

# 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：上五島支所建設課  
担当課長名：木村 晋

事業名	主要地方道有川新魚目線（榎津工区）		事業区分	主要地方道	事業主体	長崎県
起終点	自：南松浦郡新上五島町榎津郷 至：南松浦郡新上五島町丸尾郷				延長	1.21km
事業概要	主要地方道有川新魚目線（榎津工区）は、通学路の交通安全確保及び交通円滑化による更なる周遊観光を図ることを目的としている。					
H25年度事業化	都市計画決定 なし		H28年度用地着手			
全体事業費	15.0億	事業進捗率	52%	供用済延長	-	
計画交通量	4,913台/日（R12）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.10 (残事業) 2.49	(残事業)/(事業全体) 6.7/15.2億円 事業費：6.5/15.0億円 維持管理費：0.2/0.2億円	(残事業)/(事業全体) 16.7/16.7億円 走行時間短縮便益：16.2/16.2億円 走行費用減少便益：0.5/0.5億円 交通事故減少便益：0.0/0.0億円	令和2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=0.99~1.21（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.01~1.20（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.05~1.14（事業期間 ±1年）			【残事業】B/C=2.24~2.74（交通量 ±10%） B/C=2.07~3.07（事業費 ±10%） B/C=2.39~2.56（事業期間 ±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学路の交通安全確保</li> <li>防災機能の向上（災害時の緊急輸送道路としての機能強化）</li> <li>交通円滑化による更なる周遊観光の向上</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	新上五島町より整備促進の要望が行われている。					
事業再評価監視委員会の意見	事業継続（H29）					
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	令和元年度末までの事業進捗率は52%で、用地進捗は64%と進捗しており、今年度も用地取得を継続して行い、令和7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	地権者が亡くなったことと、県道改良に合わせた水路整備を実施することとなったため日数を要しているが、新上五島町との協力体制のもと、今後も引き続き事業の進捗を図り、令和7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	<p>位置図</p> <p>標準断面図 (現況) (整備後)</p> <p>位置図</p> <p>起点～魚目小学校</p> <p>榎津工区 L=1.2km W=6.0(12.0)m</p>					

※ 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。

# 令和2年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

道建-8 道路改築事業  
主要地方道有川新魚目線  
(榎津工区)

事業主体 長崎県

再評価の理由 再評価後変更(工期)



1

## 1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H24新規評価)	—	H25	H31	10.0	1.13	【工事概要】 延長1.21km 幅員6.0(9.75~12.0)m
第1回審議 (H29年度)	事業採択後 5年経過	H25	R3	15.0	1.12	【当初評価からの変更概要】 補償件数の増加・工法見直しによる事業費増 地図訂正による工期延長
第2回審議 (R2年度)	再評価後変更 (工期)	H25	R7	15.0	1.10	【前回評価からの変更概要】 用地交渉難航による工期延長 水路計画追加による工期延長

## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆目的

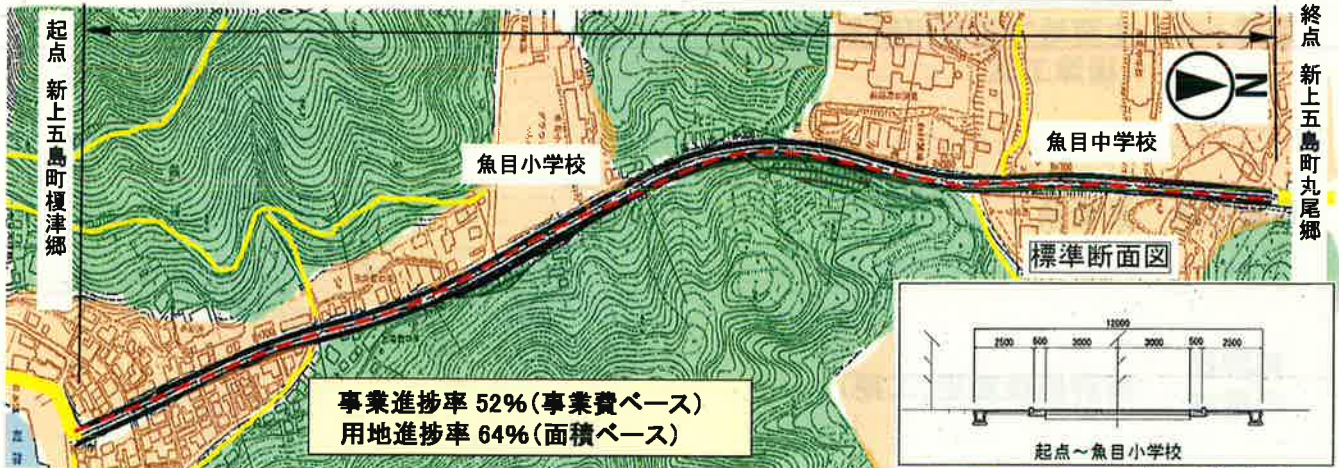
主要地方道有川新魚目線「榎津工区」は、通学路の交通安全確保及び交通円滑化による更なる周遊観光を図ることを目的としている。

### ◆事業概要

計画延長等	L=1.21km
幅員	W=6.0(9.75~12.0)m
計画交通量(R12)	4,913台/日

### ▼事業経過

平成25年度	事業化
平成28年度	用地買収着手



3

## 3. 事業の効果・必要性

- ・幅員狭小により通行に支障をきたしている。
- ・通学路区間であるが、歩道が整備されておらず、歩行者に危険を及ぼしている。

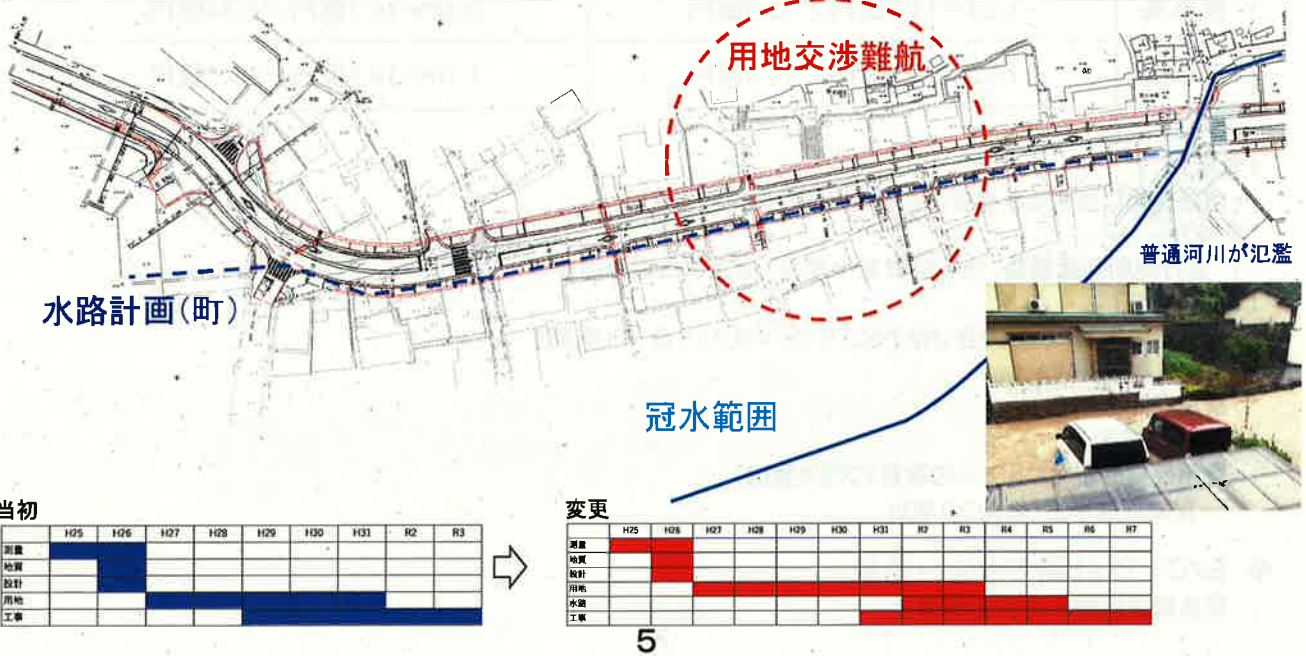


4

## 4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

### 【完了工期】R3(前回)→R7(今回)

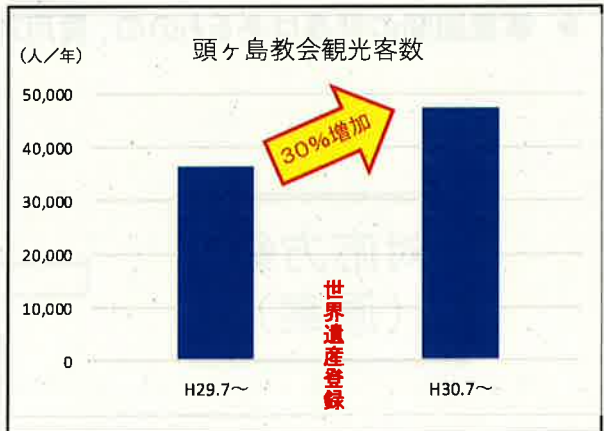
- ・用地交渉難航と新上五島町の水路の整備計画により工事期間が延伸した。
- ・H30に地権者が亡くなったことで相続多数となり、用地買収に日数を要している。
- ・R1の大雨時に榎津地区が冠水したことから、新上五島町が県道改良に合わせた水路整備を実施することとなった。



## 5. 社会経済情勢等の変化

### 【世界文化遺産への登録】

- ・H30.7に「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」として、頭ヶ島教会を含む頭ヶ島の集落が世界文化遺産に登録され、島内の観光客が増加してきている。
- ・頭ヶ島教会と同じ設計者により建築された国指定重要文化財でもある「青砂ヶ浦教会」への観光客も増加してきている。
- ・高級リゾートホテルに富裕層など多くの観光客がきている。
- ・榎津工区の整備により、走行性の向上や時間短縮効果による更なる周遊観光が見込まれる。



## 6. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成29年度)	今回評価 (令和2年度)
残事業	1.23=14.5億円/11.8億円	2.48=16.7億円/6.74億円
全事業	1.12=14.5億円/12.9億円	1.10=16.7億円/15.2億円

#### [費用]

- ・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

#### [便益]

- ・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

#### [プラス要因]

- ・交通量の増加 5,149台(H27センサス)⇒5,211台(R1実測)

#### [マイナス要因]

- ・事業期間の延長

#### [その他の要因]

- ・費用便益分析マニュアルの改訂(プラス要因)  
→貨物車原単位(価格)の増加

### ◆ B/Cでは計測できない効果

- ・緊急輸送道路の防災機能強化

7

## 7. 対応方針(原案)

- ◆ 主要地方道有川新魚目線「榎津工区」は、通学路の交通安全確保及び交通円滑化による更なる周遊観光を図ることを目的としている。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約52% [7.9億円/15.0億円](令和元年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで約64%となっている。
- ◆ 新上五島町からも整備促進を要望されている。
- ◆ 事業期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

対応方針  
(原案)


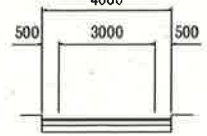
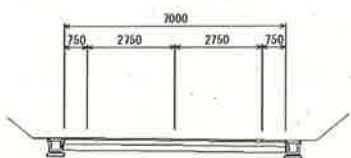



継続

## 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：対馬振興局道路課

担当課長名：田崎 智

事業名	主要地方道厳原豆酛美津島線（吹崎工区）	事業区分	主要地方道	事業主体	長崎県
起終点	自：ながさきけんつしましみつしままちかし 至：ながさきけんつしましみつしままちみかた 長崎県対馬市美津島町加志 長崎県対馬市美津島町箕形			延長	2.22 km
事業概要	主要地方道厳原豆酛美津島線（吹崎工区）は、円滑で安全な交通の確保及漁業及び、観光等の産業支援を図ることを目的としている。				
H26年度事業化	都市計画決定 なし	H30年度用地着手			
全体事業費	48.0億	事業進捗率	5%	供用済延長	—
計画交通量	1,128台/日（R12）				
費用対効果分析結果	B/C （事業全体）	1.06	総費用 （残事業）/（事業全体） 40.5/43.7億円 事業費：40.2/43.4億円 維持管理費：0.3/0.3億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 46.3/46.3億円 走行時間短縮便益：42.7/42.7億円 走行費用減少便益：3.3/3.3億円 交通事故減少便益：0.3/0.3億円	基準年  令和2年
	（残事業）	1.14			
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=0.96~1.16（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=0.98~1.17（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.01~1.11（事業期間 ±1年）		【残事業】B/C=1.03~1.25（交通量 ±10%） B/C=1.05~1.26（事業費 ±10%） B/C=1.09~1.20（事業期間 ±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>線形改良、拡幅による円滑で安全な交通の確保</li> <li>防災機能の向上（災害時の緊急輸送道路としての機能強化）</li> <li>漁業、観光等への産業支援。</li> </ul>				
関係する地方公共団体等の意見	「対馬市」及び「対馬市議会」より整備促進の要望が行われている。				
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	令和元年度末までの事業進捗率は5%で、用地進捗は30%と進捗しており、今年度も用地取得を継続して行い、令和8年度の事業完成を目指す。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等	地質の悪い箇所がありルート見直しの調査・検討に日数を要しているが、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、令和8年度の事業完成を目指す。				
施設の構造や工法の変更等	道路線形の見直し				
対応方針	見直し継続				
対応方針決定の理由	道路線形を見直したことによりコスト縮減が図られており、事業の必要性を考慮し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> <p>(現況)</p>  <p>(整備後)</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。

# 令和2年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

道建一9 道路改築事業  
主要地方道厳原豆酸美津島線  
(吹崎工区)

事業主体 長崎県

再評価の理由 事業採択後6~9年経過



1

## 1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H26新規評価)	—	H26	H31 (R3)	30.0	1.07	【工事概要】 延長2.0 km 幅員5.5(7.0)m トンネル工 820m
第1回審議 (R2年度)	事業採択後6~9 年経過	H26	R8	48.0	1.06	【工事概要(変更後)】 延長2.22km 幅員5.5(7.0)m トンネル工 1020m 【当初評価からの変更概要】 ルート見直しによるトンネル延長増、事業費増、工期延長

## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆目的

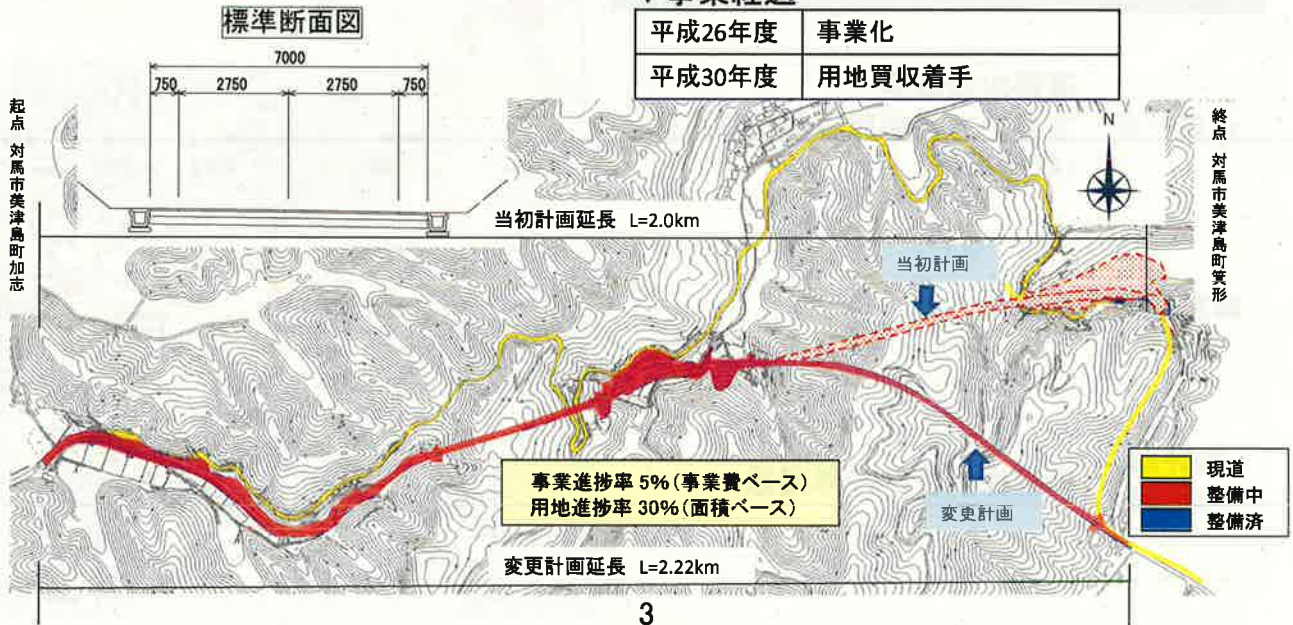
主要地方道巖原豆酸美津島線「吹崎工区」は、円滑で安全な交通の確保及び漁業、観光等の産業支援を図ることを目的としている。

### ◆事業概要

計画延長等	L=2.22km
幅員	W=5.5(7.0)m
計画交通量(R12)	1,128台/日

### ▼事業経過

平成26年度	事業化
平成30年度	用地買収着手



## 3. 事業の効果・必要性

- ・幅員狭小及び線形不良により通行に支障をきたしている。
- ・緊急輸送道路であるが、過去に災害が発生しており、災害危険箇所がある。





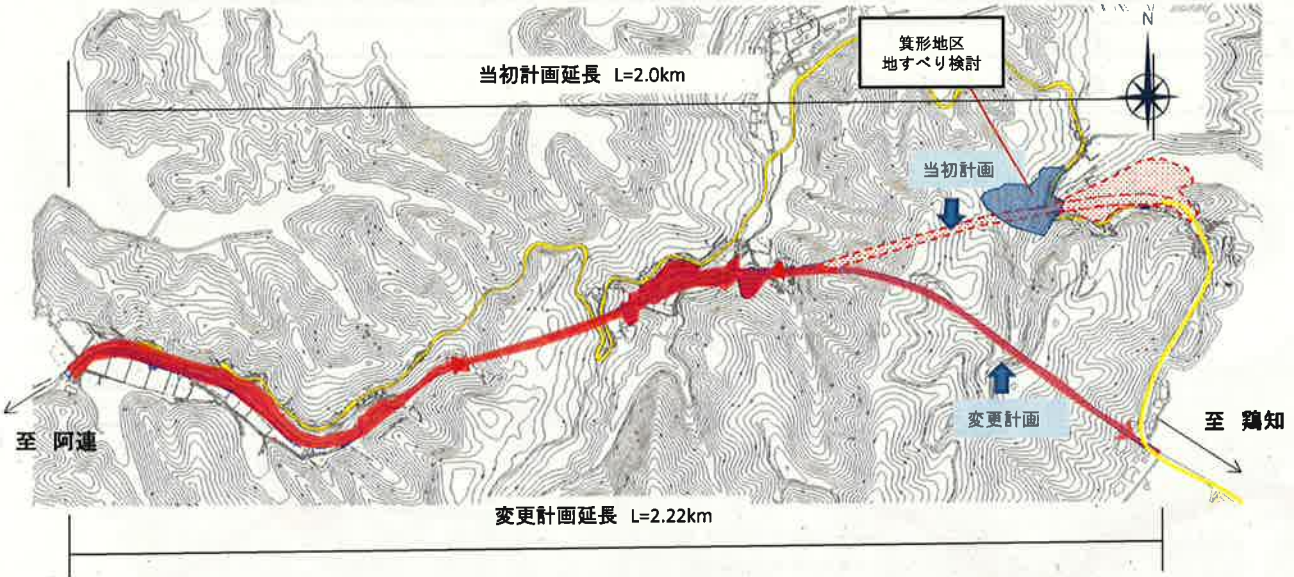
## 4. 事業の進捗状況(ルート見直し)

### 【ルートの見直し】

- ・詳細な調査の結果、地すべり対策に多額の費用がかかることが判明。
- ・当初計画では、費用対効果が出ないため、ルート見直しを検討。
- ・地すべり箇所を回避し、費用対効果が見込まれるルートを選定。

地すべり対策追加等による増加額

	増額
地すべり対策工	10.7億円
土工、法面対策工、落石対策工	2.0億円
その他(労務費や資材等の単価上昇、諸経費の上昇)	8.0億円
計	20.7億円

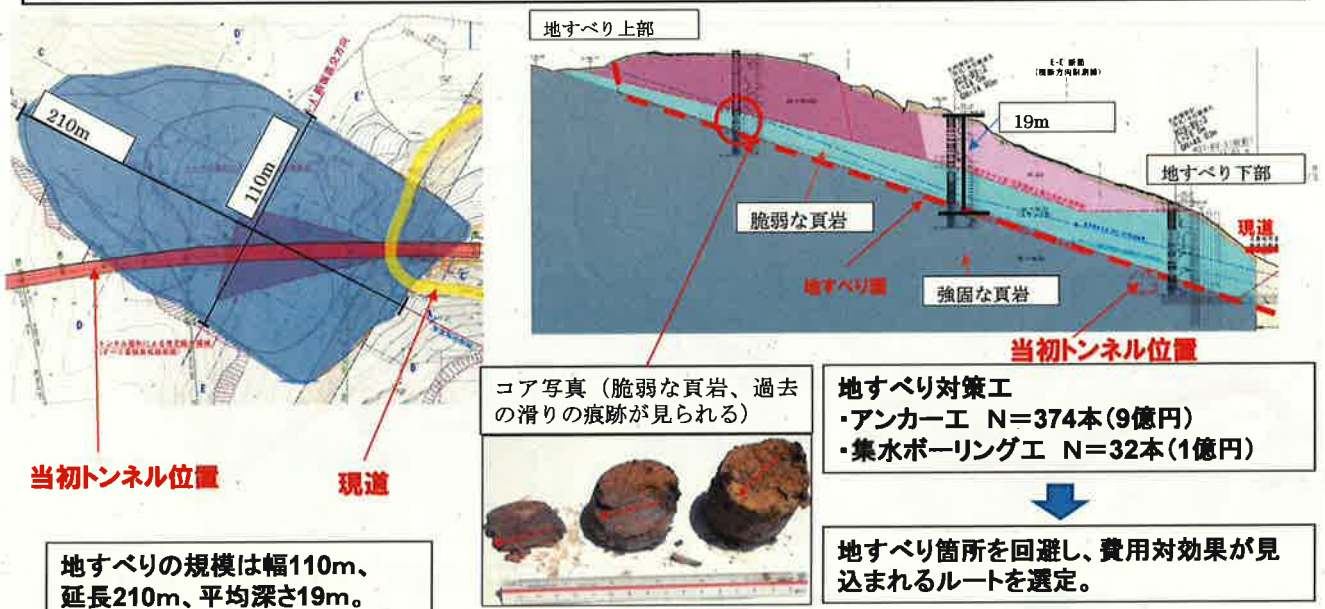


5

## 4. 事業の進捗状況(ルート見直し)

### 【地すべり対策】

- ・強固な頁岩と脆弱な頁岩の地層境界が地すべり面と想定される。
- ・トンネル掘削により地山がゆるむため地すべり対策が必要。

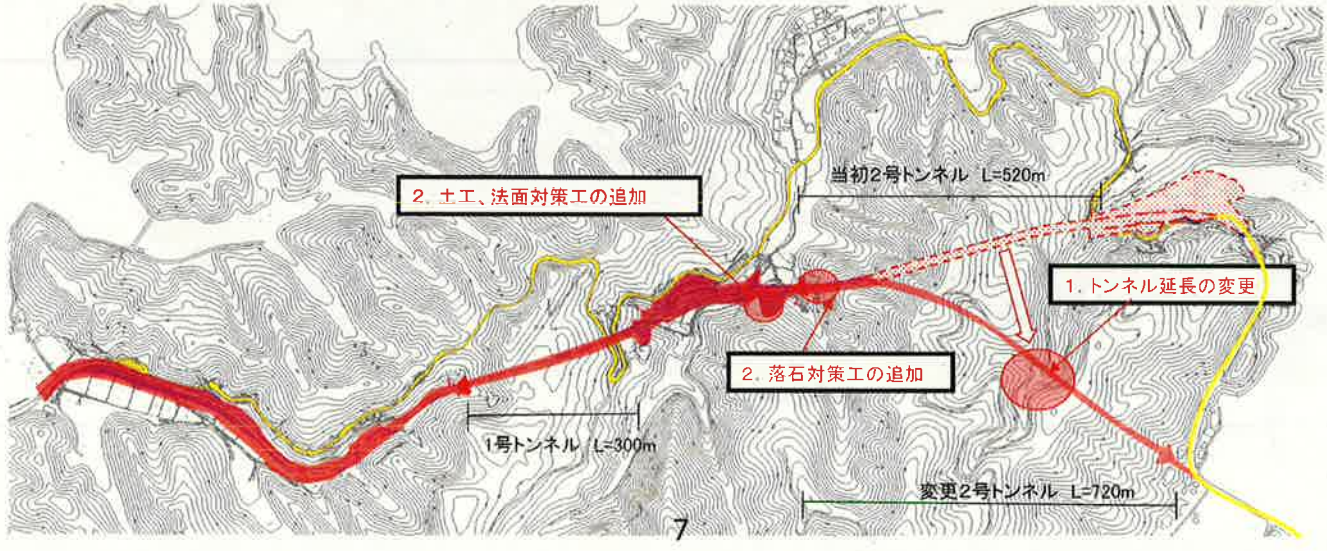


6

## 4. 事業の進捗状況(事業費の増加)

**【事業費】30億円(前回)→48億円(今回)**

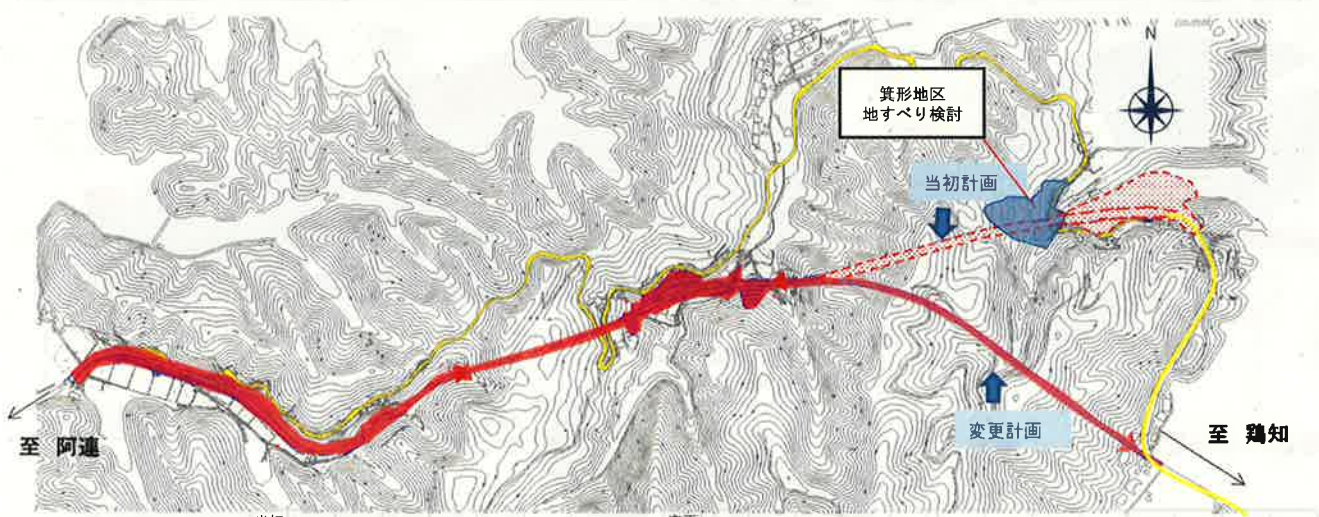
	事業費増の内容	増額	主な増額理由
1	トンネル工、トンネル付属施設工	9.5億円	ルート見直しによりトンネル延長が820mから1020mに増工
2	土工、法面対策工、落石対策工	2.0億円	地質調査の結果により土工増工、法面対策工、落石対策工の追加
3	その他	6.5億円	労務費や資材等の単価上昇
計		18.0億円	



## 4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

**【完了工期】R1(前回)→R8(今回)**

- ・地すべり検討に伴うルート見直しに時間を要したことにより工事着手が遅れている。
- ・トンネル延長増等により工事期間を延長する。



	当初						変更												
	H26	H27	H28	H29	H30	R1	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
測量																			
調査																			
設計																			
用地																			
工事																			

8

## 5. 社会経済情勢等の変化

### 【尾崎漁港の状況】

- ・マグロ養殖が盛んに行われており、近隣漁港と合わせて魚類養殖の拠点圏域を形成している。
- ・尾崎漁港から養殖マグロやその他活魚は、吹崎工区を經由して厳原港へ運ばれている。
- ・長崎県および対馬市では、尾崎漁港水産生産基盤整備事業(H28～)により効率的な水揚げ体制を構築するための浮棧橋や、港内静穏度の確保のための沖防波堤の整備等を実施している。



### 【尾崎漁港の漁獲量の増加】

- ・尾崎漁港の整備により漁獲量の増加の効果が見込まれる。
- ・今後、吹崎工区を通るトラック等の交通量が増加すると見込まれる。
- ・吹崎工区の整備により、運搬時間短縮効果や線形改良による活魚の鮮度を確保する等の効果が見込まれる。

9

## 6. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	当初 (平成26年度)	今回評価 (令和2年度)
残事業	—	1.14=46.3億円/40.5億円
全事業	1.07=26.6億円/24.9億円	1.06=46.3億円/43.7億円

#### 【費用】

- ・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

#### 【便益】

- ・走行時間短縮効果、走行経費減少便益、交通事故減少便益

#### 【プラス要因】

- ・時間短縮効果、大型車交通量の増加

#### 【マイナス要因】

- ・事業費の増加
- ・事業期間の延長

#### 【その他の要因】

- 費用便益分析マニュアルの改定(プラス要因)  
→貨物車原単位(価格)の増加

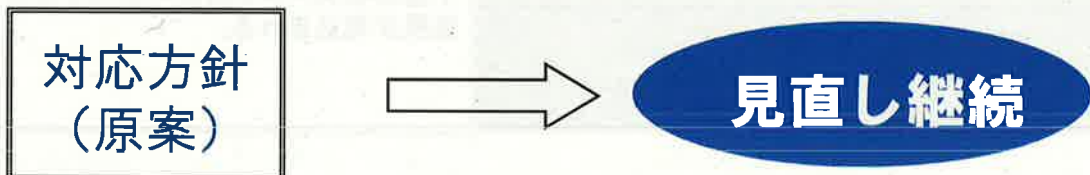
### ◆ B/Cでは計測できない効果

- ・緊急輸送道路の機能強化

10

## 7. 対応方針(原案)

- ◆ 主要地方道厳原豆酩美津島線「吹崎工区」は、円滑で安全な交通の確保及び漁業、観光等の産業支援を図ることを目的としている。
- ◆ 地すべり対策に多額の費用がかかることが判明したためルート見直しを行う。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約5% [2.5億円/48.0億円](令和元年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで約30%となっている。
- ◆ 対馬市からも整備促進を要望されている。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。



# 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：長崎振興局都市計画課  
担当課長名：川原 征吾

事業名	都市計画道路 滑石町線 <small>だいじんぐう</small> （大神宮工区）		事業区分	主要地方道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県長崎市滑石2丁目 <small>ながさきけんながさきしなめし2ちようめ</small> 至：長崎県長崎市滑石4丁目 <small>ながさきけんながさきしなめし4ちようめ</small>				延長	0.85km
事業概要	本路線は、国道206号と新長崎漁港を結ぶ主要地方道長崎畷刈線の一部である。沿線に長崎市最大の住宅団地があるほか、新長崎漁港周辺の宅地開発も進み、自動車交通量が増加して渋滞が著しいことから、拡幅整備を行うことにより交通環境の改善を図るものである。					
H23年度事業化	都市計画決定 あり		H24年度用地着手	H25年度工事着手		
全体事業費	67億円	事業進捗率	44%	供用済延長	-	
計画交通量	27,900台/日（R12）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.15 (残事業) 2.84	(残事業)/(事業全体) 27.9/153.8億円 〔事業費：27.7/153.6億円 維持管理費：0.24/0.24億円〕	(残事業)/(事業全体) 79.5/176.4億円 〔走行時間短縮便益：70.5/150.9億円 走行費用減少便益：8.4/23.4億円 交通事故減少便益：0.6/2.1億円〕	令和2年		
感度分析の結果	<p>【全体事業】交通量変動：B/C=1.09~1.18（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.17~1.21（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.09~1.20（事業期間 ±1年）</p> <p>【残事業】B/C=2.57~3.06（交通量 ±10%） B/C=2.70~3.29（事業費 ±10%） B/C=2.72~2.98（事業期間 ±1年）</p>					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通の円滑化と良好な都市環境が創造され、賑わいのあるまちづくりが推進される。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の活性化に大きく寄与するものとして早期実現が望まれる。</li> </ul>					
事業評価監査委員会の意見	-					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	-					
事業の進捗状況、残事業の内容	令和元年度末までの全体進捗率は44%であり、用地における進捗率は75%である。今後も、継続して用地取得や本工事を行い、令和6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	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地補償について、大規模物件（電話基地局、銀行、市役所支所など）の移転手法や代替地の調整に不測の日数を要していたが、一定の目途がついたため、今後は本格的に工事に着手予定である。</li> </ul>					
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>  <p>事業箇所</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図</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。  
※ 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。

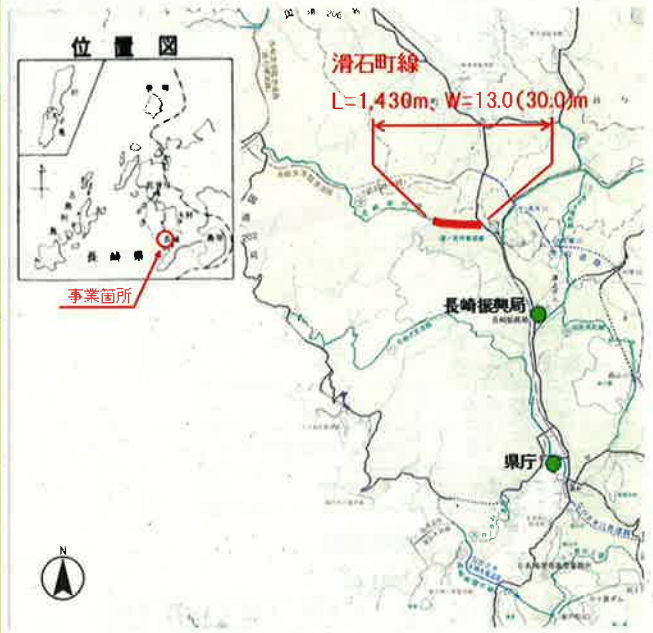
# 令和2年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

道建-10 街路事業  
都市計画道路  
滑石町線(大神宮工区)

事業主体 長崎県

再評価  
の理由 事業採択後10年経過



1

## 1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H23新規評価)	—	H23	R1	60.0	1.70	【工事概要】 延長850m 幅員13.0 (30.0) m
第2回審議 (R2年度)	事業採択後 10年経過	H23	R6	67.0	1.15	【前回評価からの変更概要】 事業費の増 (用地補償費の増) 工期の延長 (大型補償物件の移 転手法、代替地検討)

2

## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

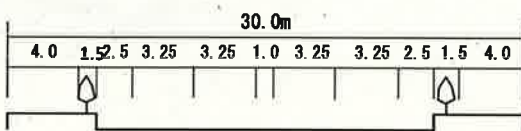
事業目的：沿線の開発により渋滞が著しくなっていることから、交通環境の改善を図るものである。



### 事業概要

計画延長等	L=1.43km
幅員	W=13.0(30.0)m
計画交通量(R12)	27,900台

### 標準断面図



### 事業経過（大神宮工区）

平成23年度	事業化
平成24年度	用地買収着手
平成25年度	工事着手

事業進捗率 44% (事業費ベース)  
用地進捗率 75% (面積ベース)

### 凡例

未整備	
整備中	
整備済み	
現道	

3

## 3. 事業の効果・必要性

### <交通環境の改善>

沿線に長崎市最大の住宅団地が位置するほか、郊外では新長崎漁港周辺で宅地開発が進むなど、交通容量不足による慢性的な渋滞が発生しており、円滑な交通が確保されていない状況にある。



4

## 4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)



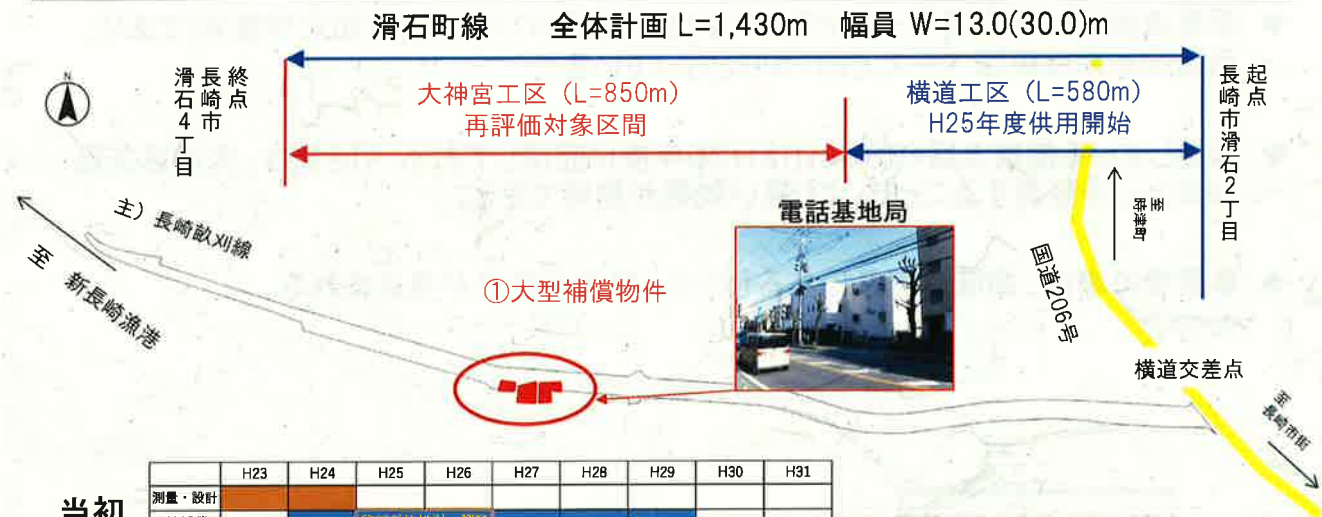
事業費増の内容	増額	主な増額理由
大型補償物件	約6.0億円	電話基地局等の大型移転補償費の精査による増工
その他	約1.0億円	労務費や資材・機材の単価上昇
計	約7.0億円	

5

## 4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R1(前回)→R6(今回)

・用地補償において、大型物件(電話基地局など)の移転手法や代替地の調整に不測の日数を要したため。



当初  
↓  
変更

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6
測量・設計	■	■												
用地補償			■	■	■	■	■	■	■					
工事										■	■	■	■	■

6



## 5. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成23年度)	今回評価 (令和2年度)
残事業	1.70 = 182.2億円 / 107.3億円	2.84 = 79.5億円 / 27.9億円
全事業	1.70 = 182.2億円 / 107.3億円	1.15 = 176.4億円 / 153.8億円

#### [費用]

・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

#### [便益]

・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

#### [マイナス要因]

・事業費の増

・工期の延長

### ◆ B/Cでは計測できない効果

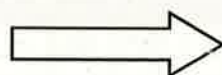
・沿線地域の生活環境改善(快適な歩行空間の確保)など

7

## 6. 対応方針(原案)

- ◆ 渋滞など交通環境が悪化しているため、4車線へ拡幅し、交通の円滑化を図る事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約44% [29.4億円/67.0億円](令和元年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで約75%となっている。
- ◆ 隣接している横道工区(580m)はH25年度に完成しており、引き続き、大神宮工区(850m)を整備することで、より高い効果が期待できる。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

対応方針  
(原案)




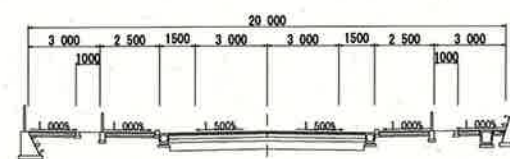

継続

8

## 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担 当 課： 県央振興局道路第二課

担当課長名： 酒井 進一

事業名	都市計画道路池田沖田線（竹松工区）	事業区分	一般県道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県大村市池田2丁目 <small>ながさきけんおおむらしいけだちようめ</small> 至：長崎県大村市沖田町 <small>ながさきけんおおむらしおむたちよう</small>			延長	1.97km
事業概要	都市計画道路池田沖田線（竹松工区）は、国道444号、都市計画道路久原池田線及び、市道富の原鬼橋線との広域ネットワークを形成することで、環状道路として国道34号の渋滞を緩和する事業。				
H22年度事業化	都市計画決定	あり	H24年度用地着手	H28年度工事着手	
全体事業費	64.6億	事業進捗率	86%	供用済延長	0.20km
計画交通量	8,700台/日（R12）				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.28 (残事業) 15.04	総費用 (残事業)/(事業全体) 5.8/68.7億円 〔 事業費：5.3/68.2億円 維持管理費：0.5/0.5億円 〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 87.9/87.9億円 〔 走行時間短縮便益：76.0/76.0億円 走行費用減少便益：9.3/9.3億円 交通事故減少便益：2.6/2.6億円 〕	基準年	令和1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=1.1~2.7（交通量 ±10%） 【残事業】B/C=10.1~26.1（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.24~1.26（事業費 ±10%） B/C=13.7~17.1（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.24~1.25（事業期間±1年） B/C=11.9~12.6（事業期間±1年）				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞緩和による地域間の道路ネットワークの向上。</li> <li>・ 交通安全性の向上（歩道整備による歩行者及び自転車の安全性確保）</li> <li>・ 防災機能の向上（災害時の緊急輸送道路としての機能強化）</li> </ul>				
関係する地方公共団体等の意見	「大村市」より整備促進の要望が行われている。				
事業再評価監視委員会の意見	事業継続（R1）				
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	令和元年度末までの事業進捗率は86%で、用地進捗は98%と進捗しており、今年度も用地取得を継続して行い、令和3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	想定より玉石の混入が多いことなどによる工法変更や処分により事業費が増加しているが、部分的な供用を行いながら令和3年度の事業完成を目指し、今後も引き続き事業の進捗を図っていく。				
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	<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>池田沖田線(竹松工区) L=1.97km</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。

# 令和2年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

道建-11 街路事業  
都市計画道路  
池田沖田線(竹松工区)

事業主体 長崎県

再評価  
の理由 再評価後変更(事業費)



## 1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H21新規評価)	—	H22	H29	40.0	2.61	【工事概要】 延長1.97km 幅員6.0(20.0)m
第1回審議 (R1年度)	事業採択後 10年経過	H22	R3	57.6	1.36	【当初評価からの変更概要】 埋蔵文化財調査による 事業費増と工期延長
第2回審議 (R2年度)	再評価後変更 (事業費)	H22	R3	64.6	1.28	【前回評価からの変更概要】 工法変更等による 事業費増

## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯



### ◆事業の目的

池田沖田線(竹松工区)は、国道444号、都市計画道路久原池田線及び市道富の原鬼橋線との広域ネットワークを形成することで、環状道路として国道34号の渋滞を緩和する事業。

### ◆事業概要

計画延長等	L=1.97km
幅員	W=6.0(20.0)m
計画交通量(R12)	8,700台

### ◆事業経過

平成22年度	事業化
平成24年度	用地取得着手
平成28年度	工事着手
令和元年度	210m供用開始

3

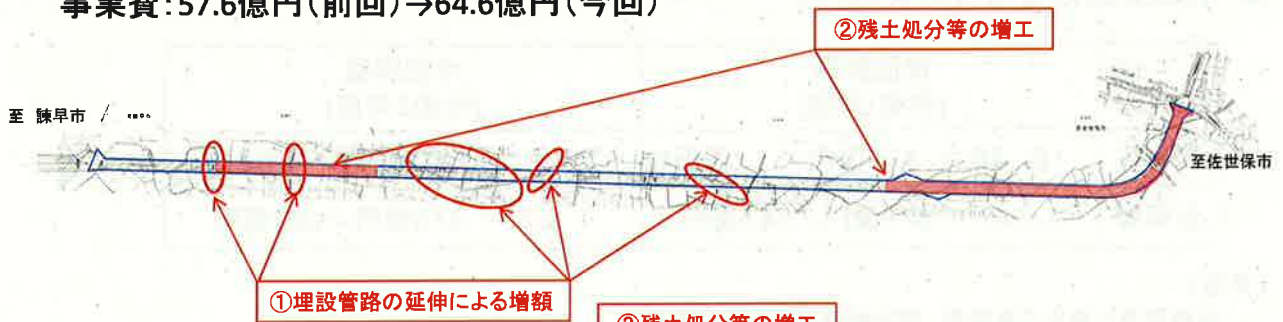
## 3. 事業の効果・必要性



4

### 3. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

事業費: 57.6億円(前回) → 64.6億円(今回)

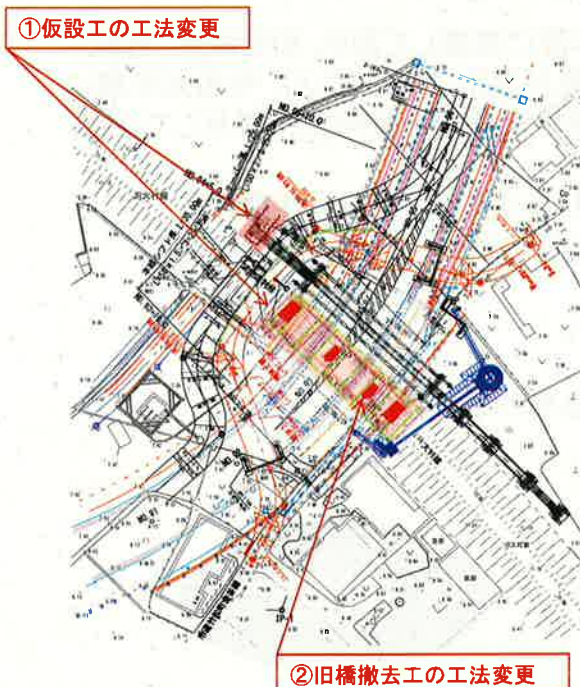


事業費増の内容	増額	主な増額理由
①埋設管路の延伸による増額	約0.6億円	立上柱の位置について地権者及び隣接者との調整の結果、埋設距離が延伸したことによる、補償費増額
②残土処分等の増工	約0.9億円	他工区の廃用先がなくなったため、残土処分費追加及び転石の処分費追加
計	約1.5億円	

5

### 3. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

事業費: 57.6億円(前回) → 64.6億円(今回)



事業費増の内容	増額	主な増額理由
①仮設工の工法変更	約5億円	転石の混入が多く、通常工法での施工不可による、仮設工法の変更
②旧橋撤去工の工法変更	約0.5億円	近隣住民から騒音に配慮を求められ、静的破壊工に変更
計	約5.5億円	

6

## 4. 事業の投資効果

### ◆ 竹松工区の費用対効果(B/C)

	前回評価 (令和1年度)	今回評価 (令和2年度)
残事業	12.38 = 87.9億円 / 7.1億円	15.15 = 87.9億円 / 5.8億円
全事業	1.36 = 87.9億円 / 64.6億円	1.28 = 87.9億円 / 68.7億円

#### 〔費用〕

- ・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

#### 〔便益〕

- ・走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

#### 〔マイナス要因〕

- ・事業費の増

### ◆ B/Cでは計測できない効果

- ・沿線地域の生活環境改善

7

## 5. 対応方針(原案)

◆国道444号、都市計画道路久原池田線及び市道富の原鬼橋線との広域ネットワークを形成し、環状道路として国道34号の渋滞緩和に寄与する事業である。

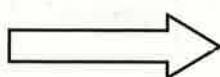
◆隣接している小路口工区(1.45km)はH26年度に完成しており、引き続き、竹松工区(1.97km)を整備することで、より高い効果が期待できる。なお、令和元年度に約210mを暫定供用したことにより、地域の利便性及び安全性向上に寄与している。

◆事業進捗率は事業費ベースで約86%[55.6億円/64.6億円](令和元年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで約96%となっている。

◆大村市から整備促進を要望されている。

◆事業費の増額はあるものの、費用対効果が見込まれる。

対応方針  
(原案)



継続

8