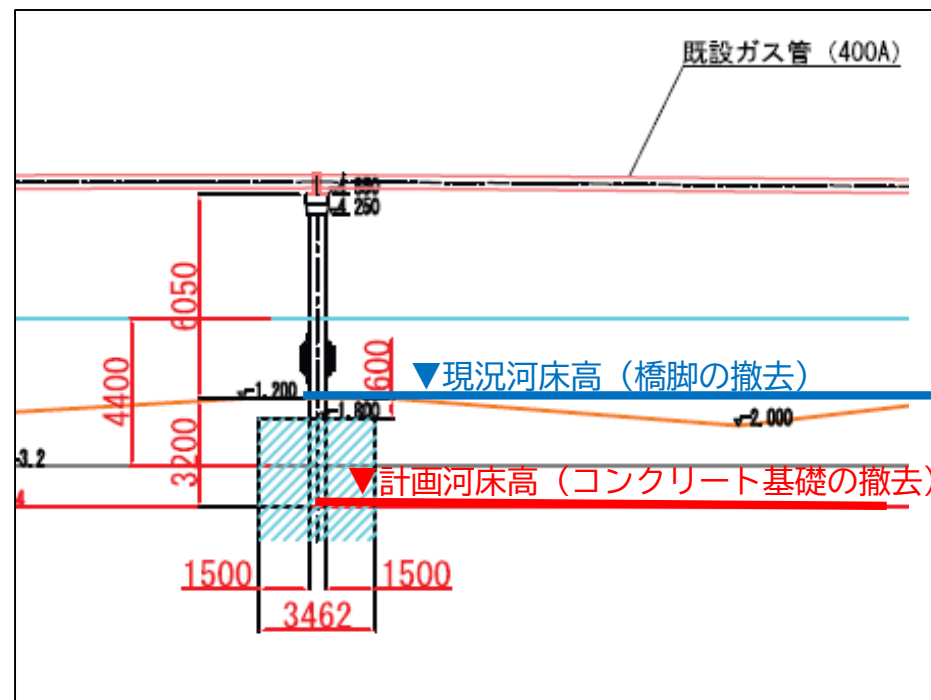
工事内容	工事詳細	変更 当初	増額
本橋工事費		3,290,000	661,000
		2,629,000	
	上部工	2,170,000	557,000
	下部工	1,613,000	
		1,120,000	104,000
既存橋梁撤去費		440,000	46,000
		394,000	
	上部工撤去	210,000	31,000
	下部工撤去	179,000	
		230,000	15,000
仮橋工事費		3,770,000	919,000
		2,851,000	
	上流側	1,540,000	372,000
	下流側	1,168,000	
		1,420,000	345,000
	拡幅部	1,075,000	
		810,000	202,000
道路改良工事		300,000	66,000
		234,000	
	完成形	250,000	58,000
	定整備（切り直し）	192,000	
測量委託等		50,000	8,000
		42,000	
合 計		7,915,000	1,707,000
		6,208,000	



(1) 全体事業費

② 支障物件撤去範囲の見直しによる増【+4億円】

- ・橋梁の架替えを行うにあたり、橋梁拡幅部及び仮橋の設置予定箇所に河川占用物があり支障となることから、先行工事での撤去が必要となる。
- ・撤去範囲について、当初計画時にはガス単独橋の河川内構造図等が残っておらず、現況河床高までの撤去を想定していたが、その後、つき棒による貫入調査を行ったところ、単独橋にコンクリート基礎がある事が判明した。
- ・調査結果を踏まえ河川管理者と協議を行った結果、将来的な河積阻害の原因となるため、計画河床高までコンクリート基礎を撤去するよう指示を受けた事から工事費が増額となったもの。

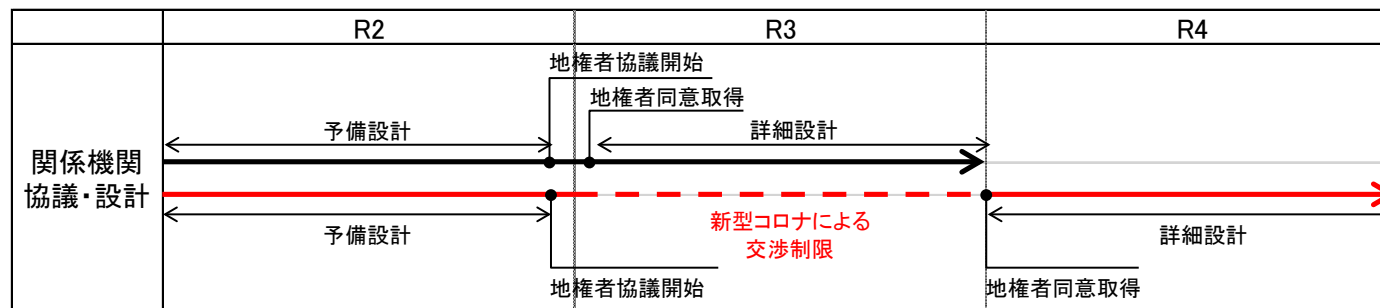
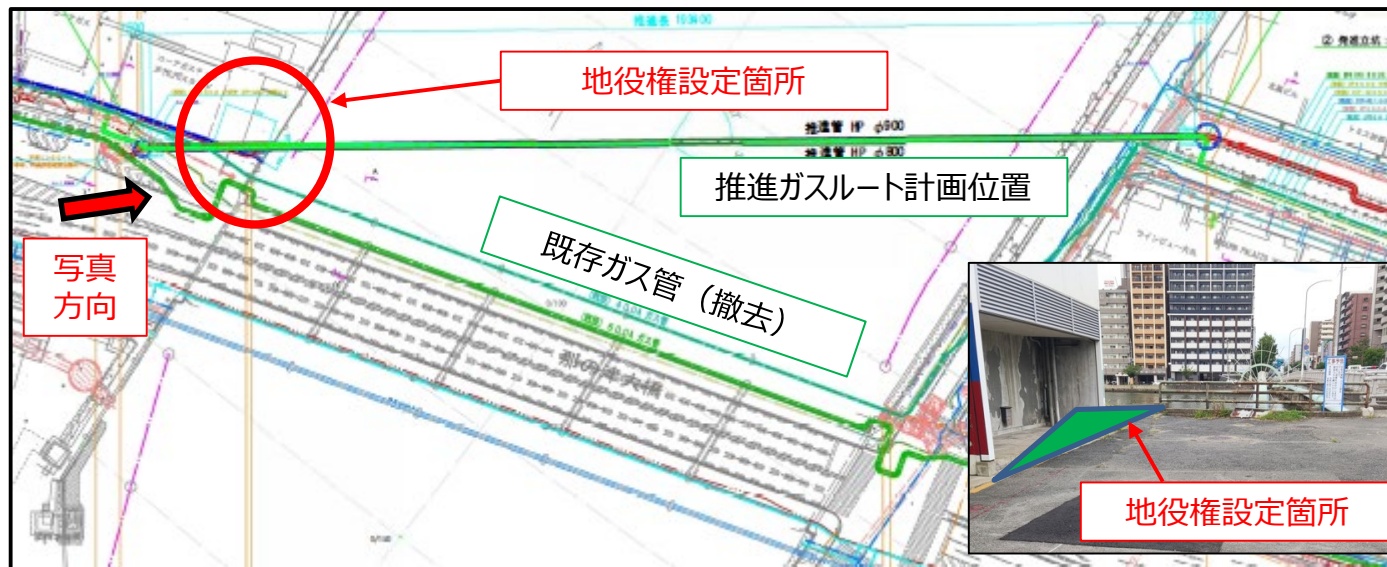


(2) 事業期間

①新型コロナウイルス感染症の影響による延伸【+1年】

- ・橋梁架替えに支障となる河川占用物(管路)の移設工事に関して、推進ルート上にかかる民有地の地役権設定が必要となる。
- ・民有地の地役権設定協議にあたり、新型コロナの緊急事態宣言や、まん延防止等重点措置期間等の影響により日程調整に時間を要したことや、感染拡大防止のために打合せの実施が困難であったことから、想定以上の期間を要したものの。

【ガス計画図】



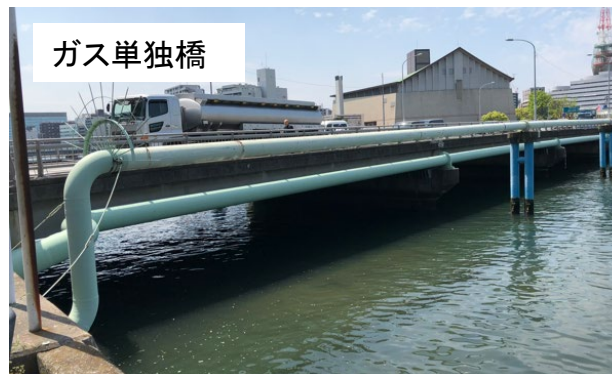
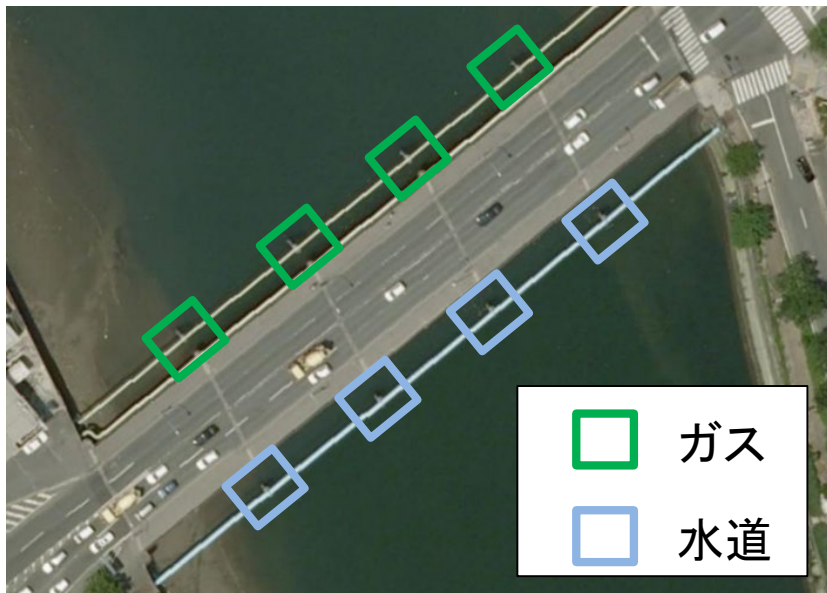
(2)事業期間

②支障物件移設に時間を要したことによる延伸【+2年】

・「P8 (1)②支障物件撤去範囲の見直しによる増」より、撤去範囲の見直しが生じたところであるが、河川内の工事については、非出水期(11月～3月)のみ実施することが可能であり、期間が短いことから、現況河床高までの橋脚撤去に必要な期間(1年)に加え、計画河床高までのコンクリート基礎撤去に必要な期間(+1年)が延伸となる。

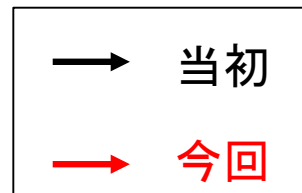
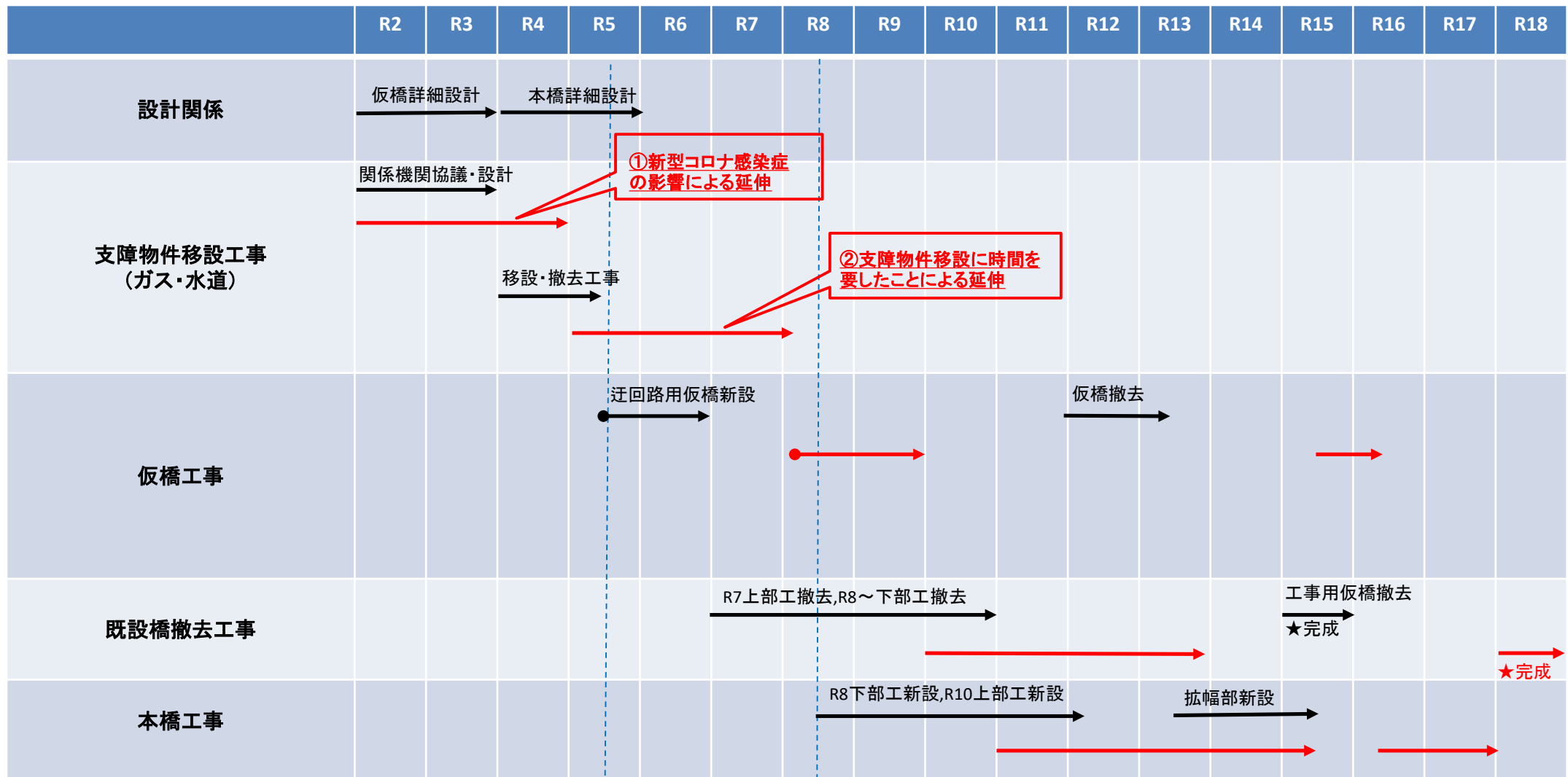
・橋梁上下流にて支障となる水道単独橋及びガス単独橋の撤去を行うにあたり、ガスの基礎撤去を行う必要が生じたことから、双方の撤去工事時期が重なることとなり、その場合、河積阻害が大きくなるという問題が生じることから、河川管理者と協議を行った結果、工事時期を調整する必要が生じた(+1年)。

【基礎撤去における工事範囲イメージ】



(2)事業期間

【事業工程表】



(3) 便益

① 便益について

・便益は道路整備が行われない場合と、行われる場合について走行時間費用、走行経費、交通事故による社会的損失を一定期間(50年間)について計算し、金銭換算して、その差を出したものの。

便益
とは

=

整備が行われない場合の
走行時間費用、走行経費、交通
事故による社会的損失

-

整備が行われる場合の
走行時間費用、走行経費、交通
事故による社会的損失

【便益内訳】

ア. 走行時間短縮便益	83億円	→	99億円
イ. 走行経費減少便益	5億円	→	4. 1億円
ウ. 交通事故減少便益	1億円	→	0. 22億円

合計 89億円 → 103億円
(R2時点) (R6時点)

※「費用便益分析マニュアル(R5.12)」(国土交通省 道路局 都市局)による算出額

3 事業の投資効果

総費用(C) 当初 事業全体 46億円、維持管理費 0.2億円

今回 事業全体 66億円、維持管理費 0.09億円

※「費用便益分析マニュアル(R5.12)」(国土交通省 道路局 都市局)による算出額

総便益(B) 当初 事業全体 89億円

今回 事業全体 103億円

B/C 当初 事業全体 1.9

今回 事業全体 1.6

●費用便益比(B/C)が $1.6 \geq 1.0$ であり、事業の投資効果があると判断される。

4 今後の方針

(1)事業の進捗状況に関する視点

コロナの影響や支障物件移設の遅れはあるが、大幅な遅れは生じていない。

(2)事業を巡る社会経済情勢等に関する視点

人件費や資材の高騰による事業費の増加や、支障物件移設補償費の増加等はあるものの、当該路線の幹線道路としての機能強化は重要であり、また、重要物流道路として平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保する必要がある。

(3)事業の投資効果に関する視点

費用便益比(B/C)が $1.6 \geq 1.0$ であり、事業の投資効果がある。

(4)コスト縮減や代替案立案等の可能性に関する視点

事業期間が長期間であることから、新技術等の活用について適時検討し、コスト縮減を目指す。



今後の方針(案) 「事業継続」