

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：都市局街路交通施設課
担当課長名：本田 武志

事業名	JR筑豊本線・鹿児島本線（折尾駅周辺）	事業区分	連続立体交差	事業主体	北九州市
起終点	JR筑豊本線：北九州市八幡西区千代ヶ崎一丁目～大膳二丁目 JR鹿児島本線：北九州市八幡西区長崎町～美吉野町			延長	4.5km
事業概要					
本事業は、JR筑豊本線・鹿児島本線の折尾駅付近約4.5kmにおいて鉄道を高架化及び一部地下化することにより、9箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。					
平成13年度事業化	平成16年度都市計画決定	平成17年度用地着手	平成18年度工事着手		
全体事業費	487億円	事業進捗率	72%	供用済延長	km
計画交通量	41,744台/日（踏切交通遮断量）				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業)	総費用 (残事業)/事業全体 / 859億円 事業費： / 448億円 関連事業費： / 441億円	総便益 (残事業)/事業全体 / 934億円 走行時間短縮便益 / 360億円 走行経費減少便益： / 20億円 交通事故減少便益： / 1億円 その他便益 / 553億円	基準年	平成26年
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量	: B/C= ~	(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量	: B/C= ~	(交通量 ±10%)
事業費	: B/C= ~	(事業費 ±10%)	事業費	: B/C= ~	(事業費 ±10%)
事業期間	: B/C= ~	(事業期間 ±20%)	事業期間	: B/C= ~	(事業期間 ±20%)
事業の効果等					
① 9箇所の踏切の除去や幹線道路の整備などにより、交通渋滞が解消される。					
② 鉄道により分断されている地域の一体化が図られる。					
③ 現在2箇所に分かれている駅（東口・西口と鷹見口）が集約され、乗り換えなどがスムーズになる。					
④ バリアフリー化が進み、すべての人が利用しやすい、駅や駅前広場となる。					
⑤ 折尾駅南側の住宅地内道路の整備により、消防車が出入りしやすくなるなど、防災面に優れ、安全で安心なまちなみの形成が図られる。					
⑥ 駅ホームの防風スクリーンや駅舎などを学園都市の玄関口に相応しいデザインとすることで、まちのシンボル性を高め、駅を中心とした活力あるまちが実現する。					
関係する地方公共団体等の意見					
事業評価監視委員会の意見					
（北九州市公共事業評価に関する検討会議の意見） ・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					
事業進捗に伴い、駅周辺1km圏内の世帯数は増加傾向にあり、定住化が促進されている。 今後の筑豊本線や鹿児島本線が高架切替されることで、駅へのアクセスが向上し、更なる世帯数の増や駅周辺の賑わい向上などが期待される。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
平成13年度に新規着工準備採択、事業進捗率71.6%、用地進捗率100%（平成29年度末時点） 平成16年度：都市計画決定 平成16年度：都市計画事業認可 平成28年度：鹿児島本線仮線切替（H29.1） 平成30年度：筑豊本線高架切替（予定） 平成32年度：鹿児島本線高架切替及び折尾駅新駅舎開業（予定） 平成34年度：事業完了（予定）					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成 30 年度末の筑豊本線の高架切替や平成 32 年度末の鹿児島本線の高架切替え及び、新駅舎の開業に向け、事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

他事業の発生土や現場内発生土の有効活用等、工事コストの削減に努めていく。

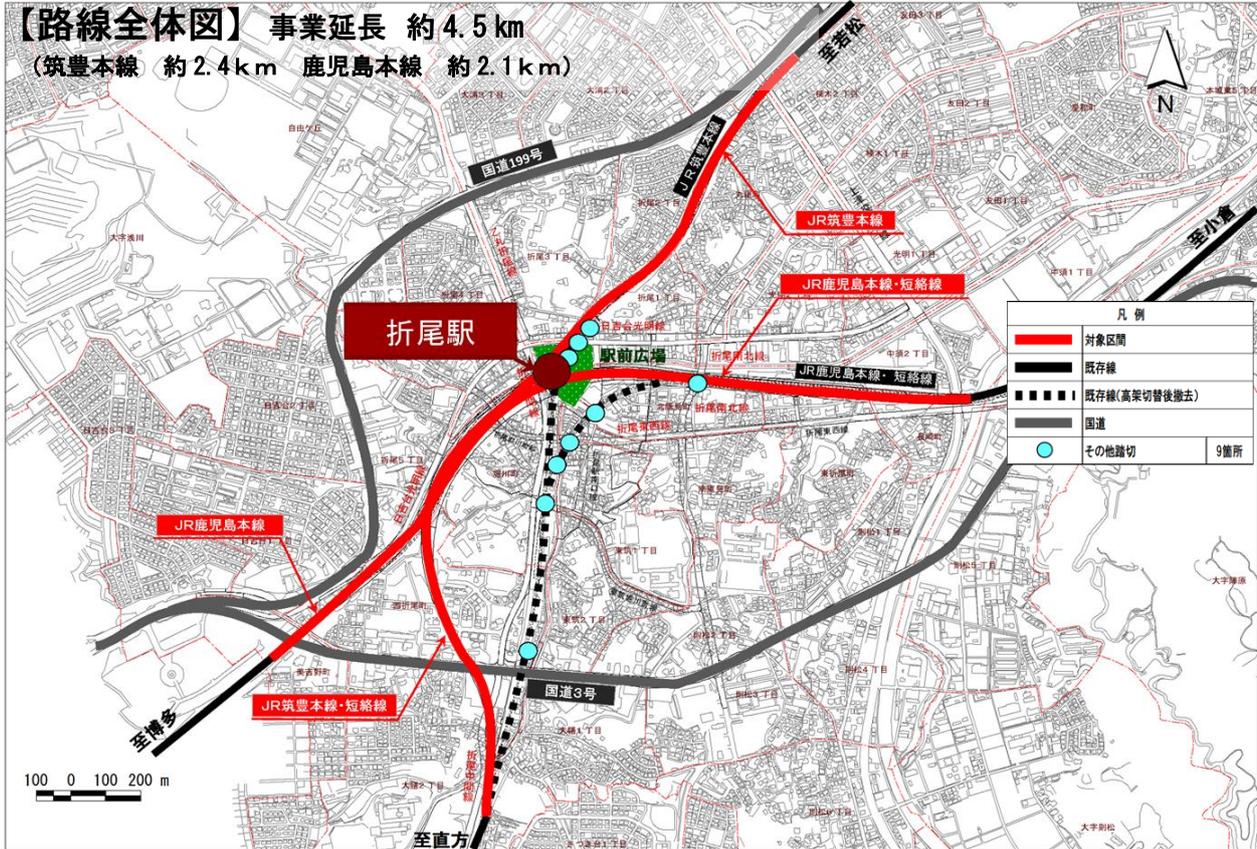
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況等を踏まえると、事業の必要性、重要性は依然として高いと考えられる。

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。