

# 令和5年度 第2回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

都市-2 街路事業  
竹松駅前原口線

事業主体 大村市

再評価  
の理由 再評価後変更



# 1. 審議経過

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 (H23新規)		H23	H29	13.5	1.07	延長=0.58km 幅員=16m
第1回審議 (R2前回)	事業採択後 10年経過	H23	R5	14.3	1.06	同上
第2回審議 (R5今回)	再評価後変更 (工期・事業費)	H23	R10	18.8	1.08	同上

## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆目的

・竹松駅前原口線は、近年、住宅地として整備が進む富の原地区とJR竹松駅を結ぶ道路であり、通勤通学の歩行者や自転車の安全確保、緊急車両等のアクセス向上が図られるとともに、地域の利便性や土地利用の推進が期待される道路である。

### ◆事業概要

- ・事業延長 L = 577m
- ・幅員 W = 16m
- ・全体事業費 18.8億円
- ・計画交通量 5,300台/日

〈標準断面図(標準部)〉



### ◆これまでの経緯

- 平成23年度: 事業認可
- 平成23年度: 事業着手
- 平成29年度: 事業認可変更

- ・事業進捗率 約56.9%(事業費ベース)
- ・用地進捗率 約76%(面積ベース)

# 3. 事業の効果・必要性

## ◆地域特性

- ・本路線の沿線地域には、多くの住民(約1万人:大村市人口の約1割)が居住し、本路線周辺には小学校、中学校が立地している。
- ・また、本路線は学校指定通学路となっており、多くの歩行者・自転車が利用している。
- ・本路線は、JR大村線竹松駅と自衛隊駐屯地を結ぶ道路である。

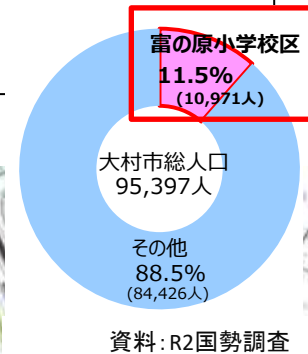
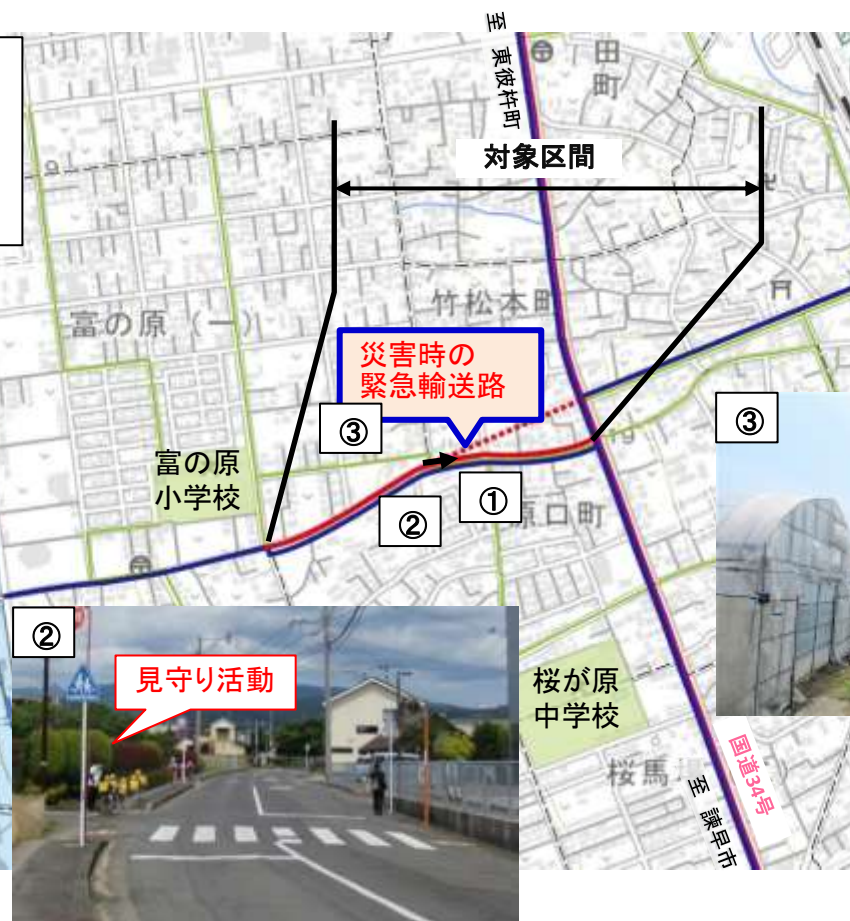
## ◆事業の必要性

- ・歩道等が未整備(片側歩道、幅員不足等)
- ・通学路の要対策箇所に指定
- ・本路線は災害時の緊急輸送路及び避難路に指定

## ◆事業の効果

- ・通勤・通学時の歩行者・自転車の安全性の向上
- ・災害時の輸送の支援向上、円滑な避難

## ▼ 歩道・幅員が狭い為、歩行者等の危険性が高い





## 4. 事業の進捗状況

### 【完了工期】

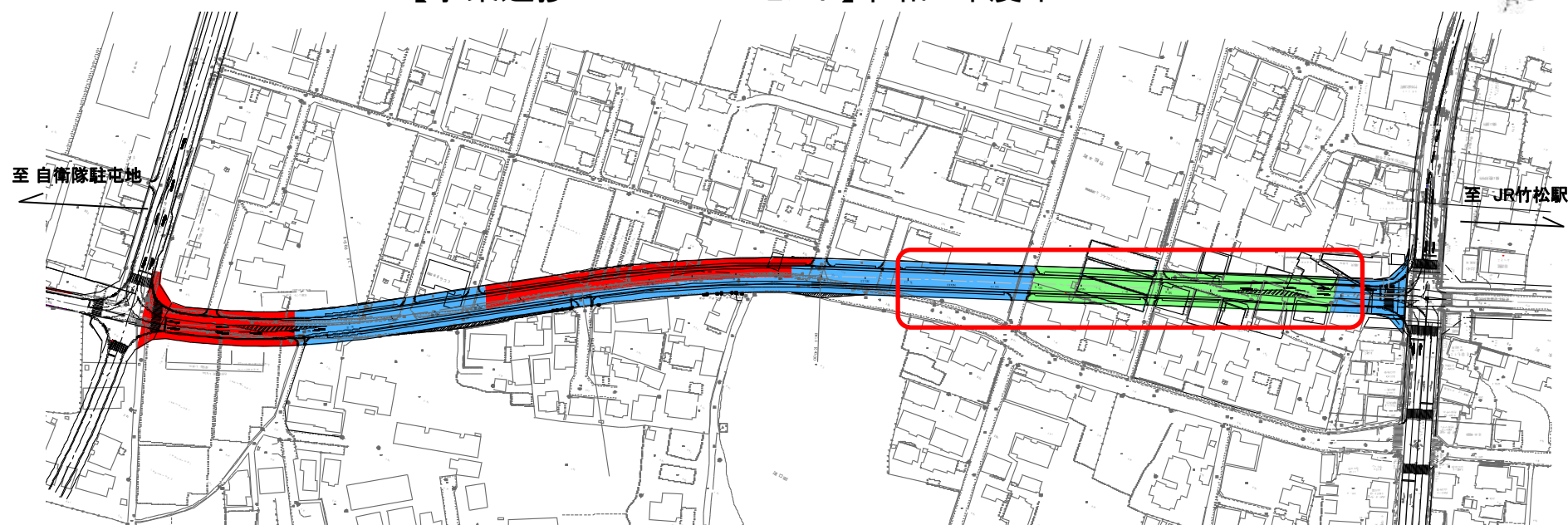
R5(前回) → R10(今回)

R7年度用地取得、R10年度工事完了予定

### 【事業費増】

1,425百万(前回) → 1,880百万円(変更)

【事業進捗:56.9パーセント】令和4年度末



### 凡例

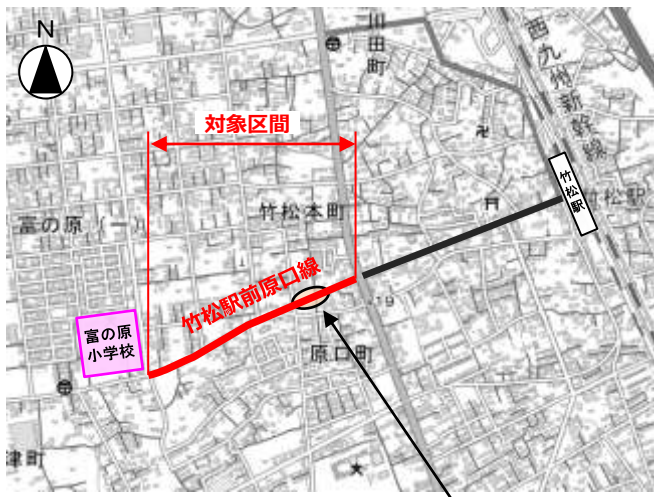
	整備済
	未整備
	整備中

 埋蔵文化財発掘調査範囲

# 4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

## 【事業費増】

1,425百万(前回) → 1,880百万円(変更)



## 【事業費増額の内訳】

事業費増の内容	増額	主な増減理由
①移転補償	約2.4億円	現地補償調査の精査及び資材・労務費高騰により移転補償費が増
②舗装構成の見直し	約0.9億円	軟弱路床を補強するための路床改良工(t=25cm)と基層工(t=5cm)の追加
③埋蔵文化財発掘調査	約1.3億円	遺構密度が大きく、発掘調査費が増
合計	約4.6億円	

### ■遺跡発掘調査で聖宝寺(戦国期の大規模な禅宗寺院)跡地が発見



### ■軟弱路床を補強するための「路床改良工」、「基層工」の追加

<当初の舗装構成>

表層工(t=5cm)
上層路盤工(t=15cm)
下層路盤工(t=15cm)



<今回の舗装構成>

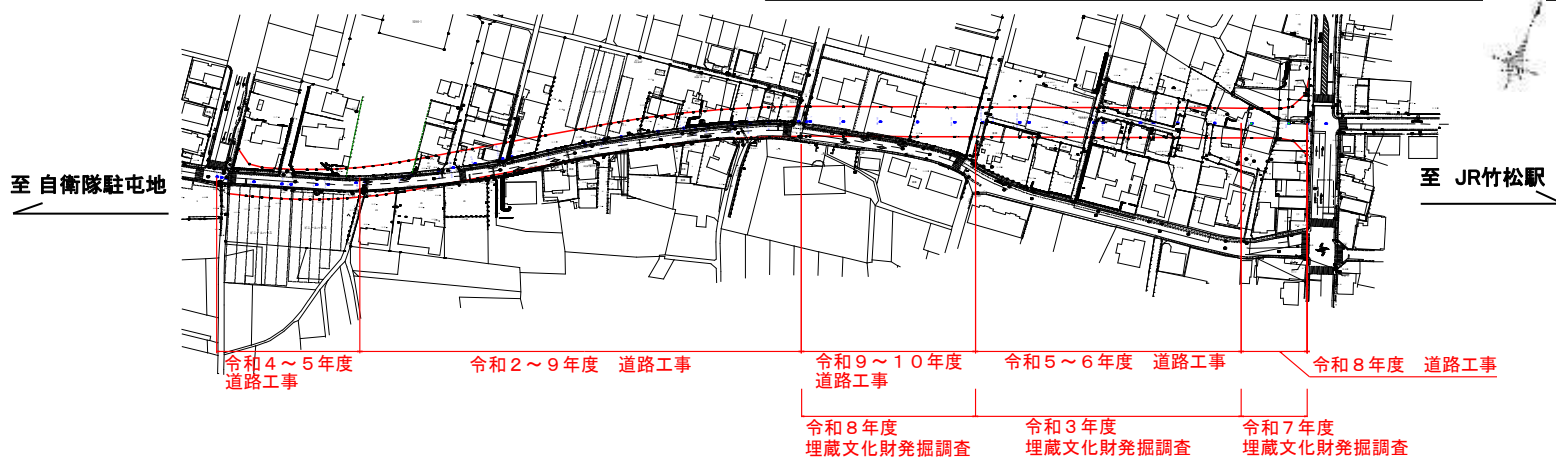
表層工(t=5cm)
<b>基層工(t=5cm)</b>
上層路盤工(t=15cm)
下層路盤工(t=15cm)
<b>路床改良工(t=25cm)</b>

# 4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

## 【完了工期】

H29(当初) → R5(前回) → R10(今回)  
 R7年度用地取得、R10年度工事完了予定

- ・公民館の土地所有者(相続人)が100名を超え、全ての相続人の同意を得るのに時間を要していたが、認可地縁団体の登記特例制度を活用することで令和5年度に取得予定。
- ・用地代替地詮索により、用地交渉が難航しているため工事期間を令和5年度から令和10年度まで延期予定。
- ・軟弱路床を補強するための路床改良工と基層工の追加により、工事期間を延長予定。

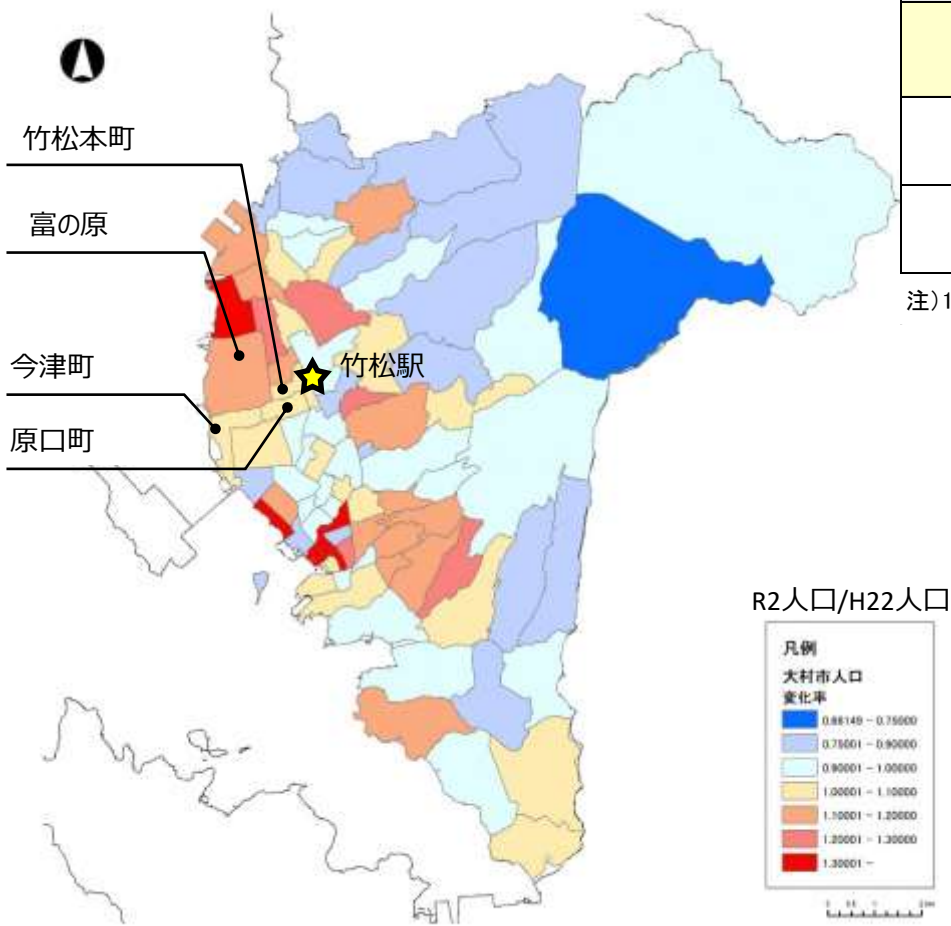


種別	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
測量設計	■	■																
用地補償交渉			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
埋蔵文化財発掘調査									■	■	■	■			■	■		
道路工事									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ 前回  
 ■ 変更

# 5. 社会経済情勢等の変化

【大村市の人口動向(R2/H22)】



資料：国勢調査

【大村市関連の将来交通需要の変化】

(単位:T.E.)

	①R12 (H22ベース)	②R22 (H27ベース)	伸び率 (②/①)
大村市	325,871	346,950	1.06
長崎県	3,803,487	3,168,702	0.83

注)1トリップの出発側と到着側をそれぞれトリップエンド(T.E.)という

大村市関連の将来交通量は大きく増加

- ◆ 前回評価時の計画交通量  
4,975台/日
  - ◆ 今回評価時の計画交通量  
5,300台/日
- 325台/日

資料：道路交通センサス



## 6. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (令和2年度)	今回評価 (令和5年度)
残事業	2.40 = 14.73億円 / 6.14億円	3.02 = 21.06億円 / 6.96億円
全事業	1.06 = 14.73億円 / 13.87億円	1.08 = 21.06億円 / 19.42億円

#### [費用]

- ・道路整備に要する事業費(工事費、補償費)、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]

- ・対象地域の将来交通量の増加

#### [マイナス要因]

- ・事業費の増(移転補償費の増、舗装構成の見直し、埋蔵文化財発掘調査)
- ・工期の延長(用地交渉の難航)

#### [その他の要因]

- ・費用便益分析マニュアルの改定([マイナス要因]車種別原単位等の変更による減少)

### ◆ B/Cでは計測できない効果

- ・沿道環境の改善
- ・防災機能強化

## 7. 対応方針(原案)

- ◆本路線は、近年、住宅地として整備が進む富の原地区とJR竹松駅を結ぶ道路であり、通勤通学の歩行者や自転車の安全確保、緊急車両等アクセス向上が図られるとともに、地域の利便性や土地利用の推進を図るため、整備するものである。
- ◆事業進捗率は事業費ベースで約56.9%であり、用地進捗率は面積ベースで約76%となっている。
- ◆地元の富の原小学校区の保護者や地元住民からも早期要望が望まれている。
- ◆事業効率化に大きく寄与する新たなコスト縮減は見込めず、竹松駅前入口交差点と富の原小学校間(0.6km)を最短で結ぶ路線であるため、代替案の可能性はない。
- ◆事業期間の延長、事業費の増額はあるものの費用対効果は見込まれる。

