

【事業の経緯】


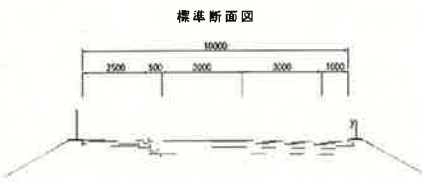
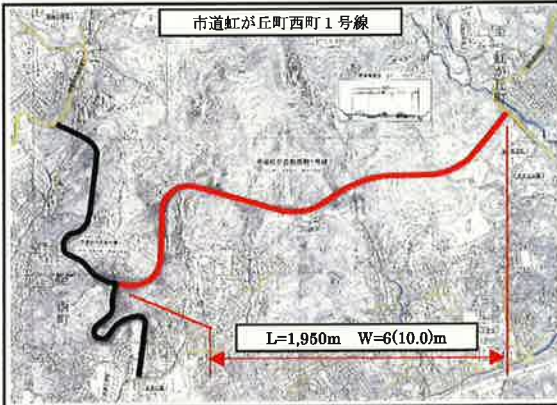
別添資料1

道維-1 その他市道虹が丘町西町1号線 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 (H18新規評価)	—	H18	H37	40.0	2.24	道路1.95km トンネル 1本 橋梁 2橋
第1回審議 (H30:今回)	事業採択後 10年経過	H18	H37	40.0	2.17	道路1.95km トンネル 1本 橋梁 2橋

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：長崎市 土木建設課
担当課長名：桐谷 匠

事業名	その他市道虹が丘町西町1号線		事業区分	道路改良事業	事業主体	長崎市
起終点	自：長崎県長崎市虹が丘町 <small>ながさきけんながさきしにじ おかまち</small> 至：長崎県長崎市西町 <small>ながさきけんながさきしにしまち</small>				延長	1.95km
事業概要	市道虹が丘町西町1号線 延長L=1,950m 幅員W=6(10.0m)					
H17年度事業化	都市計画決定 なし		H18年度用地着手	H18年度工事着手		
全体事業費	40.0億		事業進捗率	53.3%		供用済延長
計画交通量	4,000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)	2.17	15.56/42.87億円		93.07/93.07億円	
	(残事業)	5.98	〔 事業費：15.41/42.71億円 維持管理費：0.15/0.15億円 〕		〔 走行時間短縮便益：78.51/78.51億円 走行費用減少便益：11.28/11.28億円 交通事故減少便益：3.28/3.28億円 〕	
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=2.15~2.39 (交通量 ±10%)			【残事業】 B/C=5.92~6.58 (交通量 ±10%)		
	事業費変動：B/C=2.10~2.25 (事業費 ±10%)			B/C=5.44~6.64 (事業費 ±10%)		
	事業期間変動：B/C=2.08~2.26 (事業期間 ±1年)			B/C=5.75~6.16 (事業期間 ±1年)		
事業の効果等	・本市北部のベッドタウン滑石、横尾地区と中心部を結ぶ国道206号の慢性的な交通渋滞の解消					
関係する地方公共団体等の意見	なし					
事業再評価監視委員会の意見	-					
事業採択時より再評価実施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29年度末までの事業進捗率は53.3%で、用地進捗は95%と進捗しており、今年度も残工事の施行及び用地取得を継続して行い、平成37年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き事業の進捗を図り、平成37年度の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>市道虹が丘町西町1号線</p>  </div> </div>					

※ 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。
 ※ 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。

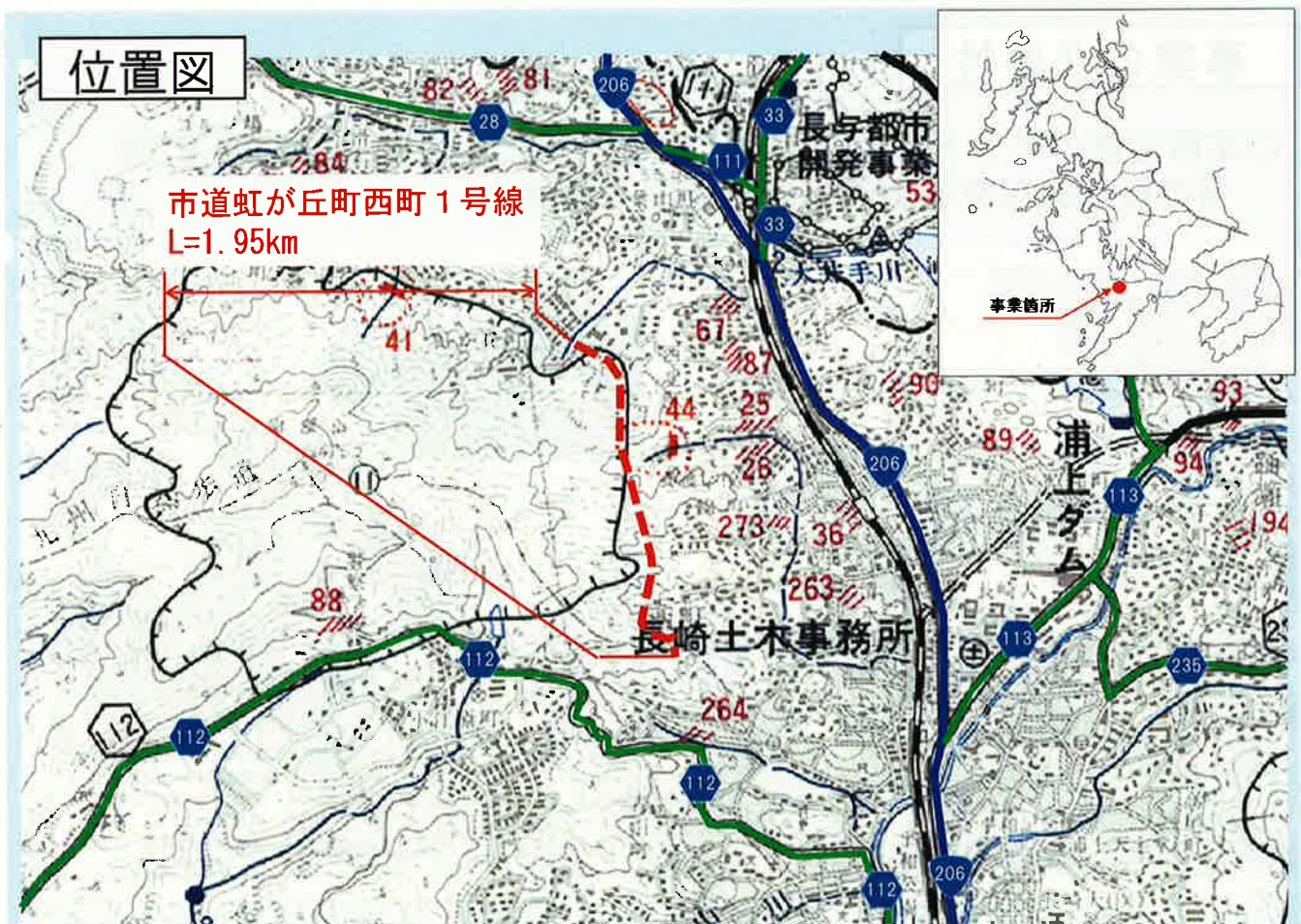
平成30年度 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道維-1 道路改築事業 市道虹が丘町西町1号線

長崎市

1



2

事業概要

事業目的: 慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、交通の利便性、防災機能の向上を図る。



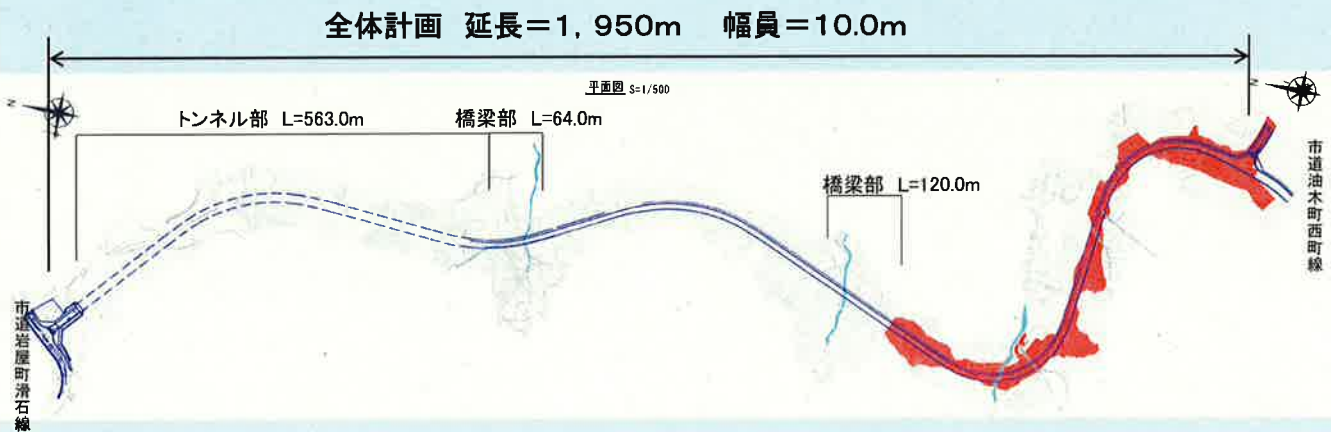
事業の必要性

○本市北部のベッドタウン滑石、横尾地区と中心部を結ぶ国道206号の慢性的な交通渋滞の解消を図る必要。



再評価に至った理由

【新規採択後10年経過】H18→H30(今回)



5

費用対効果分析

【B/C】2.24(前回)→ 2.17(現行)

〔マイナス要因〕

- ・費用便益分析マニュアルの改定
(時間価値、走行経費の原単位価格水準の低下)

対応方針
(原案)



継続

6

【事業の経緯】


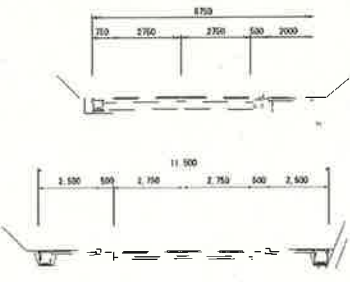
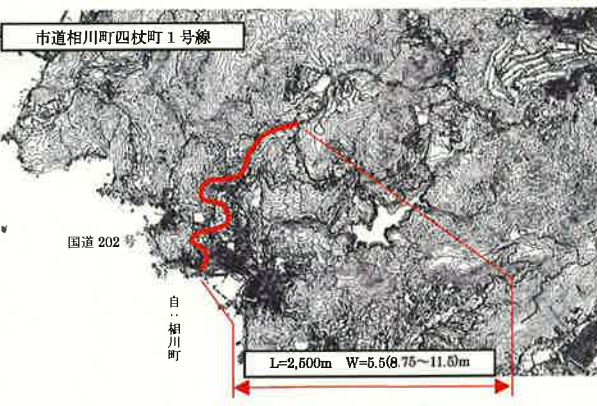
別添資料1

道維-2 その他市道相川町四杖町1号線 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 (H20新規評価)	—	H20	H35	35.0	1.17	道路2.5km
第1回審議 (H30:今回)	事業採択後 10年経過	H20	H35	35.0	1.11	道路2.5km

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：長崎市 土木建設課
担当課長名：桐谷 匠

事業名	その他市道相川町四杖町1号線			事業区分	道路改良事業	事業主体	長崎市			
起終点	<small>ながさきけんながさきしいかわまち</small> 自：長崎県長崎市相川町 <small>ながさきけんながさきまきのまち</small> 至：長崎県長崎市牧野町					延長	2.50km			
事業概要	市道相川町四杖町1号線 延長L=2,500m 幅員W=5.5(8.75~11.5m)									
H19年度事業化	都市計画決定 なし			H20年度用地着手	H20年度工事着手					
全体事業費	35.0億		事業進捗率	64.9%		供用済延長	0.52km			
計画交通量	2,050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)	1.11			11.27/40.17億円		38.79/44.76億円		平成30年	
	(残事業)	3.44			事業費：11.09/39.95億円 維持管理費：0.17/0.22億円		走行時間短縮便益：37.00/43.08億円 走行費用減少便益：1.75/1.69億円 交通事故減少便益：0.04/-0.01億円			
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=1.00~1.23 (交通量 ±10%)			【残事業】			B/C=3.10~3.79 (交通量 ±10%)			
	事業費変動：B/C=1.08~1.15 (事業費 ±10%)						B/C=3.13~3.82 (事業費 ±10%)			
	事業期間変動：B/C=1.07~1.16 (事業期間±1年)						B/C=3.34~3.55 (事業期間±1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・国道202号から『長崎市いこいの里』付近の市道園田町牧野町1号線へ連絡し、アクセス性の向上を図る ・通学路の確保及び地区の活性化に寄与する 									
関係する地方公共団体等の意見	なし									
事業再評価監視委員会の意見	-									
事業採択時より再評価実施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29年度末までの事業進捗率は64.9%で、用地進捗は97%と進捗しており、今年度も残工事の施行及び用地取得を継続して行い、平成35年度の事業完成を目指す。									
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き事業の進捗を図り、平成35年度の事業完成を目指す。									
施設の構造や工法の変更等	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	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>市道相川町四杖町1号線</p>  <p>国道202号</p> <p>白・相川町</p> <p style="border: 1px solid red; padding: 2px;">L=2,500m W=5.5(8.75~11.5)m</p> </div> </div>									

※ 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。

平成30年度
長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道維-2 道路改築事業
市道相川町四杖町 1号線

長崎市

1



事業概要

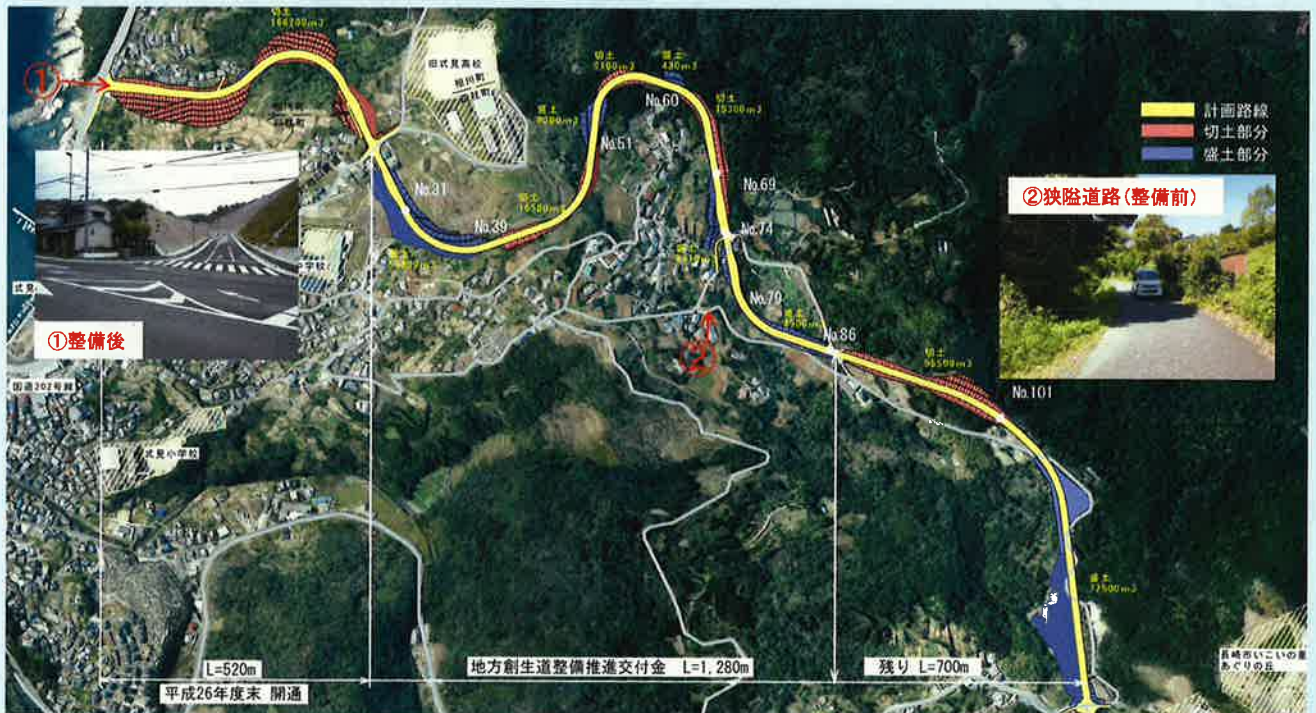
目的：交通の利便性、通学路の確保、及び地区の活性化を図るとともに、市西部地区の補助幹線道路としての役割を果たす。

全体計画 延長=2,500m 幅員=8.75m(11.5m)



事業の必要性 (1)

- 四杖町地区は狭隘な道路で構成されており、自動車の離合が困難で、線形も悪いため円滑な通行が確保されていない。
- 歩道もなく、歩行者の安全が確保されていない。
- 災害発生時の救急車両の通行が困難になることが懸念される。



事業の必要性 (2)

- 国道202号から『長崎市いこいの里』付近の市道園田町牧野町1号線へ連絡し、アクセス性の向上を図ることで交通の利便性、通学路の確保及び地区の活性化に寄与する。
- 旧町(外海町・琴海町)と市西部地区の環状的な道路としての役割を担い、本市の幹線道路網の一部を形成すると共に、新市の一体性の速やかな確立を図る。



再評価に至った理由

【新規採択後10年経過】 H20→H30(今回)



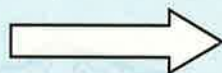
費用対効果分析

【B/C】 1.17(前回)⇒1.11(現行)

〔マイナス要因〕

- ・費用便益分析マニュアルの改定
(時間価値、走行経費の原単位価格水準の低下)

対応方針
(原案)



事業

【事業の経緯】


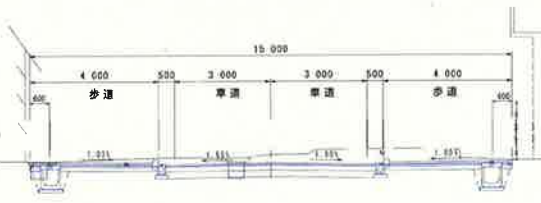
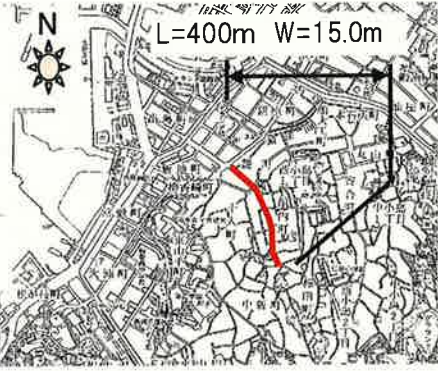
別添資料1

道維-3 出島・南山手地区 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	—	S58	S62	2.5	—	道路L=140m(片淵町松ヶ枝線)
第1回審議 (H15)	再評価後 5年経過	S58	H19	72.00	2.05	道路L=640m(片淵町松ヶ枝線) 道路L=400m(新地町稲田町線)
第2回審議 (H20)	再評価後 5年経過	S58	H23	61.9	2.23	道路L=640m(片淵町松ヶ枝線) 道路L=400m(新地町稲田町線)
第3回審議 (H25)	再評価後 5年経過	S58	H29	61.9	1.45	道路L=640m(片淵町松ヶ枝線) 道路L=400m(新地町稲田町線)
第4回審議 (H30:今回)	再評価後 5年経過	S58	H34	41.0	1.26	道路L=400m(新地町稲田町線)

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：長崎市 土木建設課
担当課長名：桐谷 匠

事業名	出島・南山手地区		事業区分	街路事業	事業主体	長崎市
起終点	<small>ながさきけんながさきしかごまち</small> 自：長崎県長崎市籠町		<small>ながさきけんながさきしいなだまち</small> 至：長崎県長崎市稲田町		延長	0.40km
事業概要	新地町稲田町線 延長 L=400m 幅員 W=15m					
H12年度事業化	都市計画決定 あり		H14年度用地着手		H26年度工事着手	
全体事業費	41.0億	事業進捗率	75.1%	供用済延長	0.15km	
計画交通量	2,000台/日 (H42)					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体) 9.64/47.44億円 〔事業費：9.61/47.41億円 維持管理費：0.03/0.03億円〕	総便益	(残事業)/(事業全体) 59.89/59.89億円 〔走行時間短縮便益：54.30/54.30億円 走行費用減少便益：5.39/5.39億円 交通事故減少便益：0.20/0.20億円〕	基準年
	(事業全体)					
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=1.14~1.39 (交通量 ±10%)		【残事業】B/C=5.59~6.83 (交通量 ±10%)			
	事業費変動：B/C=1.15~1.40 (事業費 ±10%)		B/C=5.64~6.89 (事業費 ±10%)			
	事業期間変動：B/C=1.20~1.33 (事業期間 ±1年)		B/C=5.97~6.44 (事業期間 ±1年)			
事業の効果等	長崎市中心部における慢性的な交通渋滞の緩和及び斜面地における住宅地の生活環境改善を図る。					
関係する地方公共団体等の意見	なし					
事業再評価監視委員会の意見	-					
事業採択時より再評価実施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29年度末までの事業進捗率は75.1%で、用地進捗は86%と進捗しており、今年度も用地取得及び工事を継続して行い、平成34年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	・用地交渉において、代替地等条件交渉に期間を要している。 ・新地町稲田町線は、景観形成地区内に位置しており、唐人屋敷跡の歴史的意義を踏まえた道路計画の協議に時間を要している。					
施設の構造や工法の変更等	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	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> </div>					

※ 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。
 ※ 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。

平成30年度 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道維-3 街路事業 (出島・南山手地区)

長崎市

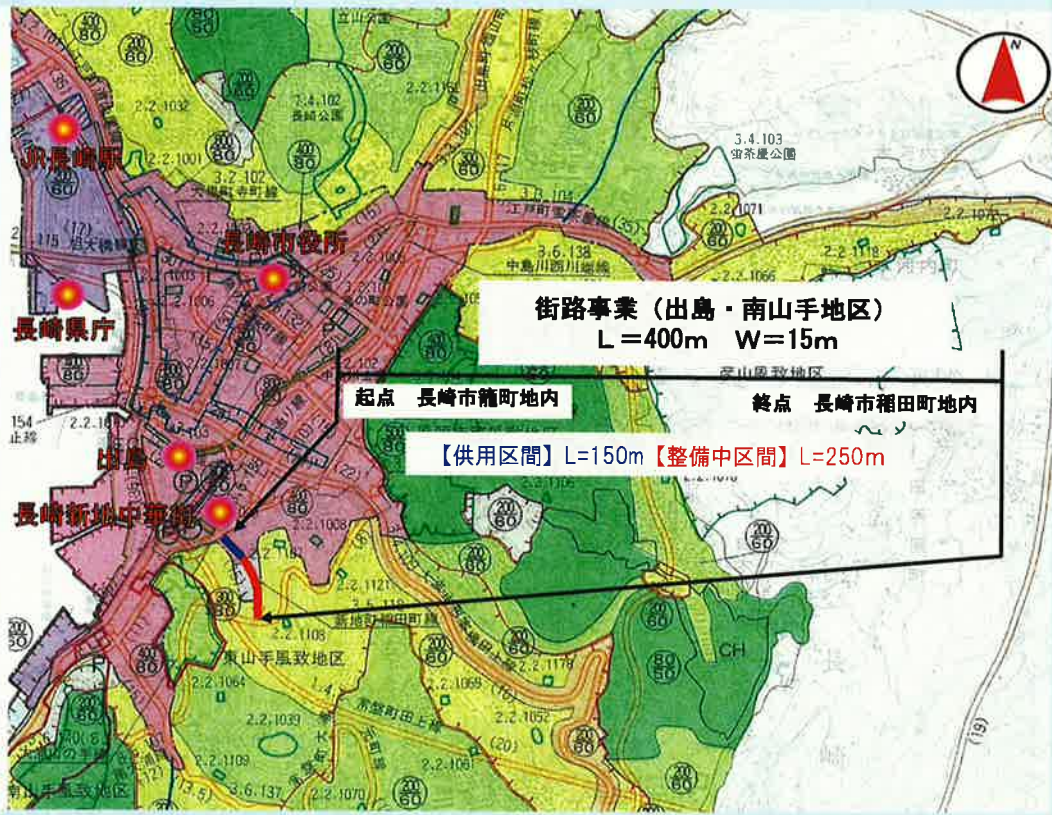
1

位置図



2

事業概要



3

事業の必要性

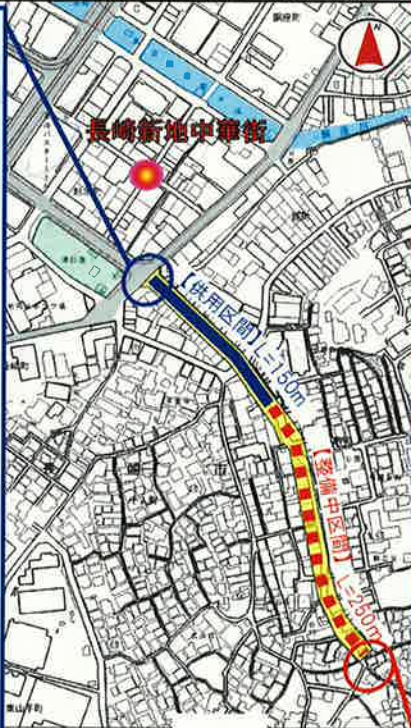
長崎市中心部における慢性的な交通渋滞の緩和及び斜面地における住宅地の生活環境改善を図る。

着工前・供用後（現況）写真

着工前



供用後(H30.4)



着工前

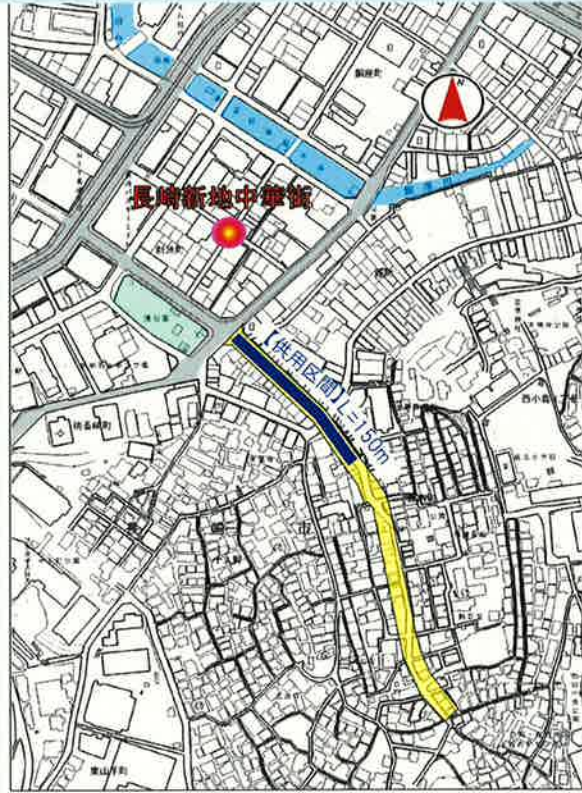


現況(H30.4)



4

再評価に至った理由（1）



用地交渉が難航し、完成年度が遅延していることから事業認可期間をH29年度からH34年度へ延長しており、前回再評価から5年経過（H25（前回））しているため。

5

費用対効果分析

【B/C】1.45（前回）→ 1.26（現行）

〔マイナス要因〕

・用地交渉が難航しているため、完成年度が遅延していることによるもの。

〔その他要因〕

・費用便益分析マニュアル改訂（H30）に伴い、便益が減少したことによるもの

対応方針
（原案）



継続

6

【事業の経緯】


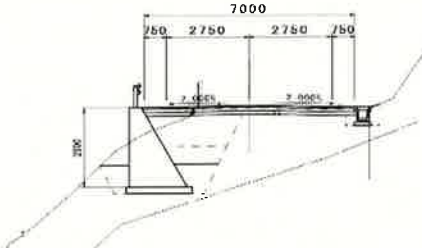
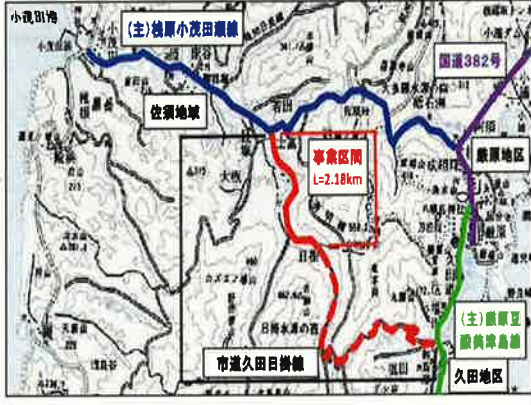
別添資料1

道維-4 1級市道久田日掛線(佐須工区) 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 (H17新規評価)	-	H17	H26	12.0	1.2	道路 L=2.18km W=5.5(7.0)m 改良 L=2.12km 舗装 L=2.12km 橋梁 L=0.06km
第1回審議 (H26)	事業採択後 10年経過	H17	H29	15.5	1.11	道路 L=2.18km W=5.5(7.0)m 改良 L=2.12km 舗装 L=2.12km 橋梁 L=0.06km
第2回審議 (H30:今回)	再評価後 5年経過	H17	H31	18.5	0.93	道路 L=2.18km W=5.5(7.0)m 改良 L=2.12km 舗装 L=2.12km 橋梁 L=0.06km

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：対馬市 建設課
担当課長名：伊賀 敏治

事業名	1級市道久田日掛線（佐須工区）		事業区分	市町村道	事業主体	対馬市
起終点	<small>ながさきけんつしまししいづはらまちかしわ</small> 自：長崎県対馬市厳原町檜根		<small>ながさきけんつしまししいづはらまちしもぼる</small> 至：長崎県対馬市厳原町下原		延長	2.18km
事業概要	1級市道久田日掛線（佐須工区）は、久田地区と佐須地域へのアクセス向上を目的としている事業。					
H17年度事業化	都市計画決定 なし		H17年度用地着手		H18年度工事着手	
全体事業費	18.5億	事業進捗率	78.9%	供用済延長	1.68km	
計画交通量	1,166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	基準年
	(事業全体)		0.93	3.87/22.64億円		
	(残事業)	1.17	事業費：3.81/22.37億円 維持管理費：0.06/0.27億円		走行時間短縮便益：4.33/19.97億円 走行費用減少便益：0.20/0.98億円 交通事故減少便益：0.01/0.06億円	
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=0.82~1.01（交通量 ±10%）			【残事業】B/C=1.04~1.28（交通量 ±10%）		
	事業費変動：B/C=0.86~1.01（事業費 ±10%）			B/C=1.07~1.30（事業費 ±10%）		
	事業期間変動：B/C=0.89~0.97（事業期間±1年）			B/C=1.14~1.15（事業期間±1年）		
事業の効果等	・地域ネットワークの構築（地域産業の活性化や厳原市街地へのアクセス向上が見込まれる） ・安心安全な生活環境の確保及び緊急時の輸送時間の短縮					
関係する地方公共団体等の意見	地元住民より整備の促進及び早期完成の要望を受けている。					
事業再評価監視委員会の意見	—					
事業採択時より再評価実施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29年度末までの事業進捗率は78.9%で、用地進捗は100%となっており、平成31年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	厳原町漁協及び地元住民より強い要望を受けており今後も引き続き事業の進捗を図り、平成31年度の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	仮設工（仮締切）の打込方法の変更、大型ブロック積の施工面積の増工					
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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図</p>  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>					

※ 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。

平成30年度 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道維-4 道路改築事業 市道久田日掛線 (佐須工区)

対馬市

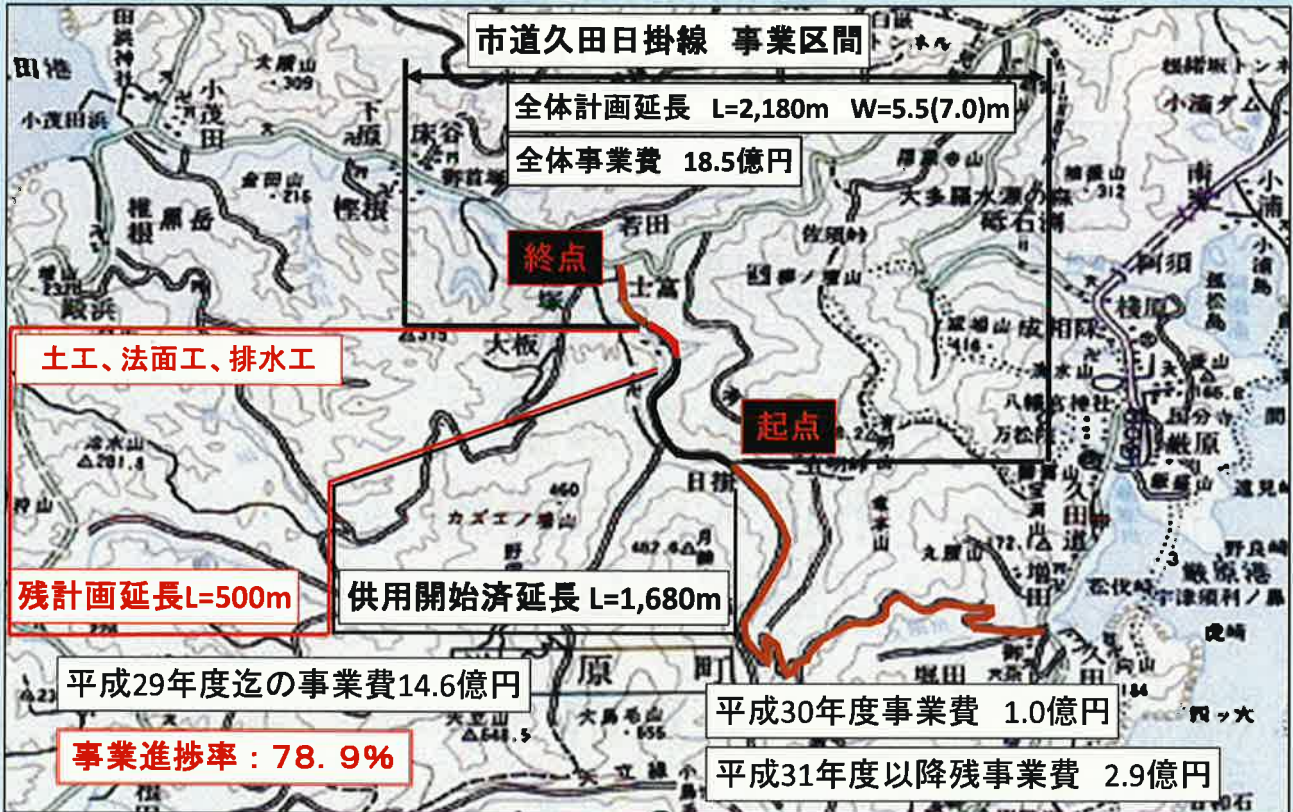
1

位置図



2

事業概要



事業目的

事業の目的

- ① 道路整備による安全性向上及び市街地へのアクセス向上
- ② 医療機関への緊急車両の搬送時間短縮
- ③ 水産物の運送時間短縮



整備後状況

通行状況



整備後は、狭小な幅員も解消されスムーズな交通が行われている。

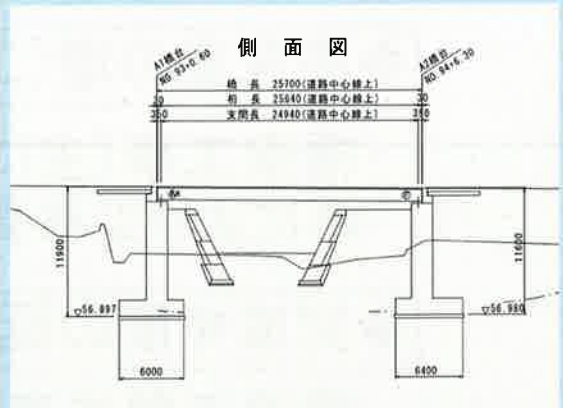
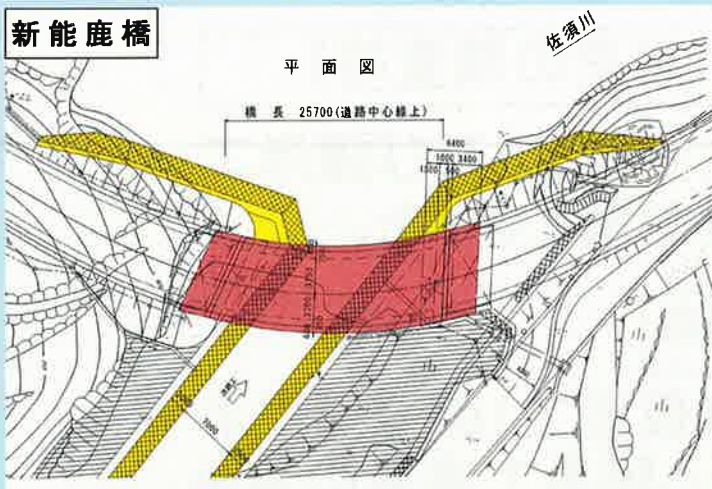


現道沿いに家屋も点在しており、離合も困難な状況である。

再評価に至った理由

- ・事業費の増額及び完成年度の延伸
 前回:15.5億円 → 変更:18.5億円
 前回:H29 → 変更:H31

新能鹿橋



新能鹿橋工事概要

- ・橋長L=25.7m
- ・下部工(逆T式橋台) 2基
- ・上部工(PC単純場所打中空床版)
- ・仮設工(圧入116枚)
- ・取付護岸(L=100m)

増額の主な理由

事業費増の内容	増額	主な増額理由
橋梁工事等の増額	約1.7億円	精査の結果、橋梁工事費及び護岸工事費の増。 仮締切矢板工の圧入施工による工事の増。
その他	約1.3億円	労務単価・資機材等の単価上昇、現地精査による数量変更等。
計	約3.0億円	

完成年度延伸の理由

- ・下部工事に必要な仮設工法(仮締切)の再検討に時間を要したことにより下部本体工事と関連する上部工事(橋面舗装含む)及び護岸工事の着手・完成が遅れたことによる事業期間の延伸。
- ※地質調査は実施していたが、想定以上の硬質な転石層と岩盤層が存在したため、設計コンサルを交え再検討を行い、工法変更を行った。

費用対効果分析

B/C 前回:1.11 → 今回:0.93

● マイナス要因

◆ 事業費の増(工事費の精査等)

- ・橋梁工事(主に仮設工)及び護岸工事により工事費が増となった。

◆ 完成年度の延伸

- ・橋梁下部工事(仮設工)の遅延により、その関連する護岸工事等の着手が遅れるため。

対応方針(原案)

事業費の増額及び完了年度の延長に伴い費用便益比は1.0を下まわってはいるが、当該事業は市町村道事業に該当するものであり、社会資本整備総合交付金交付要綱の市町村道事業整備計画書については、費用便益比は算出対象となっていない。

(社会資本整備総合交付金要綱一部抜粋)

平成22年 3月26日 制定
平成30年 3月30日 最終改正

第1 通則
社会資本整備総合交付金の交付に関しては、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号、以下「適正化法」という。）、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令（昭和30年政令第255号）、国土交通省所管補助金等交付規則（平成12年総理府・建設省令第9号）その他の法令及び関連通知のほか、この要綱に定めるところにより行うものとする。

第2 目的
社会資本整備総合交付金は、地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに生活の安定の確保及び向上を図ることを目的とする。

第3 定義
社会資本整備総合交付金
第2に定める目的を達成するため第8に定めるところにより地方公共団体が作成した社会資本の整備その他の取組に関する計画（以下「社会資本整備総合計画」という。）に基づく事業又は事務（以下「事業等」という。）の実施に要する経費に充てるため、この要綱に定めるところに従い国が交付する交付金をいう。
交付対象事業
第6に掲げる事業等のうち、社会資本整備総合計画に記載されたもの（法律又は予算原簿に基づき別途国の負担又は補助を得て実施するものを除く。）をいう。

第6 交付対象事業
交付対象事業は、社会資本整備総合計画に記載された次に掲げる事業等とし、基幹事業のうちいずれか一以上を含むものとする。なお、交付対象事業の種目については附録第II編において定めるものとする。
一 基幹事業
イ 社会資本整備総合交付金事業（社会資本整備総合計画の目的を実現するために交付金事業者が実施する基幹的な事業であって、次に掲げる事業をいう。以下同じ）

附録第II編 交付対象事業の要件

社会資本整備総合交付金の交付対象事業（要綱本編第6）の種目については、この編に定めるところによる。

ただし、附録第III編において、更に詳細な対象要件が定められているものに関しては、交付対象事業のうち当該対象要件を満たすものに限りに、社会資本整備総合交付金を充てることができる。

第1章 基幹事業
基幹事業として社会資本整備総合計画に位置づけ、社会資本整備総合交付金を充てることのできる事業等は、次に掲げるものとする。ただし、神機加東公共投資交付金制度要綱（平成24年4月6日付け、有神機第148号・警察庁申第136号・総官令第161号・24文付第9号・厚生労働省令第0406第4号・23地第183号・平成24・03・28財地第1号・内官会第3338号・環境令第120406012号通知）別表別紙3に掲げるものを除く。

ハ 基幹事業の費用便益比

要綱本編第5第1項第7号の規定に基づき費用便益比を整備計画に算入する基幹事業は、平成29年4月1日以降に事業に着手するものであって、下表によるものとする。なお、既に地方公共団体において費用便益比を算出している場合は、その値を記載することができる。

基幹事業名	費用便益比算出対象の有無	備考
1 道路事業		
(1) 道路事業	○	新設・改築事業のうち、全体事業費10億円以内の事業（以下「10億円以内事業」という。）に限る。ただし、連続立体交差事業については、全てを算出対象とする。 ①市町村道事業 ②事前評価に必要な政策効果の把握の手法その他の事前評価の方法が開発されていない事業

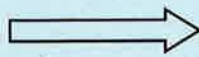
9

・事業の完成も間近であり、また特に近隣地区住民の強い意向であること。



平成29年度までの
 事業進捗率：78.9%
 用地進捗率：100.0%
 事業費：14.6億円
 残工事区間：L=500m
 残事業費B/C：1.17

対応方針
(原案)



継続

【事業の経緯】




別添資料1

道維-5 1級市道堂坂線(舟志工区) 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 (H25新規評価)	—	H25	H34	50.0	1.06	道路 L=2.1km W=5.5(7.0)m 改良 L=1.13km 舗装 L=1.13km トンネル L=0.97km
第1回審議 (H30:今回)	事業採択後 5年経過	H25	H39	70.0	1.20	道路 L=4.13km W=5.5(7.0)m 改良 L=2.58km 舗装 L=2.58km トンネル L=1.55km

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：対馬市 北部建設事務所
担当課長名：仁田原 政彦

事業名	1級市道堂坂線（舟志工区）			事業区分	市町村道	事業主体	対馬市	
起終点	<small>ながさきけんつしまし かみつしまましゆうし</small> 自：長崎県対馬市上対馬町舟志 至： <small>ながさきけんつしまし かみつしままちきん</small> 長崎県対馬市上対馬町琴					延長	4.13km	
事業概要	1級市道堂坂線は、対馬北部から南北に延びる主要地方道上対馬豊玉線を補完する路線であり通行車両の安全性向上を目的とし広域的な道路交通ネットワークの形成を図る事業。							
H25年度事業化	都市計画決定 なし		H27年度用地着手		H27年度工事着手			
全体事業費	70.0億		事業進捗率		6.0%		供用済延長	0.0km
計画交通量	956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）	55.23/59.94億円		70.21/70.21億円		平成30年		
（残事業）	1.17	事業費：54.84/59.55億円 維持管理費：0.39/0.39億円		走行時間短縮便益：66.22/66.22億円 走行費用減少便益：3.71/3.71億円 交通事故減少便益：0.29/0.29億円				
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=1.05~1.29（交通量 ±10%）			【残事業】 B/C=1.14~1.40（交通量 ±10%）				
	事業費変動：B/C=1.07~1.30（事業費 ±10%）			B/C=1.16~1.41（事業費 ±10%）				
	事業期間変動：B/C=1.12~1.23（事業期間 ±1年）			B/C=1.21~1.33（事業期間 ±1年）				
事業の効果等	・広域ネットワークの形成（地域産業の活性化や観光振興） ・通行車両の安全確保（交通安全性の向上）							
関係する地方公共団体等の意見	—							
事業再評価監視委員会の意見	—							
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	近年の観光客の増加に伴い交通量が増加している。							
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成29年度末までの事業進捗率は6.0%で、用地進捗は12%であり、今年度も用地取得を継続して行い、平成39年度の事業完成を目指す。							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	今後も引き続き事業の進捗を図り、平成39年度の事業完成を目指す。							
施設の構造や工法の変更等	計画延長の延伸に伴うトンネル延長の変更。							
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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>トンネル標準断面図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>全体計画 L=4.13km W=5.5(7.0)m</p>  </div> </div>							

※ 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。

平成30年度 長崎県公共事業評価監視委員会

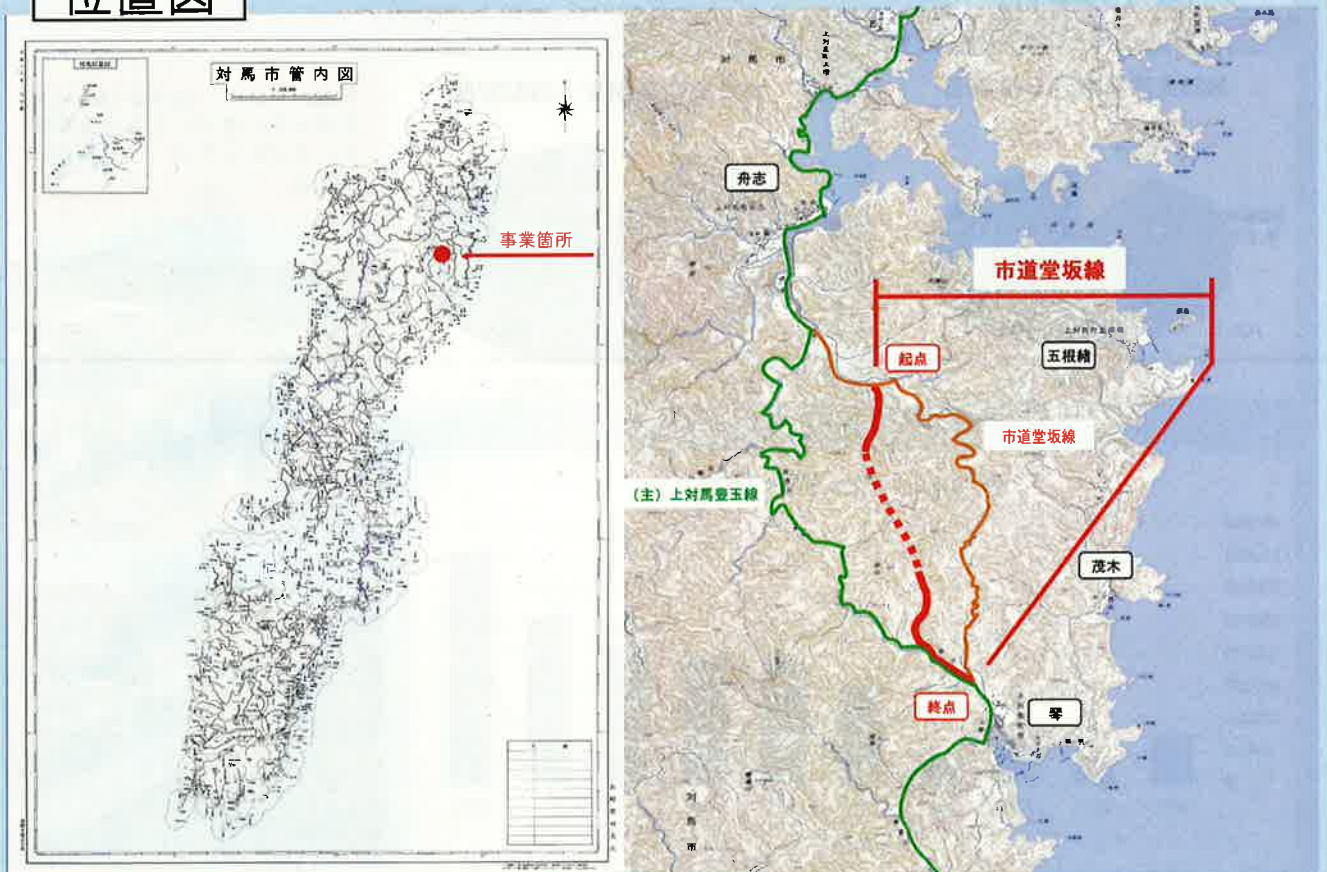
再評価対象事業

道維-5 道路改築事業 市道堂坂線 (舟志工区)

対馬市

1

位置図

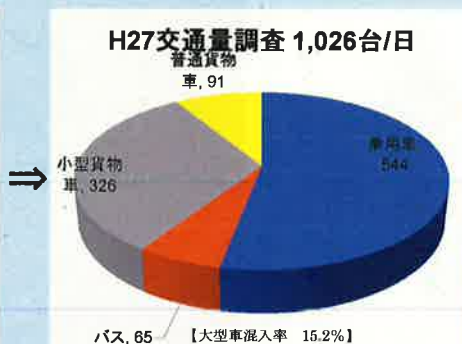


2

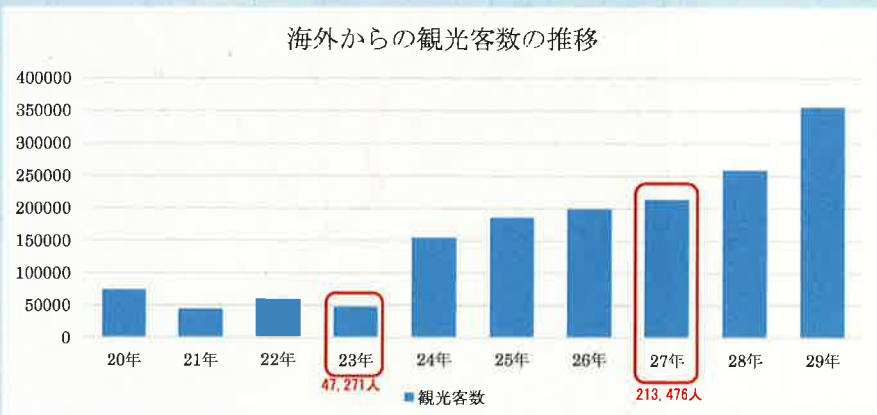
事業概要(当初)



見直し理由

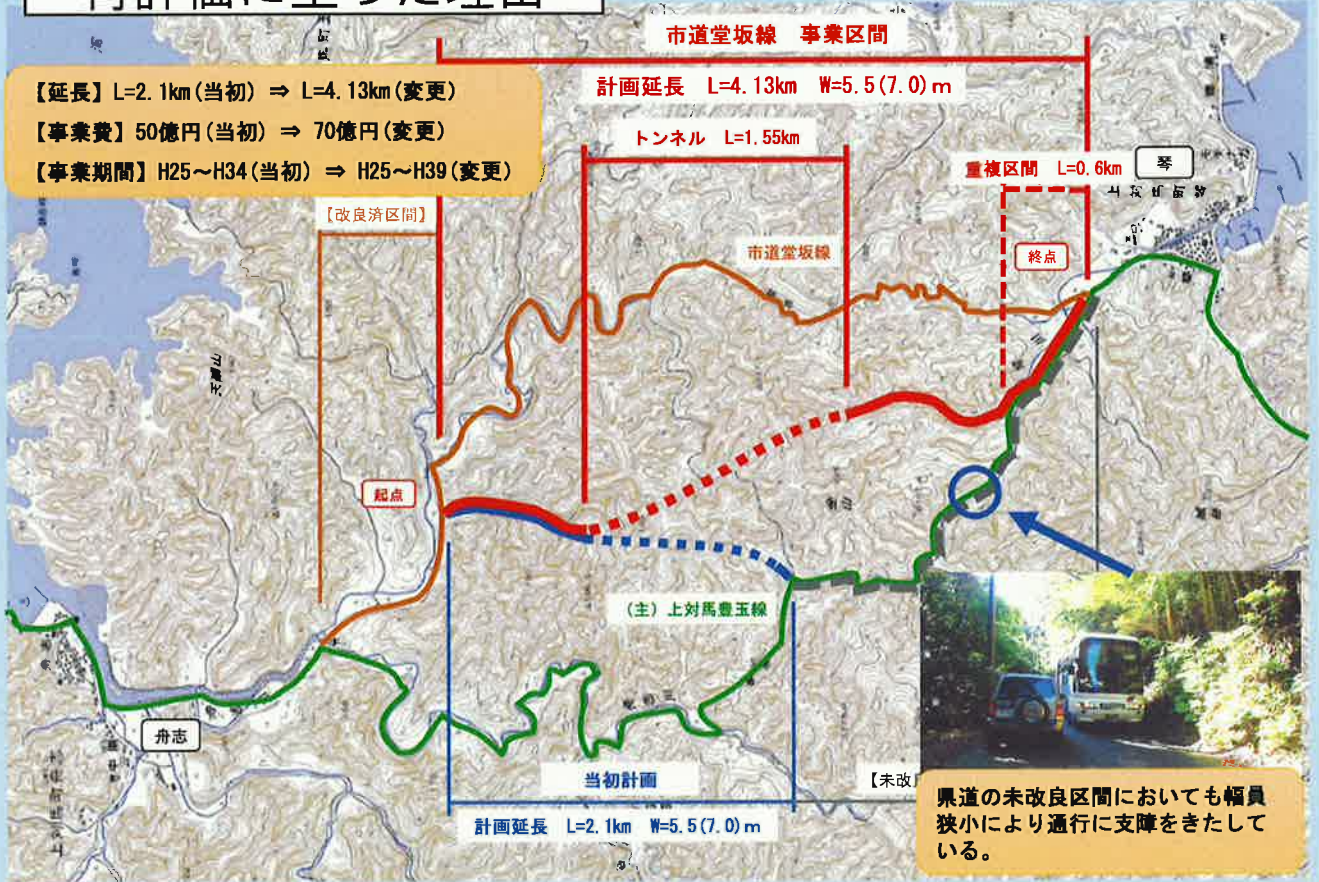


平成24年以降、海外からの観光客が大幅に増加しており大型観光バスやレンタカーが増加傾向にある。



再評価に至った理由

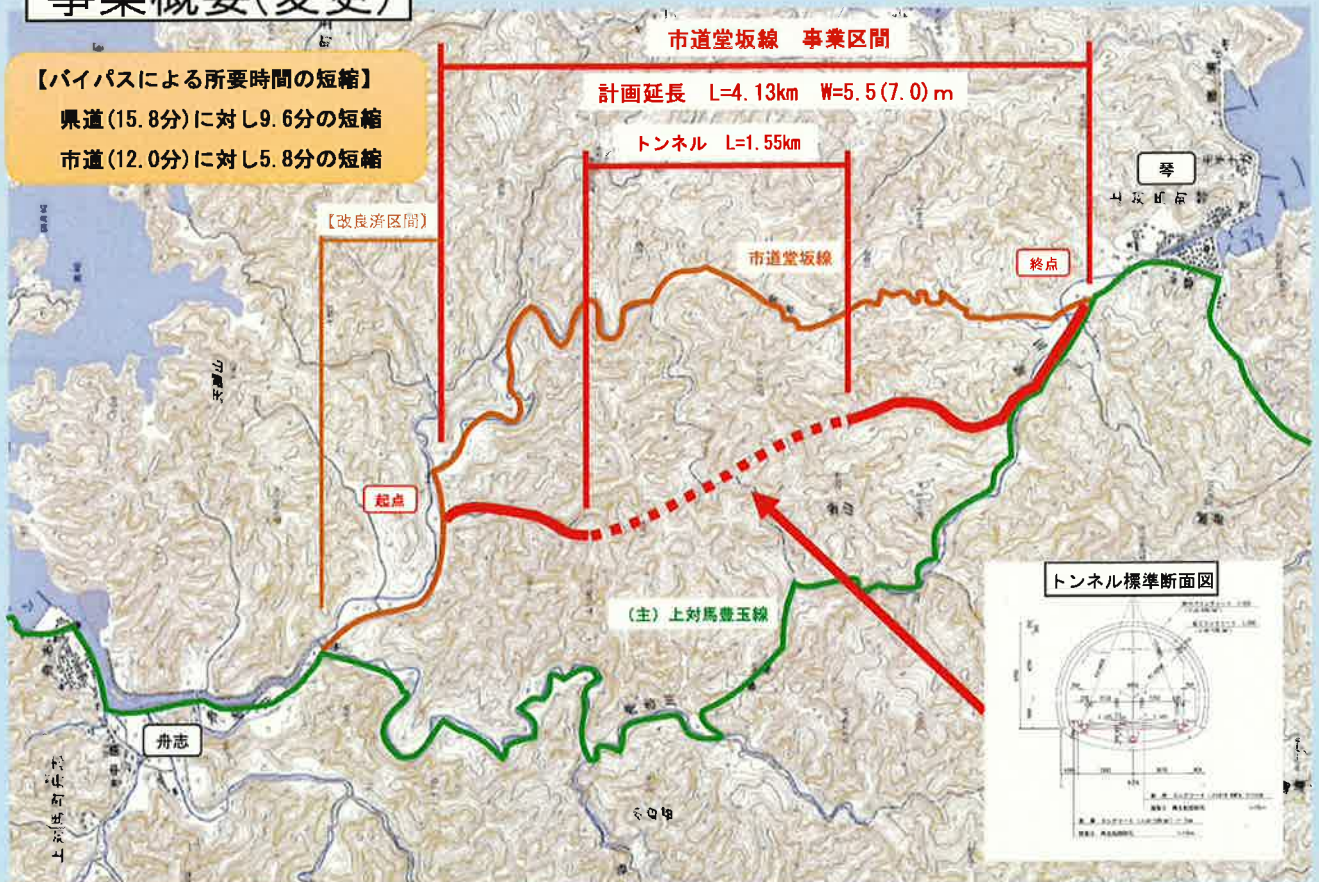
- 【延長】 L=2.1km(当初) ⇒ L=4.13km(変更)
- 【事業費】 50億円(当初) ⇒ 70億円(変更)
- 【事業期間】 H25~H34(当初) ⇒ H25~H39(変更)



県道の未改良区間においても幅員狭小により通行に支障をきたしている。

事業概要(変更)

- 【バイパスによる所要時間の短縮】
- 県道(15.8分)に対し9.6分の短縮
- 市道(12.0分)に対し5.8分の短縮



費用対効果分析

【B/C】1.06(当初) → 1.17(現行)

〔プラス要因〕

- ・交通量の増加(842台⇒1,026台)
- ・短縮距離の増(2.0km⇒2.72km)

対応方針
(原案)



見直し継続

【事業の経緯】

別添資料1

道維-6 1級市道住吉湯ノ本線(立石仲工区) 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 (H21新規評価)	—	H21	H30	4.5	1.06	事業延長 L=1,640.0m 計画幅員 W=5.5(7.0)m
第1回審議 (H30)	事業採択後 10年経過	H21	H33	5.4	1.02	事業延長 L=1,640.0m 計画幅員 W=5.5(7.0)m

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：沓崎市 建設課

担当課長名：豊永 英明

事業名	1級市道住吉湯ノ本線（立石仲工区）		事業区分	市町村道	事業主体	沓崎市
起終点	自：長崎県沓崎市芦辺町住吉後触 至：長崎県沓崎市勝本町立石仲触				延長	1.64km
事業概要	道路改築 L=1,640.0m 計画幅員 W=5.5(7.0)m					
H21年度事業化	都市計画決定 なし		H21年度用地着手	H21年度工事着手		
全体事業費	5.4億	事業進捗率	69.4%	供用済延長	0.89km	
計画交通量	827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 平成30年
	(事業全体) 1.02 (残事業) 1.78	1.63/6.08億円 〔事業費：1.59/5.99億円 維持管理費：0.04/0.09億円〕		2.91/6.21億円 〔走行時間短縮便益：2.80/5.99億円 走行費用減少便益：0.11/0.22億円 交通事故減少便益：0.00/0.00億円〕		
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=0.91~1.13（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=0.95~1.12（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.01~1.03（事業期間±1年）			【残事業】B/C=1.59~1.97（交通量 ±10%） B/C=1.63~1.96（事業費 ±10%） B/C=1.70~1.82（事業期間±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・安全で安心な生活道路への改善（道路幅員の拡幅、視距の改善） ・観光面での周遊性の向上（主要港から観光名所へのアクセスの向上） 					
関係する地方公共団体等の意見	観光業に携わる組合等の団体や、主に利用される地元公民館からも早期の改良を求められている。					
事業再評価監視委員会の意見	—					
事業採択時より再評価実施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29年度末までの事業進捗率は69.4%で、用地進捗は70.5%と進捗しており、今年度も用地取得を継続して行い、平成33年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	地元や関係者との協力体制のもと、今後も引き続き事業の進捗を図り、平成33年度の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	切土法面を現場吹付法枠+ロックボルト工法に変更					
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。

平成30年度 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道維-6 1級市道住吉湯ノ本線 (立石仲工区)

壱岐市

1

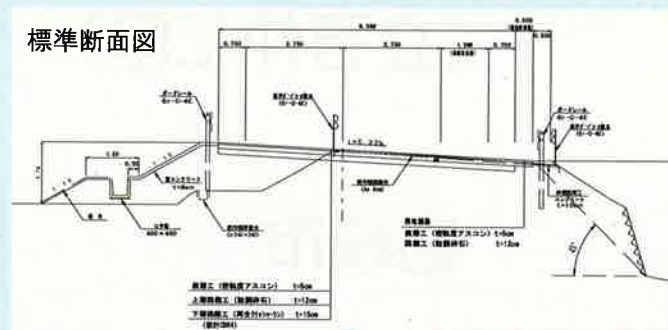
① 位置図



2

② 事業概要

- ①事業箇所名： 壱岐市芦辺町住吉後触～勝本町立石仲触
- ②事業期間： 平成21年度～平成33年度
- ③全体事業費： 540.6百万円
- ④事業延長： L=1,640.0m
- ⑤幅員構成： W=5.5(7.0)m
2.75m×2+0.75m×2
- ⑥工事概要： 道路改築 L=1,640.0m
- ⑦交通量： 現況交通量 888台/日
計画交通量 827台/日



③ 事業の目的

1級市道住吉湯ノ本線は、湯ノ本地区（温泉保養施設）と国道382号とを結ぶ壱岐島内の重要幹線道路であり、各保養施設の整備等に伴い、大型車輛の往来が多くなっているが、正規の幅員が確保されておらず、線形不良箇所も多く存在するため、本工区を整備することにより、交通の安全を確保し、観光産業の振興および地域の活性化を支援する。

③-1 事業の必要性 (1)

道路改良を実施することにより、道路幅員の拡幅、視距の改善に繋がり、地域住民の方の安全・安心で快適な生活道路となる。

安全・安心な生活道路



③-2 事業の必要性 (2)

観光面での周遊性の向上

壱岐島西部に位置する湯ノ本地区（温泉保養施設）と国道382号を接続することで、壱岐市で主要な郷ノ浦フェリーターミナルとのアクセスの向上につながる。



壱岐市有数の温泉保養施設である平山温泉

④ 事業の進捗状況

平成29年度までの事業費ベース進捗状況

- ・ 全体事業費 69.4% (375.4百万円/540.6百万円)
- 用地費 70.5% (6.0百万円/8.5百万円)



7

⑤-1 再評価に至った理由 (1)

【事業費増】 4.5億円(当初) → 5.4億円(変更)

【事業費増の主な理由】

事業費増の内容	増額	主な増額理由
①法面对策工の追加	約0.7億円	道路用地として必要となる法面上部に墓地が存在しており、その墓地の所有者が不明であった。このため、墓地に影響を与えない設計を見直す必要が生じ、法面对策工が追加が必要となった。
②その他	約0.2億円	労務単価・資機材等の単価上昇、現地精査による数量変更等
合計	約0.9億円	

8

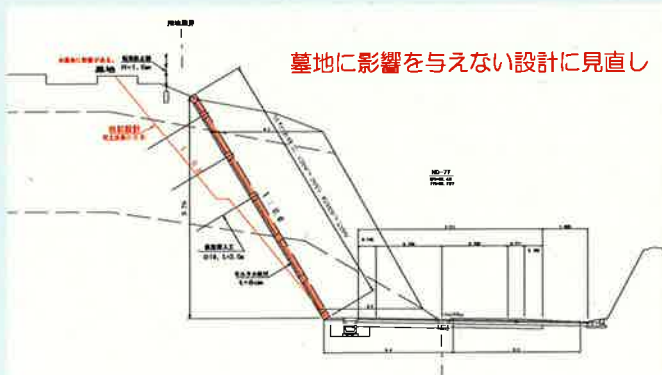
⑤-2 再評価に至った理由（2）

【完了工期】 H30（当初） → H33（変更）

【変更理由】

- 補償物件の移設不可の判明により、設計内容に見直しが生じ、これに時間と費用を要することとなった。これにより、当初予定の進捗が見込めなかったことから、完了工期の延長が必要となったもの。

9



10

⑥ 費用対効果分析

【B/C】 1.06（前回） → 1.02（変更）

〔マイナス要因〕

- 事業費の増（法面对策工の追加）
- 工期の延長（補償協議、法面部の設計変更）
- 人口減に伴う現況交通量の減少

〔その他要因〕

- 費用便益算定マニュアルの改定

対応方針
(原案)



継続

【事業の経緯】



別添資料1

道維-7 その他市道木場山領線(千々石小浜工区) 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 (H21新規評価)	—	H21	H30	10.0	1.39	延長=1,250m 幅員=4.0(5.0)m
第1回審議 (H30)	事業採択後 10年経過	H21	H35	10.0	1.02	延長=1,314m 幅員=4.0(5.0)m

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：雲仙市 道路河川課
担当課長名：菅 康郎

事業名	その他市道木場山領線（千々石小浜工区）		事業区分	市町村道	事業主体	雲仙市
起終点	自：長崎県雲仙市千々石町木場 <small>ながさきけんげんしんしちぢわちやうこば</small> 至：長崎県雲仙市小浜町山領 <small>ながさきけんげんしんしおばまちやうやまりやう</small>				延長	1,314m
事業概要	その他市道木場山領線は、国道57号のバイパス的性質を持つ市道である。本線を整備することにより観光ルートの維持、生活道路環境の整備、地域防災及び交通の円滑化を図る。					
H21年度事業化	都市計画決定 なし		H22年度用地着手	H22年度工事着手		
全体事業費	10.0億	事業進捗率	33%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	402台/日（H42）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体) 5.06/10.27億円 〔事業費：4.95/10.16億円 維持管理費：0.11/0.11億円〕	総便益	(残事業)/(事業全体) 10.40/10.40億円 〔走行時間短縮便益：8.07/8.07億円 走行費用減少便益：2.04/2.04億円 交通事故減少便益：0.30/0.30億円〕	基準年 平成30年
	(事業全体)					
	(残事業)	2.05				
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=0.91~1.11（交通量 ±10%）		【残事業】		B/C=1.86~2.25（交通量 ±10%）	
	事業費変動：B/C=0.92~1.12（事業費 ±10%）				B/C=1.87~2.28（事業費 ±10%）	
	事業期間変動：B/C=0.97~1.06（事業期間±1年）				B/C=1.99~2.14（事業期間±1年）	
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間の道路ネットワークの形成（円滑な交通の確保、観光振興） ・防災機能の向上（災害時の緊急輸送道路の機能補完） 					
関係する地方公共団体等の意見	—					
事業再評価監視委員会の意見	—					
事業採択時より再評価実施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29年度末までの事業進捗率は33%で、用地進捗は92%と進捗しており、今年度も用地取得を継続して行い、平成35年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	用地取得において、相続手続きの解決に時間を要したが、今後も引き続き事業の進捗を図り、平成35年度の事業完成を目指す。					
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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面</p>  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>					

※ 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。

平成30年度 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道維-7 道路改築事業 その他市道木場山領線 (千々石小浜工区)

雲仙市

1

位置図

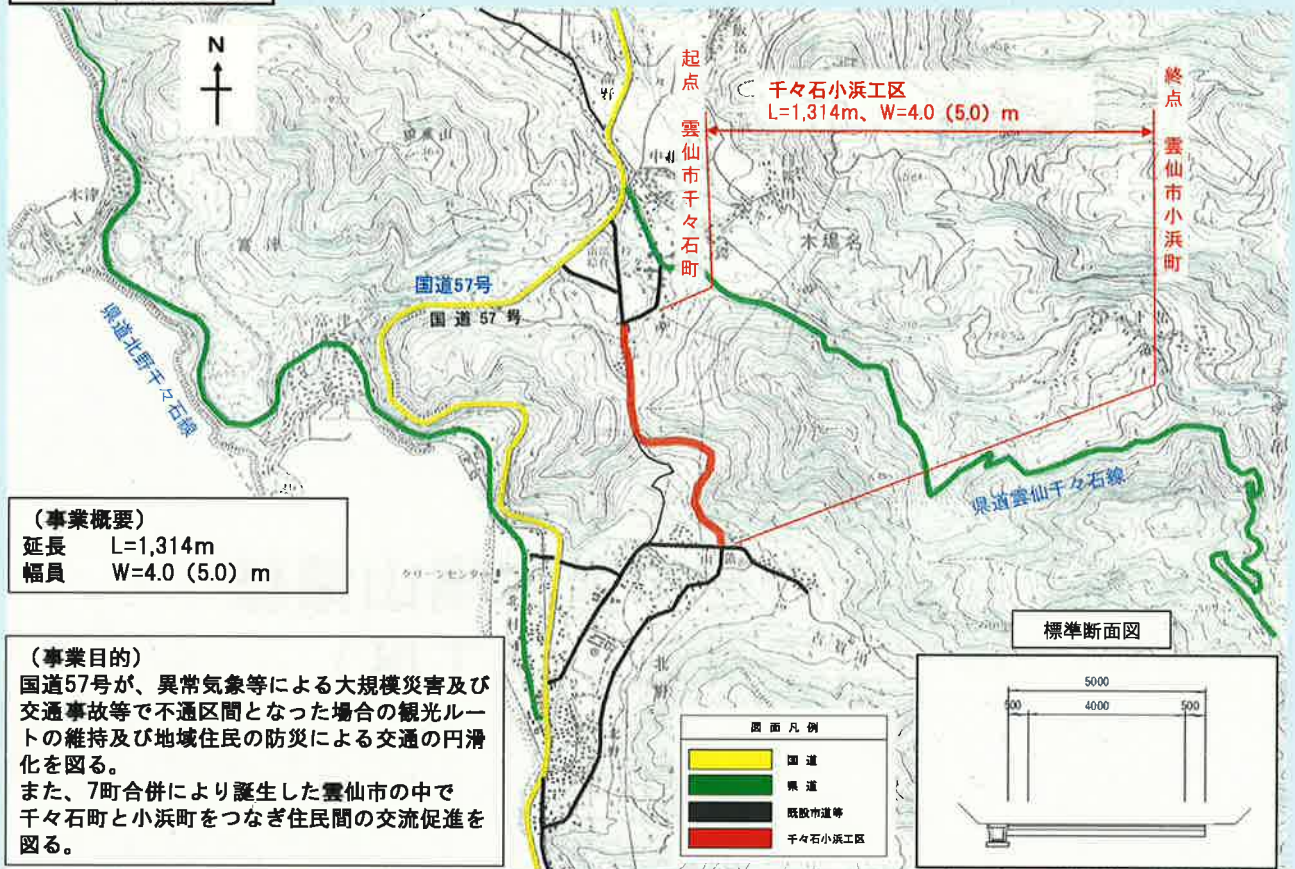


図面凡例	
黄色	国道
黒色	県道
灰色	既設市道等
赤色	千々石小浜工区



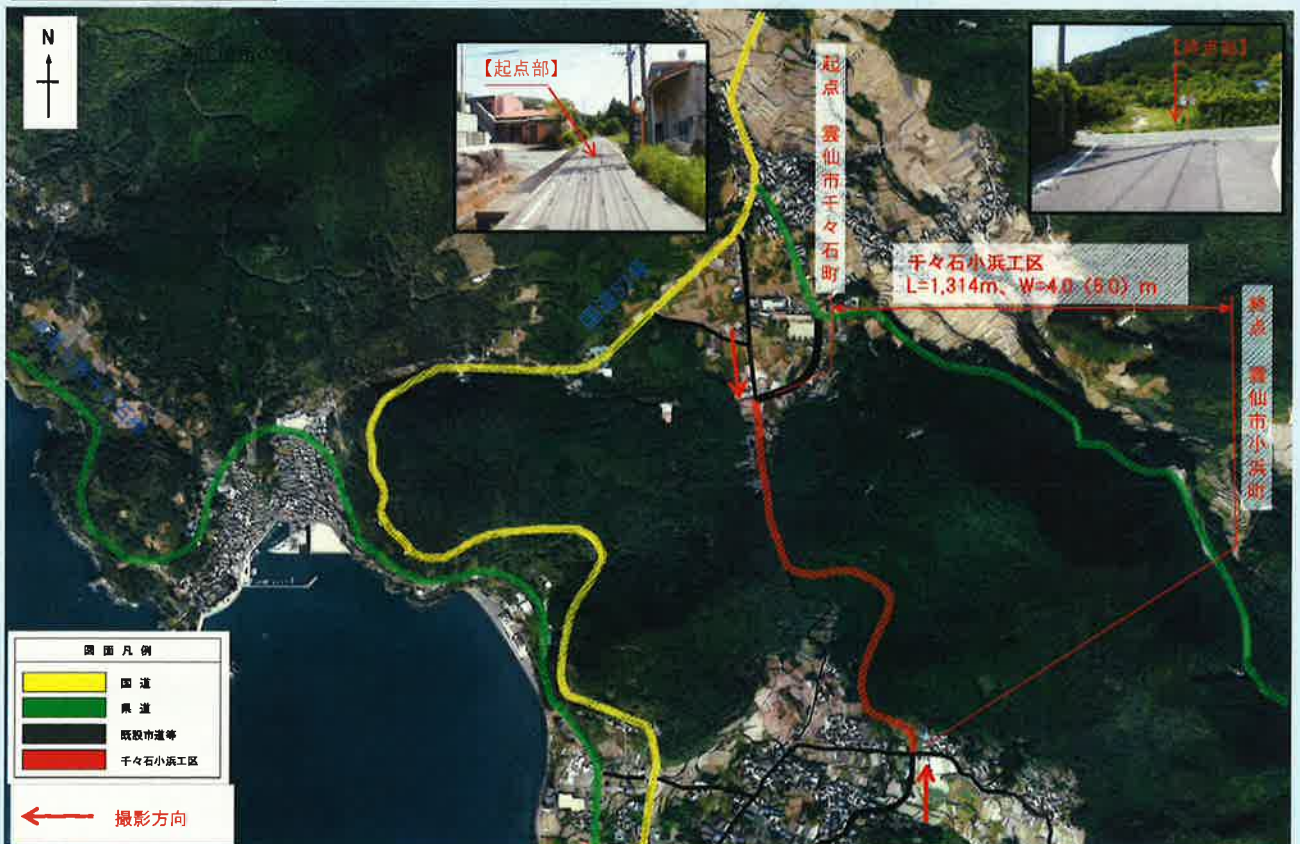
2

事業概要



3

事業概要



4

事業の必要性(1)

道路網として、雲仙市千々石町と小浜町の間は、「国道57号」と「県道北野千々石線」しかない。

「国道57号」
「県道北野千々石線」

雲仙市千々石町

雲仙市小浜町

市道木場山領線（千々石小浜工区）を整備することで国道57号の「迂回路」が確保される。

【国道57号】
山間部で地形が急であるため急カーブで路肩部に余裕がなく見通しが悪い。

番号 ①



図面凡例

- 国道
- 県道
- 既設市道等
- 千々石小浜工区
- 迂回路

← 撮影方向

5

事業の必要性(2)

国道57号で交通事故等により通行規制（全面通行止・片側交互通行）があった場合に、「代替道路」がないため、交通障害が大きい。

N
↑

雲仙市千々石町

雲仙市小浜町

代替道路（迂回路）
がない区間

番号 ①

国道57号で交通事故が発生し「片側交互通行」となり3~4kmの渋滞が発生。

【渋滞状況】

【千々石町から小浜町方向】

【小浜町から千々石町方向】



番号 ②

国道57号で交通事故が発生し「全面通行止」となった。

【事故直後の状況】



年間事故件数 : 19件

★	物損事故
調査期間	H29.1.1~H29.12.31
事故件数	H29...15件
★	人身事故
調査期間	H25.1.1~H29.12.31
事故件数	H25...3件 H26...4件 H27...2件 H28...4件 H29...2件

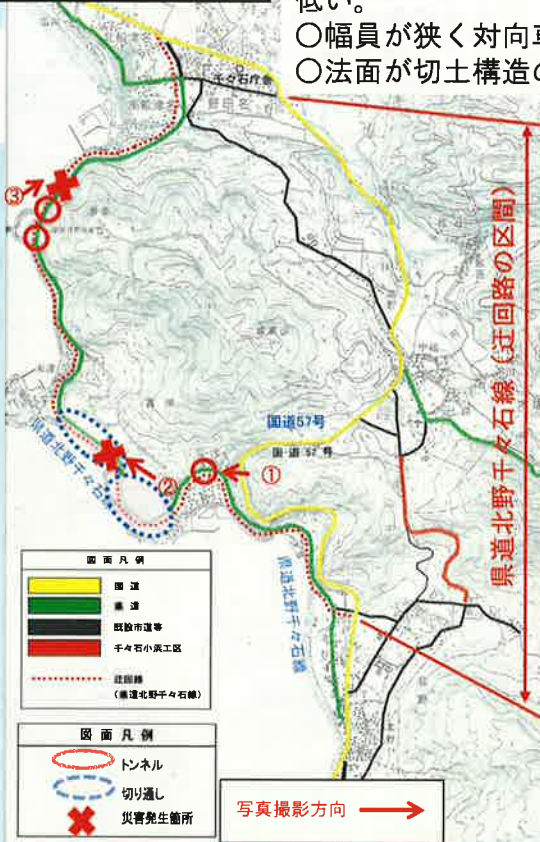
※雲仙警察署より聞取

6

事業の必要性(3)

県道北野千々石線は、国道57号の迂回路としての機能が低い。

- 幅員が狭く対向車との離合が困難。
- 法面が切土構造のため、被災を受けやすい。



図面凡例	
	国道
	県道
	既設市道等
	千々石小浜工区
	迂回路 (県道北野千々石線)
図面凡例	
	トンネル
	切り通し
✕	災害発生箇所

【幅員が狭いため離合が困難】

①旧小浜鉄道富津トンネル ②旧小浜鉄道切り通し

地域活性化の有益な「種」として地域の活性化に役立てることを目的として「近代化産業遺産」として経済産業省 において大臣認定

【豪雨災害による土砂崩れのため全面通行止】

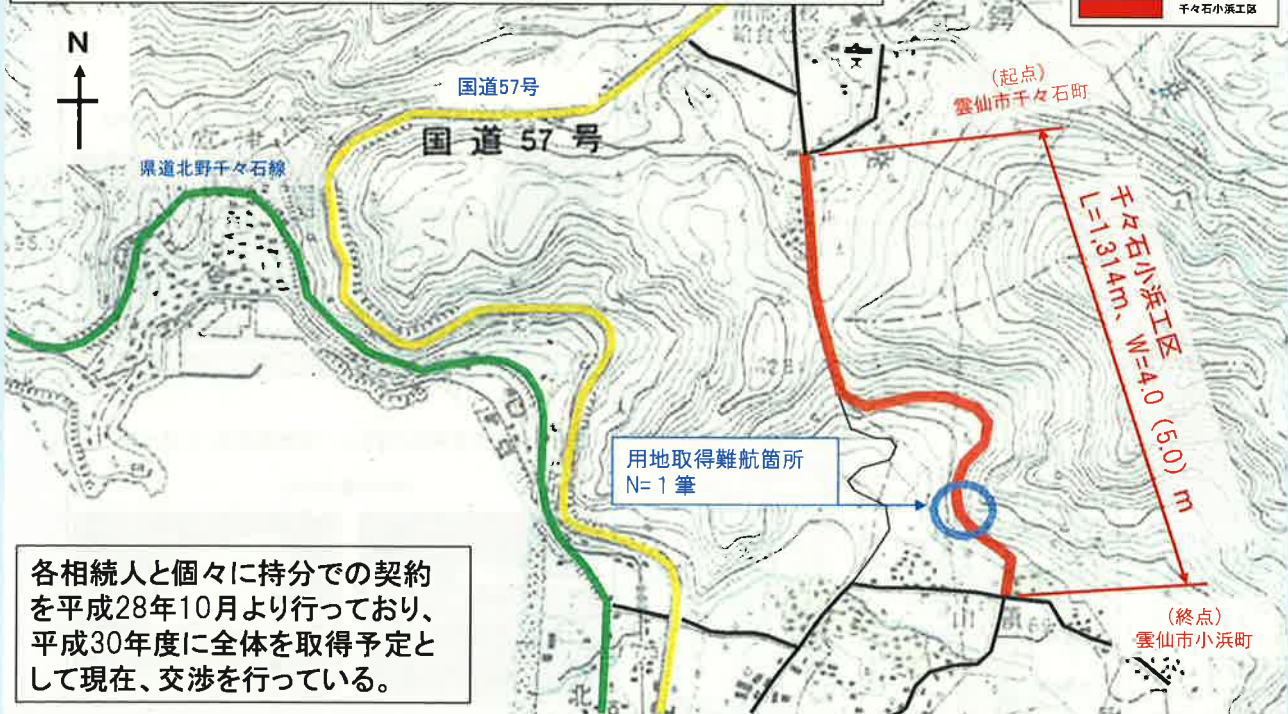
平成27年8月25日発生

③

再評価に至った理由

【完了工期】H30(前回)→H35(変更)

用地取得において、相続手続きの解決に時間を要した。



各相続人と個々に持分での契約を平成28年10月より行っており、平成30年度に全体を取得予定として現在、交渉を行っている。

費用対効果分析

【B/C】 1.39（前回） → 1.02（現行）

〔マイナス要因〕

- ・工期の延長（用地解決の遅延）

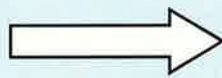
〔その他要因〕

- ・費用便益マニュアルの改定による時間価値等の低下

※効果（便益）

- ①地区住民の交通。
- ②国道57号が交通事故等により「通行規制」が発生した場合の迂回路。

対応方針
(原案)



継続