

# 事後評価結果（令和 4 年度）

整理番号	道建-1
担当課	島原振興局道路第二課
担当課長名	小川 勝治

事業名	一般国道251号 吾妻愛野バイパス	事業区分	道路改築事業	事業主体	長崎県
起終点	自：雲仙市吾妻町 至：雲仙市愛野町	延長	1.7km		

### 事業概要

一般国道251号吾妻愛野バイパスは、島原道路の一部を構成し、平成25年に供用した愛野森山バイパスと、現在事業中の瑞穂吾妻バイパスに接続する延長1.7kmの自動車専用道路である。

### 事業の目的・必要性

島原道路の一部として広域ネットワークを形成し、島原半島地域から九州横断自動車道、空港、新幹線駅など広域交通拠点へのアクセス向上、島原半島地域と長崎・県央地域との地域連携強化、地域産業の活性化を目的としている。

### 事業概要図

#### 位置図



工期	着工	H 23 年度
	完了	H 29 年度
事業費	当初	71.0 億円
	最終	71.0 億円
B/C	再評価時点	1.24 総便益(B) 83 億円 総費用(C) 67 億円 基準年度 H 27 年度
	事後評価時点	1.31 総便益(B) 118 億円 総費用(C) 90 億円 基準年度 R 4 年度
事業期間	事業化年度	H 23 年度 用地着手 H 24 年度 供用年 (当初) H 29 年度
	都市計画決定	H - 年度 工事着手 H 25 年度 供用年 (実績) H 29 年度
事業費	再評価時	(名目値) - 億円 実績 (名目値) - 億円
		(実績値) 71 億円 (実績値) 71 億円
交通量 (当該路線)	再評価時	7,100 台/日 (R22推計)
		実績 12,000 台/日 (R22推計)
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		- → - km/h (供用前年次) H- 年度 (供用後年次) H- 年度
整備対効果分析結果 (再評価)	B/C	総費用 67 億円 総便益 83 億円 基準年
	1.24	(事業費 66 億円) (維持管理費 0.46 億円) (走行時間短縮便益 57 億円) (走行経費減少便益 16 億円) (交通事故減少便益 9.1 億円) H 27 年
整備対効果分析結果 (事後)	B/C	総費用 89.8 億円 総便益 118.1 億円 基準年
	1.31	(事業費 89.2 億円) (維持管理費 0.6 億円) (走行時間短縮便益 94.6 億円) (走行経費減少便益 18.1 億円) (交通事故減少便益 5.4 億円) R 4 年
事業遅延によるコスト増		費用増加額 - 便益減少額 -
事業遅延の理由	事業遅延なし。	

	<p>客観的評価指標に対する事後評価項目</p> <p>所要時間の短縮により、島原半島地域から九州横断自動車道(諫早IC)、長崎空港、諫早駅(新幹線駅)、国立長崎医療センター(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>また、生鮮野菜をいち早く消費地に届けことが可能となり、地域の基幹産業である農業の発展を支援している。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>沿線企業における資材等の輸送時間の短縮や輸送経費の節減など、物流効率化を支援している。</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対する項目</p> <p>特になし。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>島原道路の一部である「有明瑞穂バイパス」が令和2年度に新規事業化している。</p> <p>「諫早インター工区」が令和元年度に、「長野～栗面工区」が令和4年度に供用している。</p>	
<p>対応方針</p>	
<p>当該事業に係わる対応方針</p> <p>(今後事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <p>吾妻愛野バイパスの整備により、「所要時間の短縮」、「広域ネットワークの形成」など、一定の効果が得られており、「地域産業活動の支援」、「緊急医療体制の強化支援」といった波及的効果にも貢献していることから、当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。</p>	
<p>同種事業に係わる対応方針</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>島原道路全体としての整備効果を発揮するためには、未整備区間の整備推進が重要である。</p> <p>また、吾妻愛野バイパスは、地元住民や農業関係者に当該事業への理解を深めていただくことで、円滑に工事を進め事業を完了することが出来た。今後も同種事業において、計画段階から地元説明を行い、合意形成を図ることが重要と考える。</p>	
<p>特記事項</p>	

# 令和4年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 事後評価対象事業

道建-1	道路改築事業 一般国道251号 (吾妻愛野バイパス)
事業主体	長崎県
事後評価 の理由	再評価実施 全体事業費10億円以上 事業完了後5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	H29	71.0	1.40	【工事概要】 延長L=1.7km 幅員W=7.0 (12.0) m
第1回審議 (H27年度)	事業採択後 5年経過	H23	H29	71.0	1.24	【前回評価からの変更概要】 将来交通需要量の変更
第2回審議 (R4年度)	事業完了後 5年経過	H23	H29	71.0	1.31	【前回評価からの変更概要】 将来交通需要量の変更

2



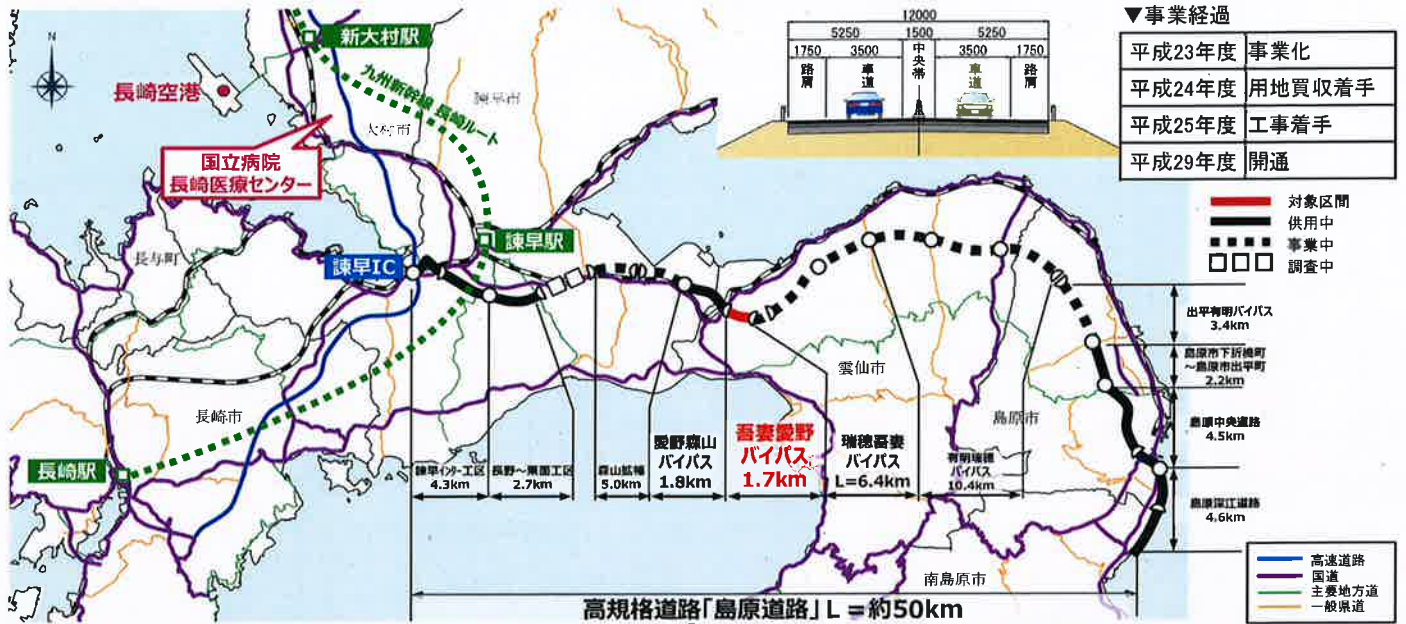
## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆事業の目的

島原道路の一部として**広域ネットワークを形成**し、島原半島地域から九州横断自動車道、空港、新幹線駅など**広域交通拠点へのアクセス向上**、島原半島地域と長崎・県央地域との**地域連携強化**、**地域産業の活性化**を目的としている。

### ◆事業概要

一般国道251号吾妻愛野バイパスは、島原道路の一部を構成し、平成25年に供用した愛野森山バイパスと、現在事業中の瑞穂吾妻バイパスに接続する延長1.7kmの自動車専用道路である。



3

## 3. 事業の効果の発現状況(所要時間の短縮)

### ◆所要時間の短縮

- ・吾妻愛野バイパスが整備され、所要時間が**約4分短縮**した。
- ・愛野森山バイパスと連結し、広域ネットワークの一部を形成することで、地域間の連携強化に寄与している。

開通前:

JA総合集荷場入口交差点～農道通内線  
～国道251号～愛野森山バイパス～国道57号  
～田尻交差点

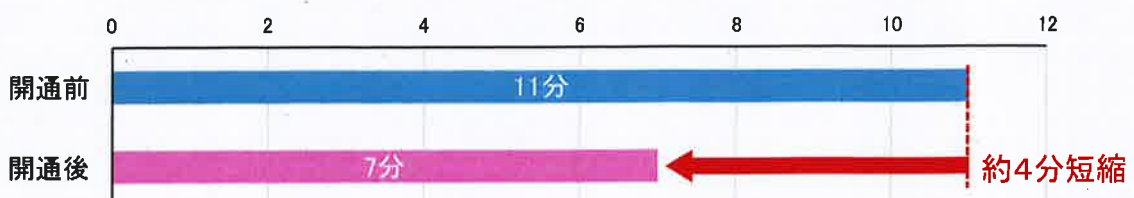
開通後:

JA総合集荷場入口交差点～雲仙グリーンロード  
～吾妻愛野バイパス～愛野森山バイパス  
～国道57号～田尻交差点

※愛野ICが諫早方面のハーフICのため、  
吾妻西IC～森山東IC間の2区間で効果を検証



JA総合集荷場入口交差点から田尻交差点までの所要時間変化



4

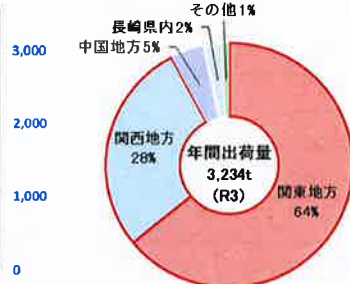
### 3. 事業の効果の発現状況(地域産業活動の支援)

#### ◆生鮮野菜などの農産品流通を支援

- ・吾妻西IC付近のJA島原雲仙総合集荷場では、近年取引高が堅調に推移しているブロッコリーを島原半島内全域から集荷し、9割以上を関東や関西の大規模消費地に届けている。
- ・島原道路の整備による所要時間の短縮により、鮮度保持が大切な生鮮野菜をいち早く消費地に届けることが可能となり、地域の基幹産業である農業の発展を支援している。



▲ ブロッコリー取引高の推移



▲ ブロッコリーの出荷先



▲JA島原雲仙総合集荷場でのブロッコリー出荷の様子

#### ◆沿線企業の物流効率化を支援



- ・鋼材の搬入や、建築鉄骨等の搬出に、大型トレーラーを利用しており、その大半が諫早IC経由で取引を行っている。
- ・吾妻愛野バイパスが利用することで、輸送時間の短縮や輸送経費の節減につながっている。

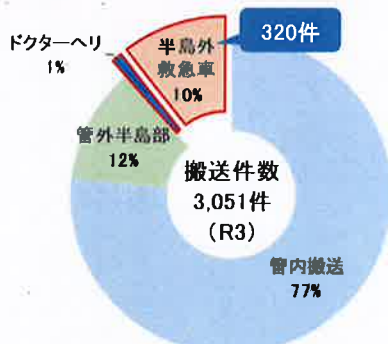
(吾妻西IC付近の鉄工所ヒアリング結果)



### 3. 事業の効果の発現状況(緊急医療体制の強化支援)

#### ◆安心な暮らしを守る救急搬送を支援

- ・島原道路沿線の3消防署(島原消防署・北分署・布津分署)管轄区域から、半島外への管外搬送は、全体の約1割を占め、救急車による搬送は320件(令和3年)となっている。
- ・救急搬送の時間短縮や走行性向上により、地域住民の安心に寄与するとともに、搬送患者の負担軽減につながっている。



▲ 島原広域消防管内東部3署の救急搬送先内訳



▲ 島原広域消防管内各消防署・分署の管轄区域



- ・大村市の三次医療施設(長崎医療センター)まで往復で3時間かかるが、管外搬送した際に、管内の救急車が空になるのが課題。搬送の時間短縮が図られると管内の活動時間が増加し、患者の負担が減るので良い。
- ・島原道路などの規格が高い道路が整備されれば、ブレーキ操作が少なくなるので、時間短縮につながる。

(島原広域消防本部ヒアリング結果)



## 4. 費用対効果の算定の基礎となった要因の変化

		前回 再評価(H27)	今回 事後評価(R4)	主な変更点	
費用対効果 (B/C)		1.24	1.31	下記のほか 最新マニュアルによる算出	
便益(B) の 算定基礎	将来交通量	7,100台	12,000台	事業化によるネットワークを見直し、将来交通需要量を変更	
	推計年次	R22		-	
	延長	L=1.7km		-	
	幅員	W=12.0m (2車線)		-	
	事業費	71.00億円	71.00億円	-	
	工期	H23~H29	H23~H29	-	
その他	利用状況	現況交通量	-	3,933台	-
		観測年次	-	H30	-

7

## 5. 社会経済情勢の変化

### ◆関連する事業の状況変化

- ・ 島原道路の一部である「有明瑞穂バイパス」が令和2年度に新規事業化している。
- ・ 「諫早インター工区」が令和元年度に、「長野～栗面工区」が令和4年度に供用している。



8



9

## 6. 対応方針(原案)

### ○改善措置の必要性

- ◆ 吾妻愛野バイパスは、島原道路の一部として広域ネットワークを形成し、島原半島地域から九州横断自動車道、空港、新幹線駅など広域交通拠点へのアクセス向上、島原半島地域と長崎・県央地域との地域連携強化、地域産業の活性化を目的としている。
- ◆ 吾妻愛野バイパスの整備により、「所要時間の短縮」、「広域ネットワークの形成」など、一定の効果が得られており、「地域産業活動の支援」、「緊急医療体制の強化支援」といった波及的効果にも貢献していることから、当面の改善措置の必要はない。

### ○今後の事後評価の必要性

- ◆ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。

### ○同種事業の計画・調査のあり方等



- ◆ 島原道路全体としての整備効果を発揮するためには、未整備区間の整備推進が重要である。
- ◆ また、吾妻愛野バイパスは、地元住民や農業関係者に当該事業への理解を深めていただくことで、円滑に工事を進め事業を完了することが出来た。今後も同種事業において、計画段階から地元説明を行い、合意形成を図ることが重要と考える。



事後評価結果（令和 4 年度）

※水色のセル箇所を入力すること。  
 ※他の課の「行」は、「非表示」にすること。

整理番号	道建-2
担当課	上五島支所建設課
担当課長名	平井 太郎

事業名	一般県道青方港魚目線		事業区分	道路事業	事業主体	長崎県	
起終点	自：南松浦郡新上五島町奈摩郷 至：南松浦郡新上五島町奈摩郷			延長	2.19km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>一般県道青方港魚目線は、島内の中心部である青方地区と島北部地区を結ぶ幹線道路であるが、当該区間は幅員狭小で線形も悪く、危険な状況となっていることから、道路整備を行い、走行性・安全性の向上を図るものである。</p> <p><b>事業の目的・必要性</b></p> <p>地域の拠点間を結ぶ道路の交通円滑化を図り、日常生活の利便性等の向上や拠点の形成を強く支援する道づくりを目的としている。</p>							
<p><b>事業概要図</b></p> <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>事業箇所</p>  </div> </div>							
工期	着工	H 16 年度	完了	H 29 年度			
事業費	再評価時	22.0 億円					
	最終	22.0 億円					
B/C	再評価時	1.57	総便益(B) 39.3 億円	総費用(C) 25.1 億円	基準年度	H 25 年度	
	事後評価時点	1.03	総便益(B) 40 億円	総費用(C) 38.7 億円	基準年度	R 4 年度	
事業期間	事業化年度	H 16 年度	用地着手	H 16 年度	供用年 (当初)	H 22	変動
	都市計画決定	H 年度	工事着手	H 年度	(実績)	H 29	
事業費	再評価時	(名目値)	億円	実績	(名目値)	億円	変動
		(実績値)	22 億円		(実績値)	22 億円	
交通量 (当該路線)	再評価時	4,554 台/日		実績	2,969 台/日		変動
							0.9 倍
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		26.0 → 40.0 km/h (供用前年次) H 29 年度 (供用後年次) R 3 年度		交通事故減少		- 件 → - 件 (供用前現道→供用後現道)	
整備対効果分析結果 (再評価)	B/C	1.57	総費用	25.12 億円	総便益	39.33 億円	基準年 H 25 年
			(事業費)	23.70 億円	(走行時間短縮便益)	37.31 億円	
			(維持管理費)	1.42 億円	(走行経費減少便益)	1.85 億円	
					(交通事故減少便益)	0.17 億円	
整備対効果分析結果 (事後)	B/C	1.03	総費用	38.74 億円	総便益	40 億円	基準年 R 4 年
			(事業費)	38.46 億円	(走行時間短縮便益)	37.47 億円	
			(維持管理費)	0.28 億円	(走行経費減少便益)	2.40 億円	
					(交通事故減少便益)	0.14 億円	
事業遅延によるコスト増		費用増加額		便益減少額			
事業遅延の理由		用地取得が遅延したことにより、工期が遅延した					
客観的評価指標に対する事後評価項目		走行時間の短縮(156秒)					
その他評価すべきと判断した項目		道路改良により、車両及び歩行者の安全性が確保された。					



事業による環境変化	環境影響評価に対する項目	
	特になし	
	その他評価すべきと判断した項目	
	特になし	
	事業を巡る社会経済情勢等の変化	
	特になし	
	対応方針	
	当該事業に係わる対応方針 (今後事後評価の必要性及び改善措置の必要性)	
	道路整備に伴い、車両走行性の向上及び利用者の安全性確保が図られており、事業の効果が確認できることから、今後の事業評価、改善措置の必要はない。	
	同種事業に係わる対応方針 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)	
	関係機関と連携し適切な事業管理に努め、事業効果が早期に発現できるよう早期完成に努める。	
	特記事項	
	特になし	

# 令和4年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 事後評価対象事業

道建-2 道路事業  
一般県道青方港魚目線  
奈摩工区

事業主体 長崎県

事後評価の理由  
再評価実施  
全体事業費10億円以上  
事業完了後5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 (H15新規評価)	-	H16	H22	20.0	2.45	【工事概要】 延長L=2.19km 幅員W=6.0 (9.75~12.0) m
第1回審議 (H25年度)	事業採択後 10年経過	H16	H26	22.0	1.57	【前回評価からの変更概要】 用地取得難航による工期延長 補償費、工事内容の見直しによる事業費増額
第2回審議 (R4年度)	事業完了後 5年経過	H16	H29	22.0	1.03	【前回評価からの変更概要】 用地取得難航による工期延長



## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆事業の目的

一般県道青方港魚目線は、島内の中心部である青方地区と島北部地区を結ぶ幹線道路であるが、当該区間は幅員狭小で線形も悪く危険な状況となっていることから、道路整備を行い、走行性・安全性の向上を図るものである。

### ◆事業概要

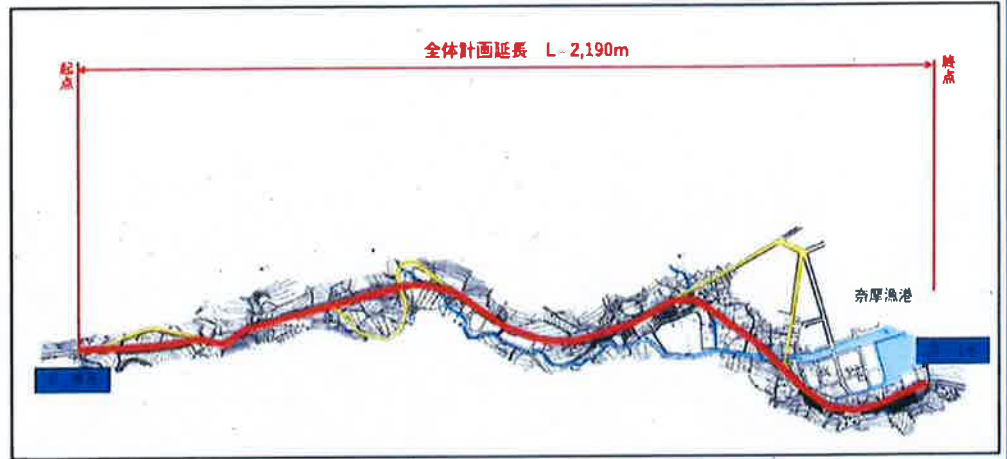
一般県道青方港魚目線（奈摩工区）は、車道幅員の確保、線形不良箇所改良及び歩道の整備により、利用者の安全性を確保し、併せて観光等の産業支援を図るものである。

#### ▼事業経過

平成16年	事業化
平成16年	用地買収着手
平成18年	工事着手
平成29年	完成

#### ▼事業概要

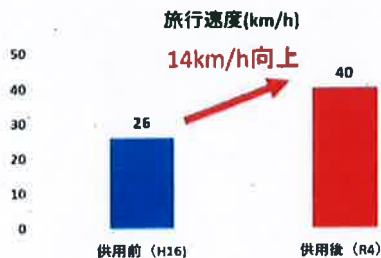
延長：2,190m  
幅員：6.0(9.75～12.0)m  
事業費：22.0億円  
事業期間：平成16年度～平成29年度



3

## 3. 事業の効果の発現状況（走行性・安全性の向上）

### ◆走行性の向上

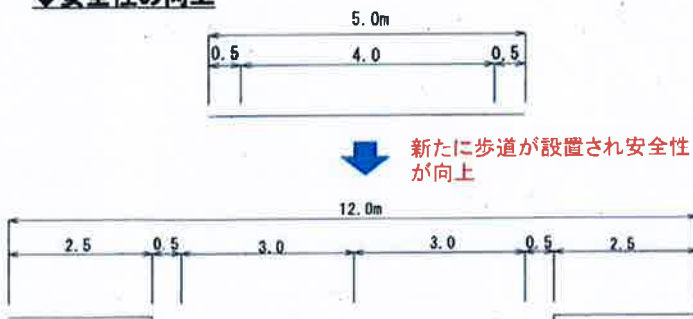


### ●整備前(H16)



整備前：幅員が狭く、歩道も設置されていない。

### ◆安全性の向上



### ●整備後(R4)



整備後：走行性が向上し、歩道も設置され、歩行者の安全が向上。

4

#### 4. 費用対効果の算定の基礎となった要因の変化

		前回 再評価(H25)	今回 事後評価(R4)	主な変更点	
費用対効果 (B/C)		1.57	1.03	-	
便益(B) の 算定基礎	将来交通量	4,422台	2,792台	-	
	推計年次	R12	R22	-	
コスト(C) の 算定基礎	延長	L=2,190m		-	
	幅員	W=6.0(9.75~12.0)m(2車線)		-	
	事業費	22億円	22億円	-	
	工期	H16~H26	H16~H29	次スライドのとおり	
その他	利用状況	現況交通量	4,554	2,969	-
		観測年次	H22	R3	-

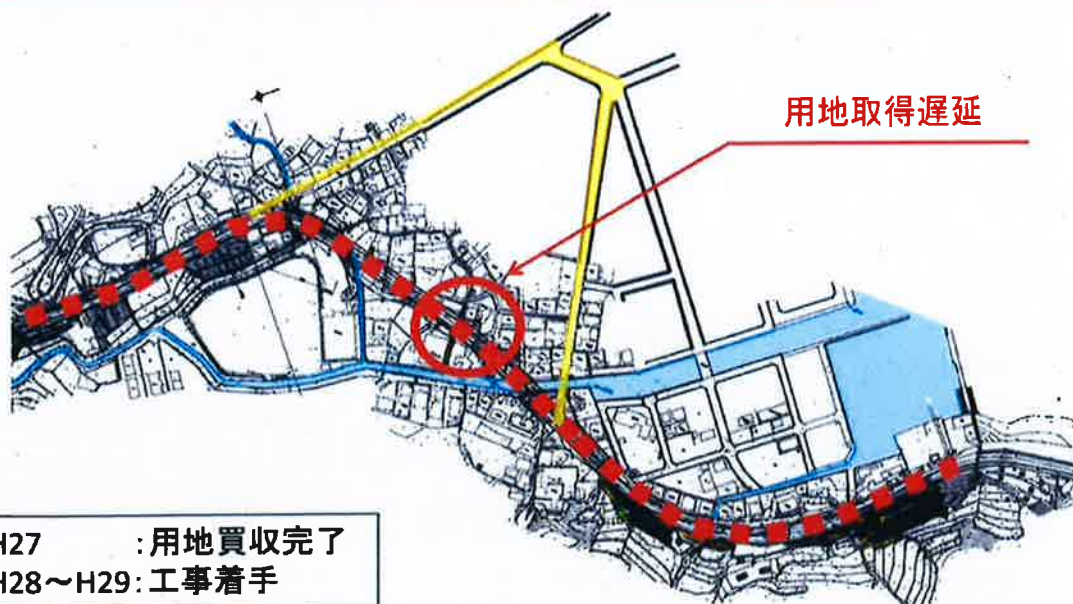
5

#### 4. 費用対効果の算定の基礎となった要因の変化(工期の延伸)

##### 【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

工期の延伸 H26(前回)→H29(今回)

用地取得(相続多数による時効取得裁判)が遅延したことにより、工期の延伸が生じた。



6



## 5. 対応方針(原案)

### ○改善措置の必要性

- ◆ 当該工区は、地域の拠点間を結ぶ道路の交通円滑化を図り、日常生活の利便性等の向上や拠点の形成を強く支援する道づくりを目的としている。
- ◆ 事業の整備により、旅行速度が向上し、地域の拠点間の交通円滑化が図られ、また、併せて実施した歩道整備により、歩行者の安全も向上したことから、当面の改善措置の必要はない。

### ○今後の事後評価の必要性

- ◆ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。



### ○同種事業の計画・調査のあり方等

- ◆ 地域住民や関係機関との連携が不可欠であり、相互理解を得ながら事業を進めることが必要と考える。

事後評価結果（令和 4 年度）

※水色のセル箇所を入力すること。  
 ※他の課の「行」は、「非表示」にすること。

整理番号	道建-3
担当課	上五島支所建設課
担当課長名	平井 太郎

事業名	一般国道384号		事業区分	道路事業	事業主体	長崎県	
起終点	自：南松浦郡新上五島町三日ノ浦郷 至：南松浦郡新上五島町相河郷			延長	2.00km		
<b>事業概要</b> 一般国道384号は、島内を縦断し、島南部と中心部を結ぶ重要な幹線道路であり、緊急輸送道路に指定されている。しかし、当該区間は幅員狭小で線形も悪く危険な状況となっていることから、道路整備を行い、走行性・安全性の向上及び緊急輸送道路の機能強化をはかるものである。							
<b>事業の目的・必要性</b> 地域の拠点間を結ぶ道路の交通円滑化を図り、日常生活の利便性等の向上や拠点の形成を強く支援する道づくりを目的としている。							
<b>事業概要図</b>							
							
工期	着工	H 19 年度					
	完了	H 29 年度					
事業費	再評価時	68.5 億円					
	最終	70.2 億円					
B/C	再評価時	1.19	総便益(B) 90.3 億円	総費用(C) 76.2 億円	基準年度 H 28 年度		
	事後評価時点	1.13	総便益(B) 113 億円	総費用(C) 99.7 億円	基準年度 R 4 年度		
事業期間	事業化年度	H 19 年度	用地着手	H 21 年度	供用年 (当初)	H 25 年度	変動
	都市計画決定	H 年度	工事着手	H 年度	(実績)	H 29 年度	0.6 倍
事業費	再評価時	(名目値)		億円		実績	(名目値) 億円
		(実績値)		68.5 億円			(実績値) 70 億円
交通量 (当該路線)	再評価時	5,367 台/日		実績		4,688 台/日	
	再評価時	29.0 → 50.0 km/h		交通事故減少		- 件 → - 件	
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	(供用後前年次) H 29 年度		(供用後年次) R 3 年度		(供用前現道→供用後現道)		
整備対効果分析結果 (再評価)	B/C	1.19	総費用 76.15 億円 事業費 75.86 億円 維持管理費 0.29 億円	総便益 90.27 億円 走行時間短縮便益 79.23 億円 走行経費減少便益 9.63 億円 交通事故減少便益 1.41 億円	基準年 H 28 年		
	B/C	1.13	総費用 99.71 億円 事業費 99.34 億円 維持管理費 0.36 億円	総便益 112.74 億円 走行時間短縮便益 101.17 億円 走行経費減少便益 10.65 億円 交通事故減少便益 0.93 億円	基準年 R 4 年		
事業の効果等	事業遅延によるコスト増	費用増加額		便益減少額			
	事業遅延の理由	平成28年度の再評価以降、事業の遅延は無い。					
客観的評価指標に対する事後評価項目							
走行時間の短縮(229秒)							
その他評価すべきと判断した項目							
道路改良により、車両及び歩行者の安全性が確保された。							



事業による環境変化	環境影響評価に対する項目
	特になし
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし
	事業を巡る社会経済情勢等の変化
	特になし
	対応方針
	当該事業に係わる対応方針 (今後事後評価の必要性及び改善措置の必要性)
	道路整備に伴い、車両走行性の向上及び利用者の安全性確保が図られており、事業の効果が確認できることから、今後の事業評価、改善措置の必要はない。
	同種事業に係わる対応方針 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)
	関係機関と連携し適切な事業管理に努め、事業効果が早期に発現できるよう早期完成に努める。
	特記事項
	特になし

# 令和4年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 事後評価対象事業

道建-3 道路事業  
一般国道384号  
三日ノ浦バイパス

事業主体 長崎県

事後評価の理由  
再評価実施  
全体事業費10億円以上  
事業完了後5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 (H18新規評価)	-	H19	H25	46.0	1.50	【工事概要】 延長L=2.0km 幅員W=6.0(9.75)m
第1回審議 (H28年度)	事業採択後 10年経過	H19	H29	68.5	1.19	【前回評価からの変更概要】 用地取得難航による工期延長 軟弱地盤対策の追加による事業費増額
第2回審議 (R4年度)	事業完了後 5年経過	H19	H29	70.2	1.13	【前回評価からの変更概要】 トンネルの地質変更による事業費増額



## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆事業の目的

一般国道384号は、島内を縦断し、島南部と中心部を結ぶ重要な幹線道路であり、緊急輸送道路に指定されている。しかし、当該区間は幅員狭小で線形も悪く危険な状況となっていることから、道路整備を行い、走行性・安全性の向上及び緊急輸送道路の機能強化を図るものである。

### ◆事業概要

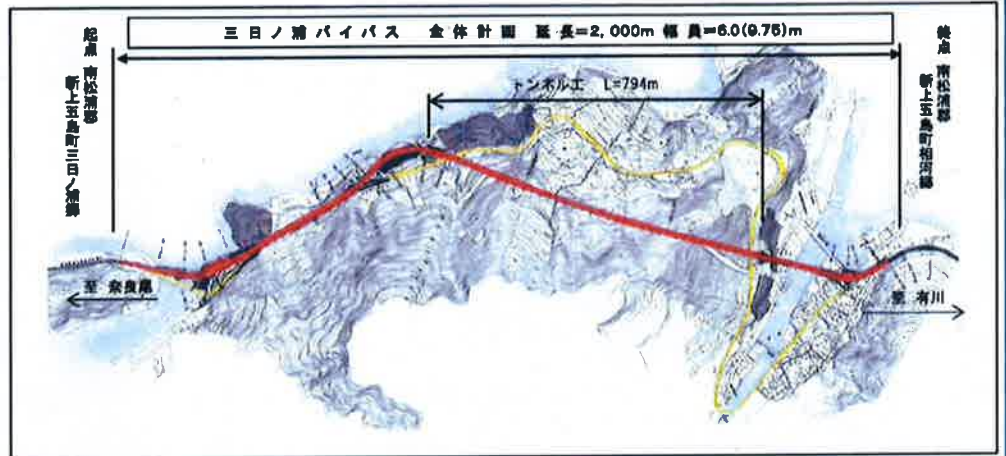
一般国道384号（三日ノ浦バイパス）は、車道幅員の確保、線形不良箇所の改良及び歩道の整備により、利用者の安全性を確保し、併せて観光等の産業支援を図るものである。

#### ▼事業経過

平成19年度	事業化
平成21年度	用地買収着手
平成21年度	工事着手
平成29年度	完成

#### ▼事業概要

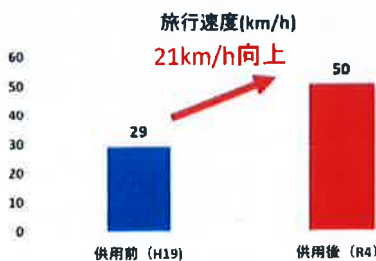
延長：2,000m  
幅員：6.0(9.75)m  
事業費：70.2億円  
事業期間：平成19年度～平成29年度



3

## 3. 事業の効果の発現状況（走行性・安全性の向上）

### ◆走行性の向上

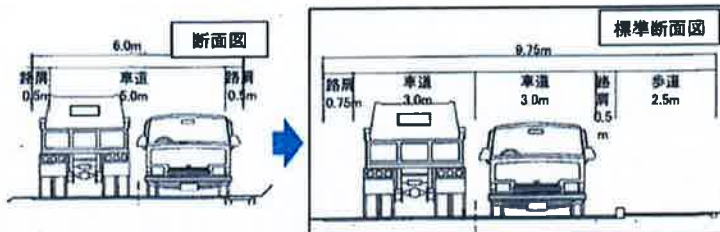


### ●整備前(H19)



整備前：幅員が狭く、歩道も設置されていない。

### ◆安全性の向上



新たに歩道が設置され安全性が向上

### ●整備後(R4)



整備後：走行性が向上し、歩道も設置され、歩行者の安全が向上。

4

#### 4. 費用対効果の算定の基礎となった要因の変化

			前回 再評価(H28)	今回 事後評価(R4)	主な変更点
費用対効果 (B/C)			1.19	1.13	-
	便益(B) の 算定基礎	将来交通量	5,366台	4,437台	-
		推計年次	R12	R22	-
	コスト(C) の 算定基礎	延長	L=2,000m		-
		幅員	W=6.0(9.75)m(2車線)		-
		事業費	68.5億円	70.2億円	次スライドのとおり
		工期	H19~H29		-
その他	利用状況	現況交通量	5,367	4,688	-
		観測年次	H22	R3	-

5

#### 4. 費用対効果の算定の基礎となった要因の変化(事業費の増加)

##### 【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

事業費の増加 68.5億円(前回)→70.2億円(今回)

トンネル工において、当初想定より地質が悪く掘削パターンや補助工法の追加により、事業費が増加。



## 5. 対応方針(原案)

### ○改善措置の必要性

- ◆ 当該工区は、地域の拠点間を結ぶ道路の交通円滑化を図り、日常生活の利便性等の向上や拠点の形成を強く支援する道づくりを目的としている。
- ◆ 事業の整備により、旅行速度が向上し、地域の拠点間の交通円滑化が図られ、また、併せて実施した歩道整備により、歩行者の安全も向上したことから、当面の改善措置の必要はない。

### ○今後の事後評価の必要性

- ◆ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。

### ○同種事業の計画・調査のあり方等

- ◆ 地域住民や関係機関との連携が不可欠であり、相互理解を得ながら事業を進めることが必要と考える。