

【事業の経緯】

別添資料1

道建-01 主要地方道諫早飯盛線(土師野尾工区)事業の経緯

審議経過	再評価 の理由	工 期		事業費 (億円)	B / C	概要
		着工	完了			
当初 (H24新規評価)	—	H24	H30	6.0	2.31	延長=1.01km 幅員=6.5(10.25)m
第1回審議 (H27)	社会経済情勢等 の変化	H24	H28	10.53	1.43	・新しい補助制度が創設されたこと により、交付金事業から移行をおこ なうため 延長=1.01km 幅員=6.5(10.25)m

※H23年度の委員会の中で、再評価・事後評価の経緯が求められたことにより、様式が追加になっています。

※今回は第1回審議の場合も、「提出もれ」を防ぐ為に、提出をお願いします。

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路建設課  
担当課長名：佐々 典明

事業名	主要地方道諫早飯盛線（土師野尾工区）		事業区分	主要地方道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県諫早市平山町 至：長崎県諫早市土師野尾町				延長	1.01km
事業概要	主要地方道諫早飯盛線 土師野尾工区は、線形不良箇所を解消することで、現在整備中の（仮）栗面ICへのアクセス性を向上させ、産業振興・社会活動の活性化を支援するとともに、歩道整備を行うことで交通安全性の向上を図る事業。					
H24年度事業化	都市計画決定 なし		H25年度用地着手	H25年度工事着手		
全体事業費	約10.5億	事業進捗率	53%	供用済延長	0.1km	
計画交通量	10,949台/日（H42）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.43 (残事業) 2.83	4.95/10.88億円 事業費：4.68/10.58億円 維持管理費：0.27/0.3億円		14.01/15.56億円 走行時間短縮便益：13.45/14.93億円 走行費用減少便益：0.56/0.63億円 交通事故減少便益：0.0/0.0億円		平成27年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
	【全体事業】交通量変動：B/C=1.29~1.57（交通量±10%）・【残事業】B/C=2.55~3.12（交通量±10%） 事業費変動：B/C=1.37~1.49（事業費±10%） B/C=2.28~3.12（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=1.38~1.48（事業期間±1年） B/C=2.73~2.91（事業期間±1年）					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICへのアクセス性の向上（線形不良箇所解消によるアクセス性向上により産業振興・社会活動の活性化を支援）</li> <li>・交通安全性の向上（歩道整備による歩行者の安全性確保）</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	平成22年に「諫早市」・「諫早市平山町町内会」・「諫早市土師野尾町町内会」より道路改良の要望が行われており、平成26年度も「諫早市」より整備促進の要望を受けている。事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成26年度末までの進捗率は52%であるが、用地買収は74%程度と進捗しており、今後も未取得用地の早期解決を目指し、用地取得後工事を推進し、平成28年度の事業完成を図る。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	事業進捗により、平成30年度供用が平成28年度供用に変更予定であり、今後も地元等との協力体制のもと、引き続き事業進捗を図っていく。					
施設の構造や工法の変更等						
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性を考慮した場合、事業継続が妥当と判断される。					
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。  
※ 総費用と総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

# 主要地方道諫早飯盛線 土師野尾工区 事業再評価

## ○今回再評価に諮る理由(背景)

### 【事業の移行に至った経緯等】

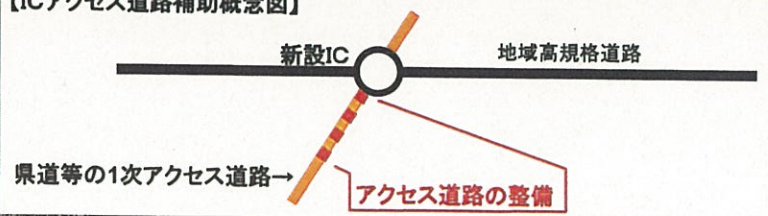
「地域高規格道路ICアクセス道路補助制度の創設」 H27年12月24日

- ・これまで、地域高規格道路へのアクセス道路については、交付金事業を充当して整備を行っていた。
- ・H28年度より地域高規格道路ICアクセス道路への機動的な配分や集中的な支援を目的とした新たな補助制度が創設されたことから予算確保のため移行を行う。

### 【採択基準】

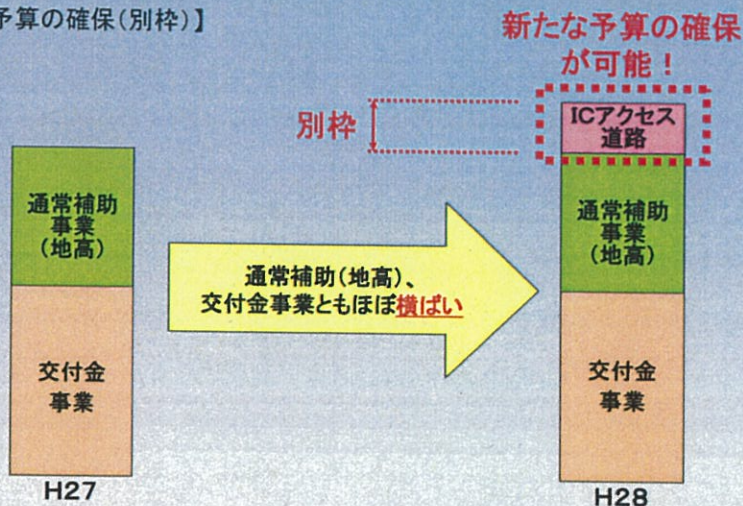
- ①地域高規格道路のICへの1次アクセスであること
- ②地域高規格道路のICが新設であること
- ③地域高規格道路が事業化されていること

### 【ICアクセス道路補助概念図】



○事業の移行に伴う県のメリット

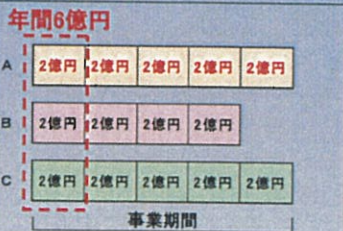
【予算の確保(別枠)】



別枠で予算を確保するため、予算確保の観点から有利となる

○事業移行に伴う道路利用者へのメリット

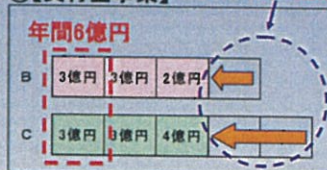
【交付金事業】



①【ICアクセス補助事業】



②【交付金事業】 事業期間が短縮



【ICアクセス道路】

・確実な予算の確保により、事業期間が短縮。

【交付金事業】

・ICアクセス道路が別枠となることから、他の事業についても事業の進捗が図られる。

効果の早期発現

道路利用者へ、より早くサービスの提供が可能となる。

○補助事業移行へ必要な対応

【交付金事業工区における必要な対応】

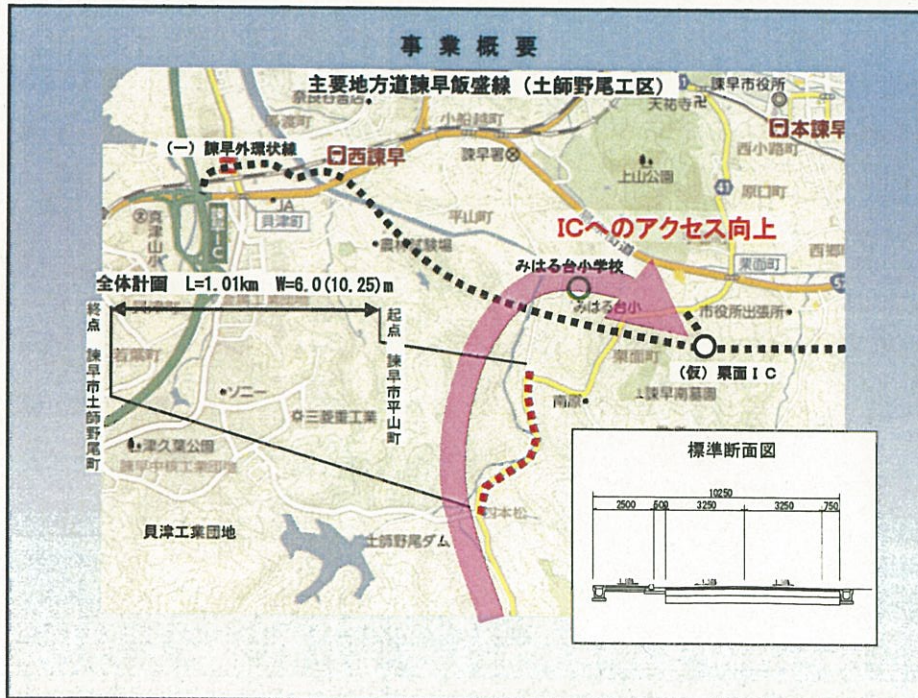
・交付金事業から補助事業への移行に伴い下記条件に該当する場合、  
再評価の実施が事業移行の要件とされている。  
※「費用対効果分析の要因に前回評価時点から変化が見られた場合」

新規採択時からの変更点

	新規採択時 (H23)	再評価時 (H27)
事業期間	H24-H30	H24-H28
全体事業費	600	1,053



事業費の増加が10%以上であるため再評価の審議が必要



## ○主要地方道諫早飯盛線土師野尾工区の整備目的

- ・ 線形不良及び幅員狭小箇所の解消を図ることで、現在整備中である、一般県道諫早外環状線・（仮）栗面ⅠC（H29年度予定）へのアクセス性の向上を図る。
- ・ みはる台小学校の通学路となっているが、歩道が整備されておらず、安全が確保されていないため、歩車道の分離を行い歩行者の交通安全の確保を図る。

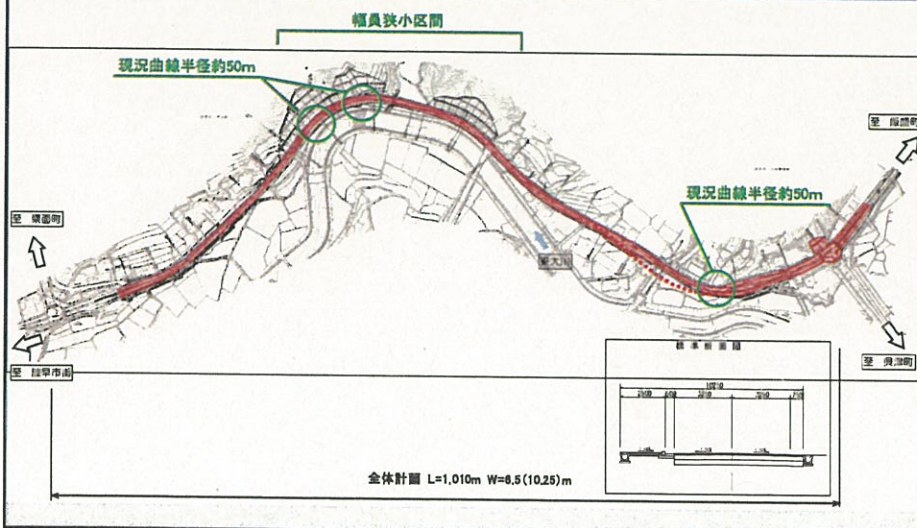
現況写真①



現況写真②



## 線形不良区間及び幅員狭小区間

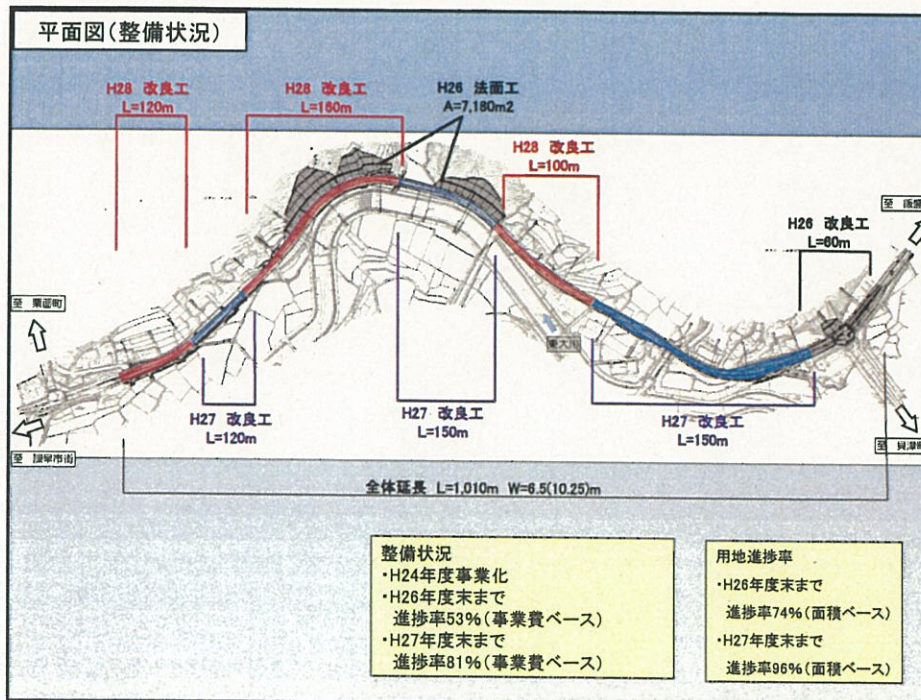


・事業経過

事業・測量説明会	平成24年 7月11日
計画説明会	平成25年 7月 8日
工事着手	平成25年11月～

・用地状況

用地交渉着手	平成25年10月～
用地取得状況	全体面積 12,104㎡
	契約面積 9,064㎡(平成26年度末現在)
	率 74.9%



### OB/C変化の要因について

#### 全体事業費の増

現地着手後の土質変化や施工内容の変更に伴い全体事業費が増額。

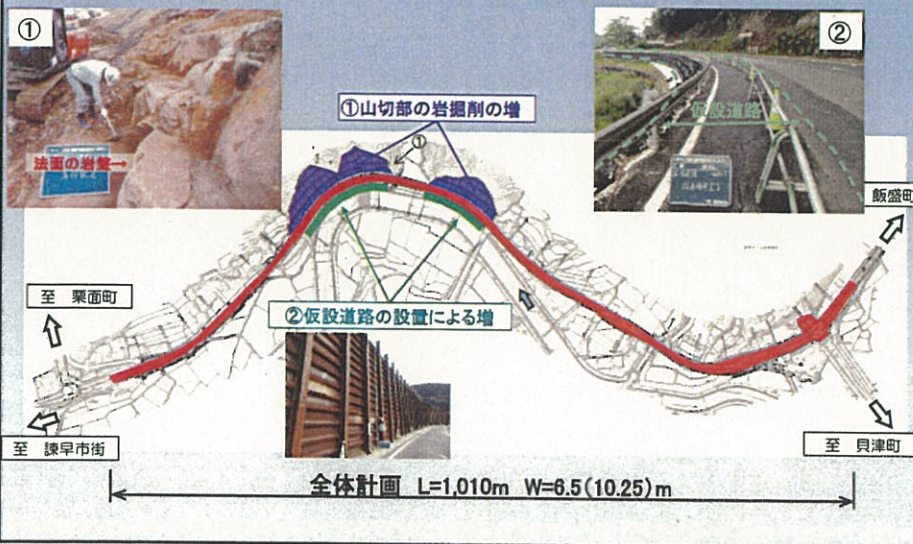


#### 費用対効果(B/C)

新規採択時	2.31
再評価時	1.43

### ・主な増額箇所

- ①山切部の土質が岩であったため、掘削方法を変更
- ②切土施工に伴い、歩行者や車両の安全確保の観点から、不足する車道及び歩道を確保するため、仮設道路を追加





主要地方道諫早飯盛線 土師野尾工区 現在の状況①

①



H28施工予定(終点から)

②



未着手箇所(起点から)



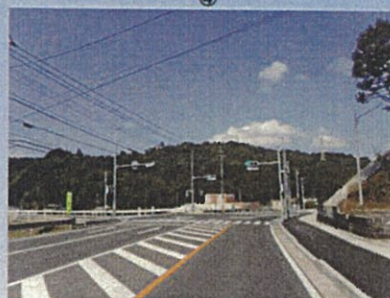
主要地方道諫早飯盛線 土師野尾工区 現在の状況②

③



迂回路(起点から終点側1)

④



改良済交差点部(終点から)

