

# 再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：長崎振興局 道路建設課  
担当課長名：岩永 修二

事業名	都市計画道路 銅座町松が枝町線（銅座工区）		事業区分	市町村道	事業主体	長崎市
起終点	自：長崎県長崎市銅座町 <small>ながさきけんながさきしどうざまち</small> 至：長崎県長崎市籠町 <small>ながさきけんながさきしかごまち</small>				延長	0.42km
事業概要	交通環境の改善、防災機能の向上を図るとともに、銅座川改修と一体的な整備を行うことにより、水と緑に親しむ都市空間を創出し、銅座地区の飲食店街や浜の町商店街への集客、賑わいのまちづくりに寄与するものである。					
H26年度事業化	H26都市計画決定		H26年度用地着手		H30年度工事着手	
全体事業費	49.2億円		事業進捗率	46.9%	供用済延長	— km
計画交通量	5,300台/日					
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 (残事業) 2.14	22.83/43.99億円 事業費：22.80/43.96億円 維持管理費：0.03/0.03億円		48.78/48.78億円 走行時間短縮便益：45.49/45.49億円 走行費用減少便益：3.50/3.50億円 交通事故減少便益：-0.21/-0.21億円		令和5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=1.03~1.36（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.06~1.24（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.14~1.15（事業期間±1年）			【残事業】B/C=1.92~2.35（交通量 ±10%） B/C=1.97~2.33（事業費 ±10%） B/C=2.12~2.16（事業期間±1年）		
事業の効果等	・交通環境の改善 ・防災機能の向上					
関係する地方公共団体等の意見	—					
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、残事業の内容等	令和4年度末までの用地取得率は48.1%、事業進捗率は46.9%と進捗しており、今後も引き続き事業の進捗を図り、令和11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、商業地であるため未買収地の物件については移転先の確保が必要なため、今後も引き続き事業の進捗を図り、令和11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	  					

※ 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。

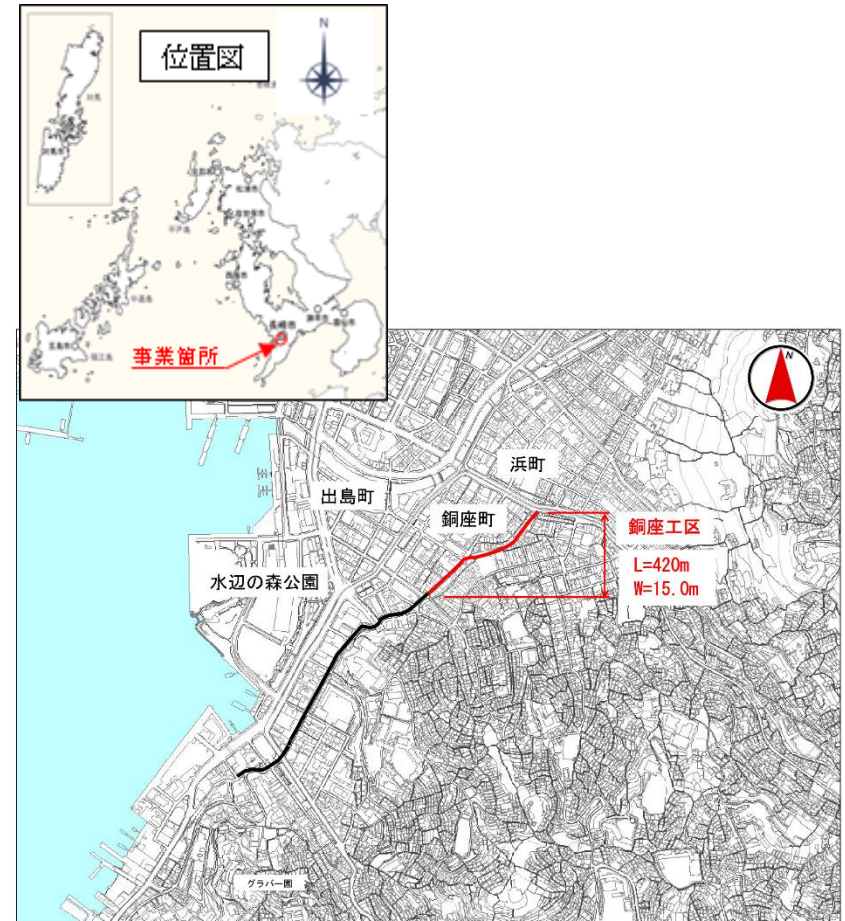
# 令和5年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

都市-1 街路事業  
銅座町松が枝町線(銅座工区)

事業主体 長崎市

再評価  
の理由 事業採択後5年経過



# 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			
- (H27新規)		H27	R6	46.2	1.14	【工事概要】 延長=0.42km 幅員=15.0m
第1回審議 (R5今回)	事業採択後 5年経過	H27	R11	49.2	1.11	【当初評価からの変更概要】 用地取得難航に伴う工期延長 電線共同溝整備に係る事業費の増加

## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### 目的

本事業は交通環境の改善、防災機能の向上を図るとともに、銅座川改修と一体的な整備を行うことにより、水と緑に親しむ都市空間を創出するものである。

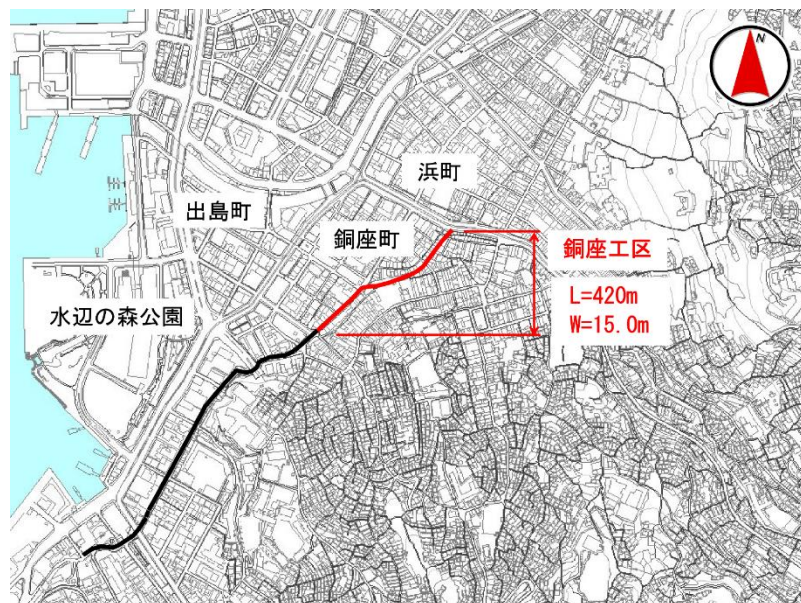
### 事業概要

- ・事業延長: 420m
- ・幅員: 15m
- ・計画交通量: 5,300台/日
- ・総事業費: 46億円

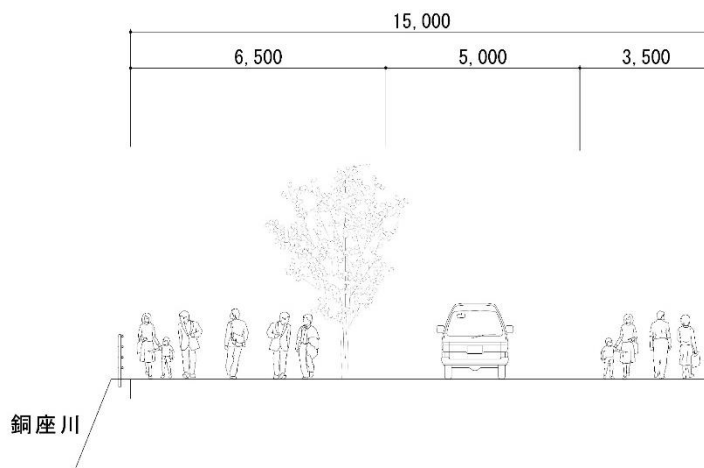
### これまでの経緯

平成26年度: 事業認可  
平成26年度: 事業着手

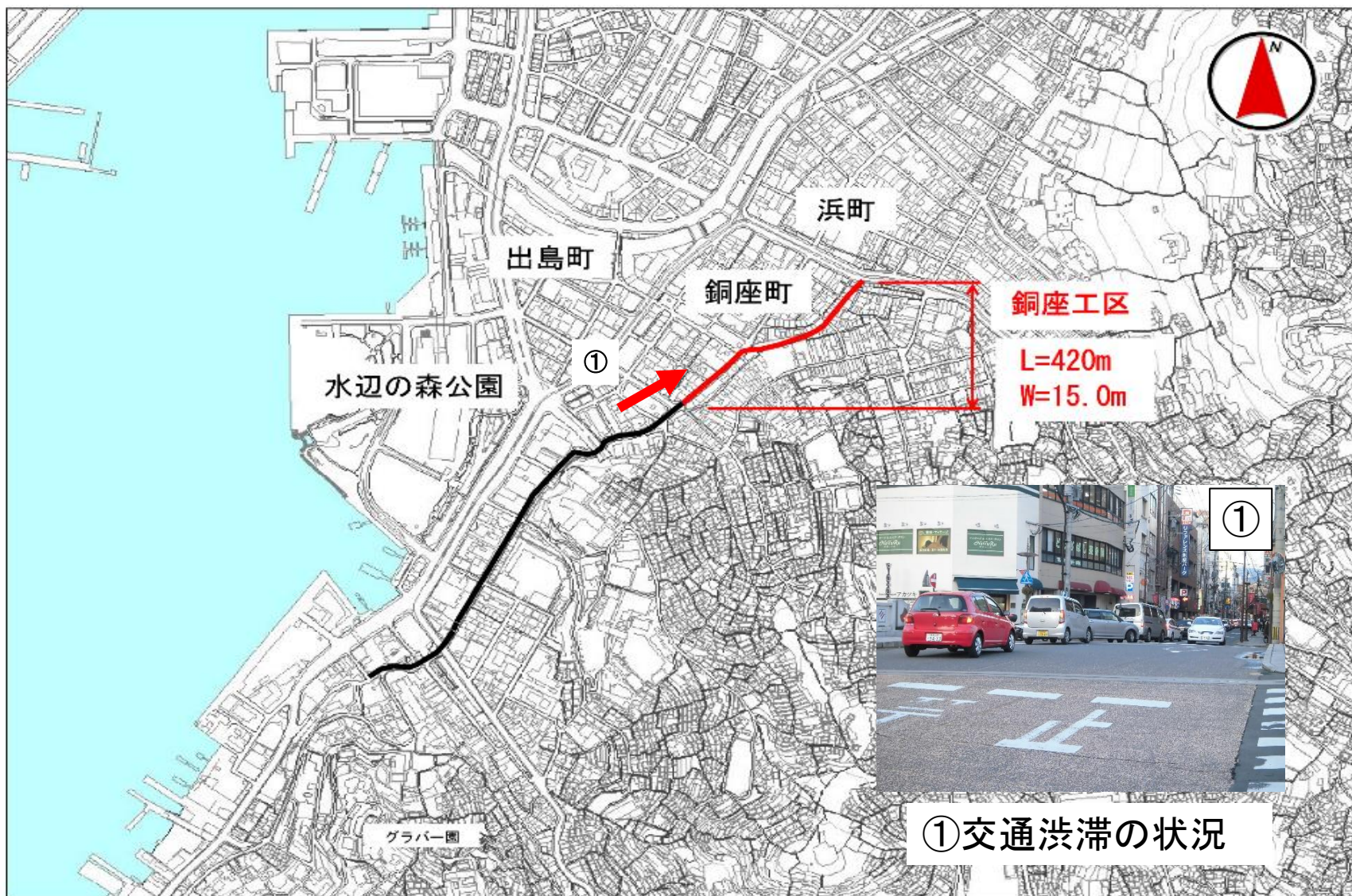
事業進捗率 46.3% (事業費ベース)  
用地進捗率 48.1% (面積ベース)



### 標準断面図

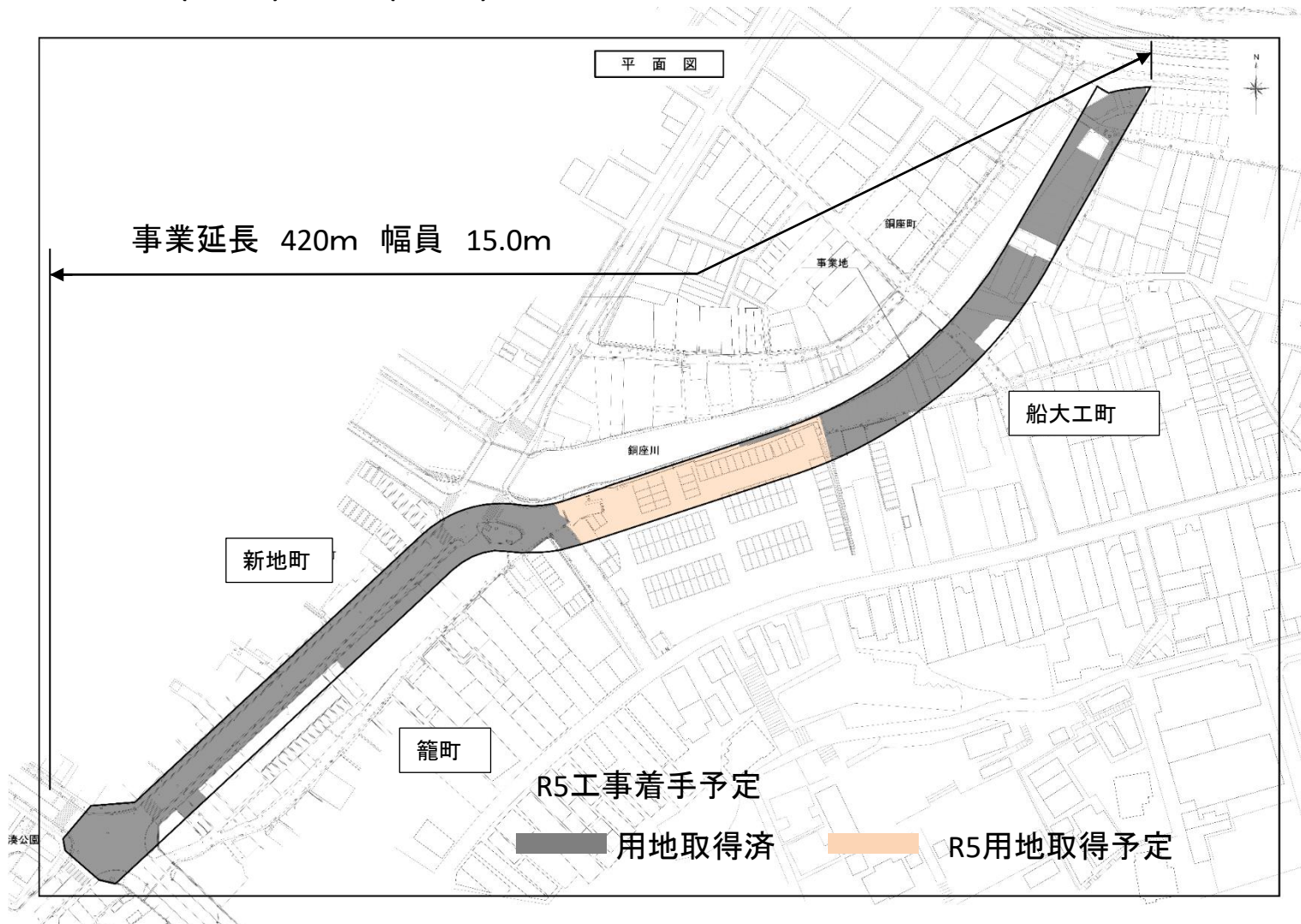


### 3. 事業の効果・必要性



# 4. 事業の進捗状況

【完了工期】 R6(当初)→R11(変更)



## 5. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成26年度)	今回評価 (令和2年度)
残事業	—	2.14 = 48.78億円 / 22.83億円
全事業	1.14 = 35.64億円 / 31.14億円	1.11 = 48.78億円 / 43.99億円

[費用]

- ・道路整備に要する事業費(工事費、用地費)、道路維持管理に要する費用

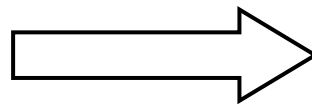
[便益]

- ・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

## 6. 対応方針(原案)

- ◆本路線の整備を行うことにより、交通環境の改善及び防災機能の向上を図るとともに、銅座回収と一体的な整備を行うことにより、水と緑に親しむ都市空間を創出し、銅座地区の飲食店街や浜の町商店街への集客、賑わいのまちづくりに寄与するものである。
- ◆事業進捗率は事業費ベースで約46.3%であり、用地進捗率は面積ベースで48.1%となっている。
- ◆事業期間の延長となるものの、費用対効果は見込まれる。

対応方針  
(原案)



継続



# 再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：大村市 道路整備課

担当課長名：内田 清和

事業名	竹松駅前原口線		事業区分	市町村道	事業主体	大村市
起終点	自：長崎県大村市竹松本町 <small>ながさきけんおおむらしたけまつほんまち</small> 至：長崎県大村市原口町 <small>ながさきけんおおむらしはらぐちまち</small>			延長	0.58km	
事業概要	都市計画道路 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。					
H23年度事業化	都市計画決定 あり		H23年度用地着手	R2年度工事着手		
全体事業費	14.3億円	事業進捗率	50.1%	供用済延長	0.15 km	
計画交通量	5,300台/日 (R22)					
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) 1.08 (残事業) 3.02	6.96/19.42億円 〔事業費：6.89/19.35億円 維持管理費：0.07/0.07億円〕		21.06/21.06億円 〔走行時間短縮便益：18.57/18.57億円 走行費用減少便益：2.14/2.14億円 交通事故減少便益：0.34/0.34億円〕		令和5年
感度分析の結果	残事業（全体事業）について感度分析を実施					
【全体事業】	交通量変動：B/C=1.03~1.09（交通量 ±10%）		【残事業】		B/C=2.88~3.05（交通量 ±10%）	
	事業費変動：B/C=1.05~1.12（事業費 ±10%）				B/C=2.79~3.30（事業費 ±10%）	
	事業期間変動：B/C=1.04~1.13（事業期間±1年）				B/C=2.89~3.16（事業期間±1年）	
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤、通学の歩行者・自転車の安全性の向上</li> <li>・アクセス向上（大規模災害時の円滑な避難行為の支援）</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	—					
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西九州新幹線（新大村駅）が令和4年9月に開業</li> </ul>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和4年度末までの用地取得率は76%、事業進捗率は56%と進捗しており、今後も引き続き事業の進捗を図り、令和10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、引き続き事業の進捗を図り、令和10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>＜標準断面図＞</p> <p>＜標準断面図（標準部）＞</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5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

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 = 0.58km
- ・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。

富の原小学校区  
11.5%  
(10,971人)

大村市総人口  
95,397人

その他  
88.5%  
(84,426人)

資料: R2国勢調査

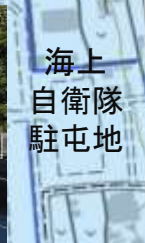
## ◆事業の必要性

- ・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



- 通学路
- 緊急輸送路
- ... 富の原小学校区

## 4. 事業の進捗状況

### 【完了工期】

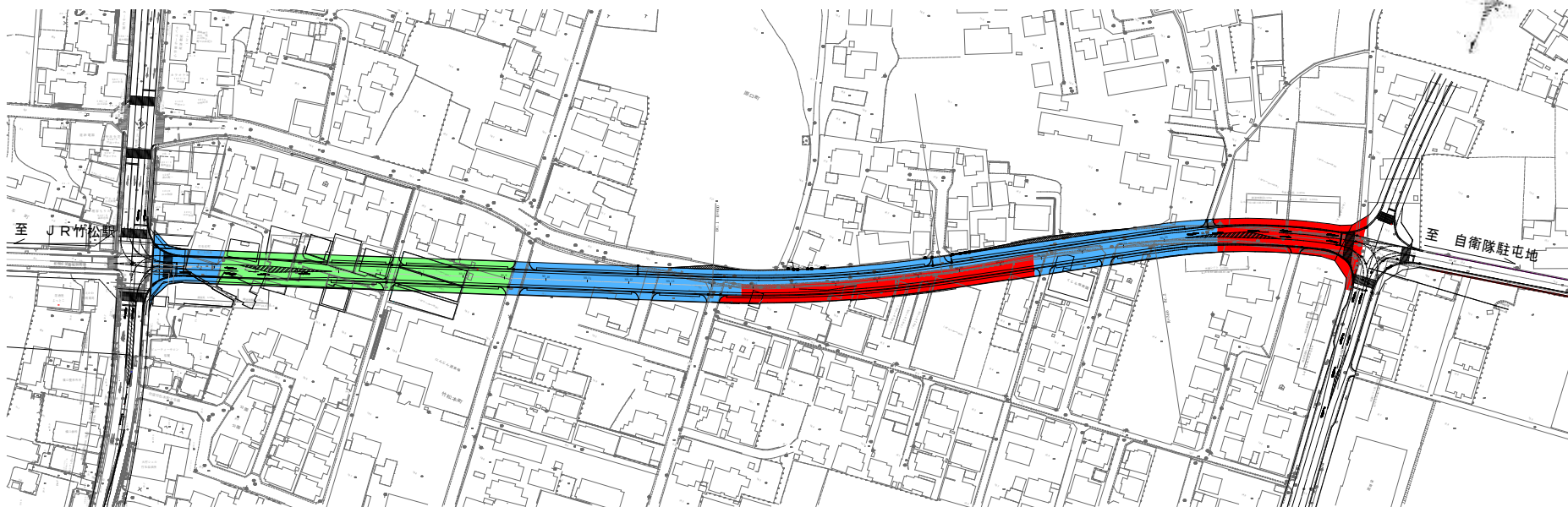
R5(前回) → R10(今回)

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



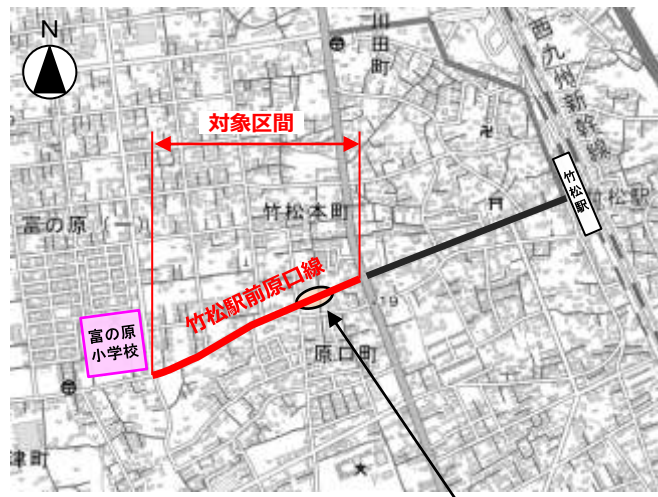
### 凡例

	整備済
	未整備
	整備中

# 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

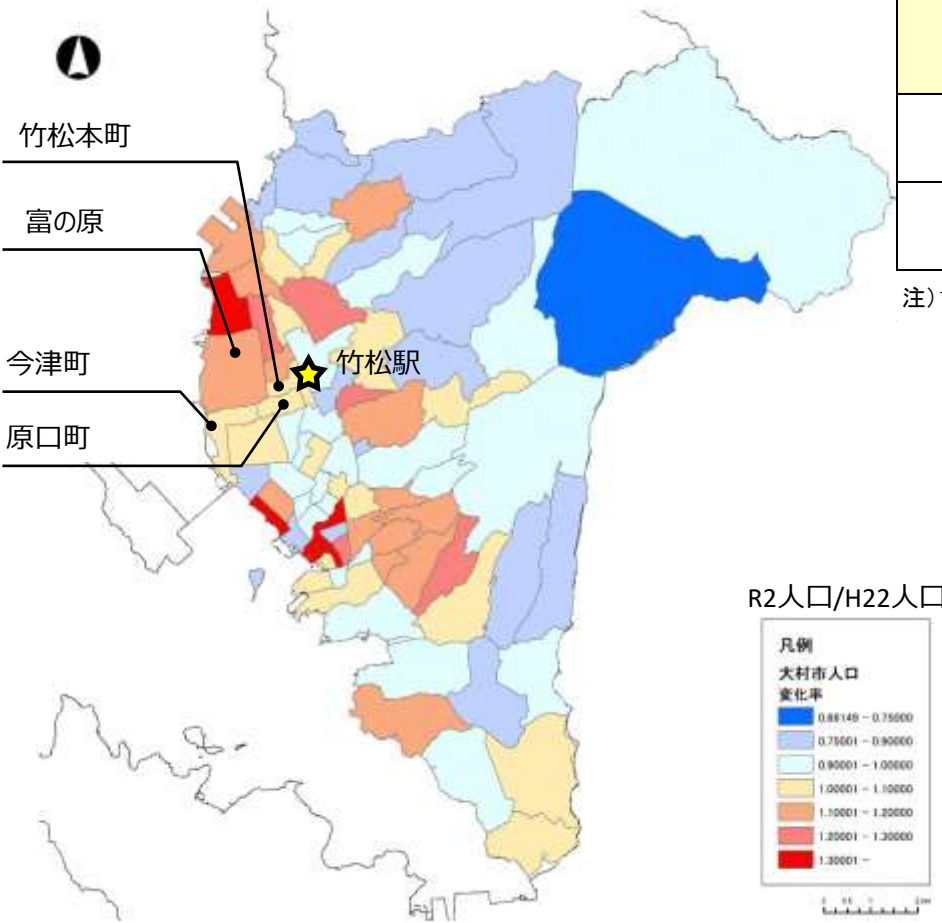
- ・公民館の土地所有者(相続人)が100名を超え、全ての相続人の同意を得るのに時間を要していたが、認可地縁団体の登記特例制度を活用することで令和5年度に取得予定。
- ・用地代替地詮索により、用地交渉が難航しているため工事期間を令和5年度から令和10年度まで延期予定。

項目	H23	～	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
用地買収													
工 事													



# 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]

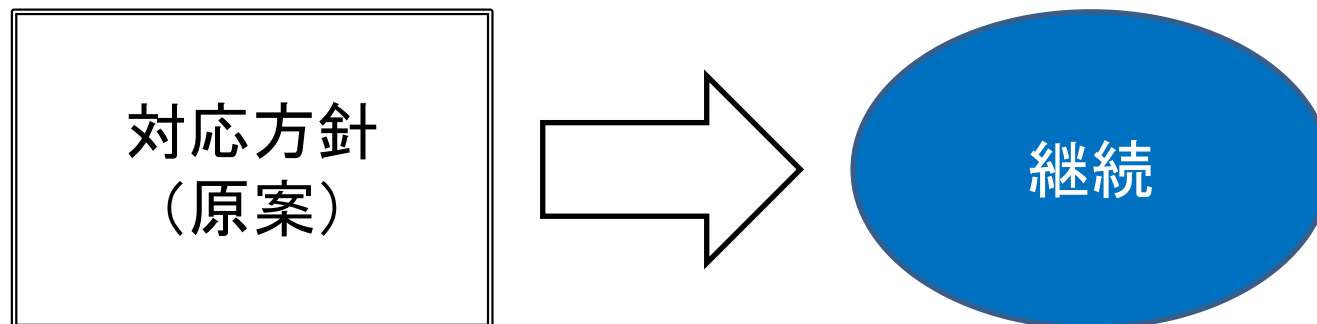
- ・費用便益分析マニュアルの改定([マイナス要因]車種別原単位等の変更による減少)

### ◆ 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


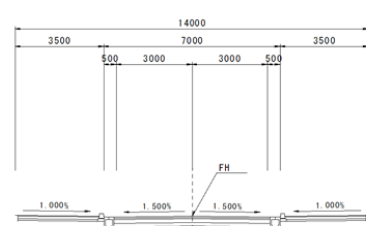

## 7. 対応方針(原案)

- ◆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。



## 再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：長与町 土木管理課  
担当課長名：山崎 禎三

事業名	長崎都市計画道路事業 3・5・411 西高田線		事業区分	街路事業	事業主体	長与町
起終点	自：長崎県西彼杵郡長与町嬉里郷字五反田 至：長崎県西彼杵郡長与町高田郷字岡崎				延長	1. 3 3 km
事業概要	延長 L=1,330m、幅員 W=14m ・道路築造 L=1,330m、橋梁 N=1橋					
H15年度事業化	都市計画決定 あり		H17年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費	43.0億	事業進捗率	86.0%	供用済延長	0.64km	
計画交通量	7,200台/日 (H42)					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.52	総費用 (残事業)/(事業全体)	70.54/70.54億円		基準年 令和5年
	(残事業)	17.09	事業費：5.59/46.17億円 維持管理費：0.10/0.10億円	走行時間短縮便益：69.37/69.37億円 走行費用減少便益：2.23/2.23億円 交通事故減少便益：-1.06/-1.06億円		
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=1.37~1.67 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.39~1.67 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.50~1.53 (事業期間±1年)			【残事業】B/C=4.59~5.61 (交通量 ±10%) B/C=4.73~5.53 (事業費 ±10%) B/C=5.05~5.15 (事業期間±1年)		
事業の効果等	・榎の鼻橋付近の連続交差点は、長与町で最も交通が集中する箇所であり、道路混雑が著しく中心市街地の活動に支障をきたしている。本線の整備により、町中心部の通過交通の排除と都市計画道路 高田線((主)長崎多良見線)の渋滞解消並びに適正な市街地形成が図られる。					
関係する地方公共団体等の意見	都市計画道路 高田線((主)長崎多良見線)の渋滞解消のために、早期整備が求められている。					
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	本路線の一部(640m)を含む、榎の鼻土地区画整理事業(A=22ha)が平成29年5月に完成。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和4年度末までの事業進捗率は86.0%で、用地進捗は88.0%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、今後の事業の見通し等	未整備区間(現道拡幅区間)は狭隘で、新設区間の開通により交通量が増加している。地元自治会より未整備区間の交通環境改善に向けて、事業の早期完成が望まれている。					
施設の構造や工法の変更等						
対応方針	継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性を考慮した場合、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5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

都市-3 街路事業  
西高田線

事業主体 長与町

再評価  
の理由 再評価後5年経過



# 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 (H15新規)		H15	H21	41.3	1.82	延長=1.27km 幅員=17.0m
第1回審議 (H24)	事業採択後 10年経過	H15	H31	46.0	1.93	同 上
第2回審議 (H29)	再評価後 5年経過	H15	H31	46.0	1.93	同 上
第3回審議 (H30前回)	再評価後 変更	H15	R08	43.0	1.52	延長=1.33km 幅員=14.0m
第4回審議 (R05今回)	再評価後 5年経過	H15	R08	43.0	1.52	同 上

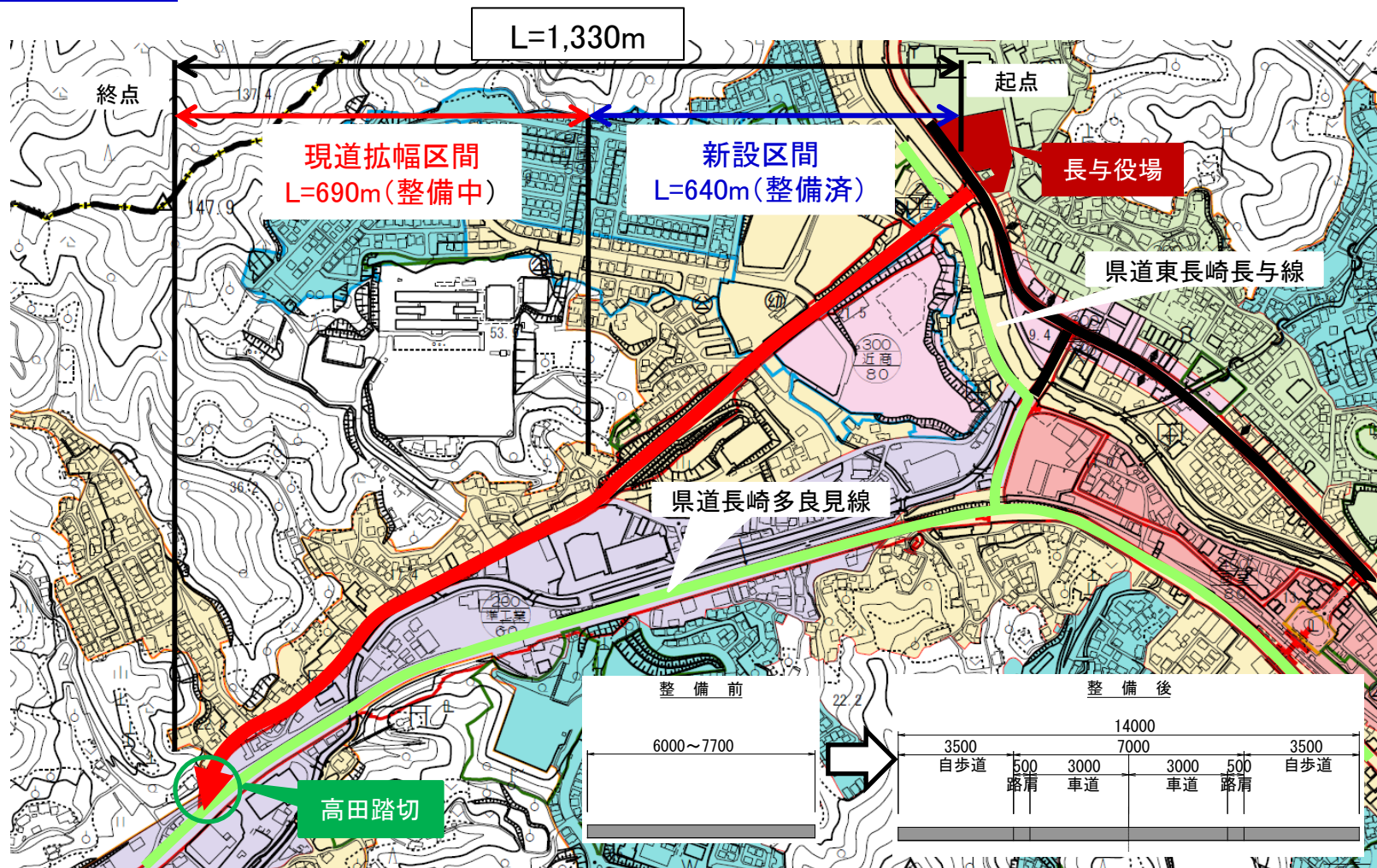
## 2. 目的・事業概要

### 目的

長与町内を縦断する県道長崎多良見線の渋滞解消と交通の分散

### 事業概要

延長:L=1,330m 幅員:新設区間W=17.0m 現道拡幅区間W=14.0m



### 3. 事業の効果・必要性

#### 主要渋滞箇所





# 4. 事業の進捗状況

## 整備状況写真



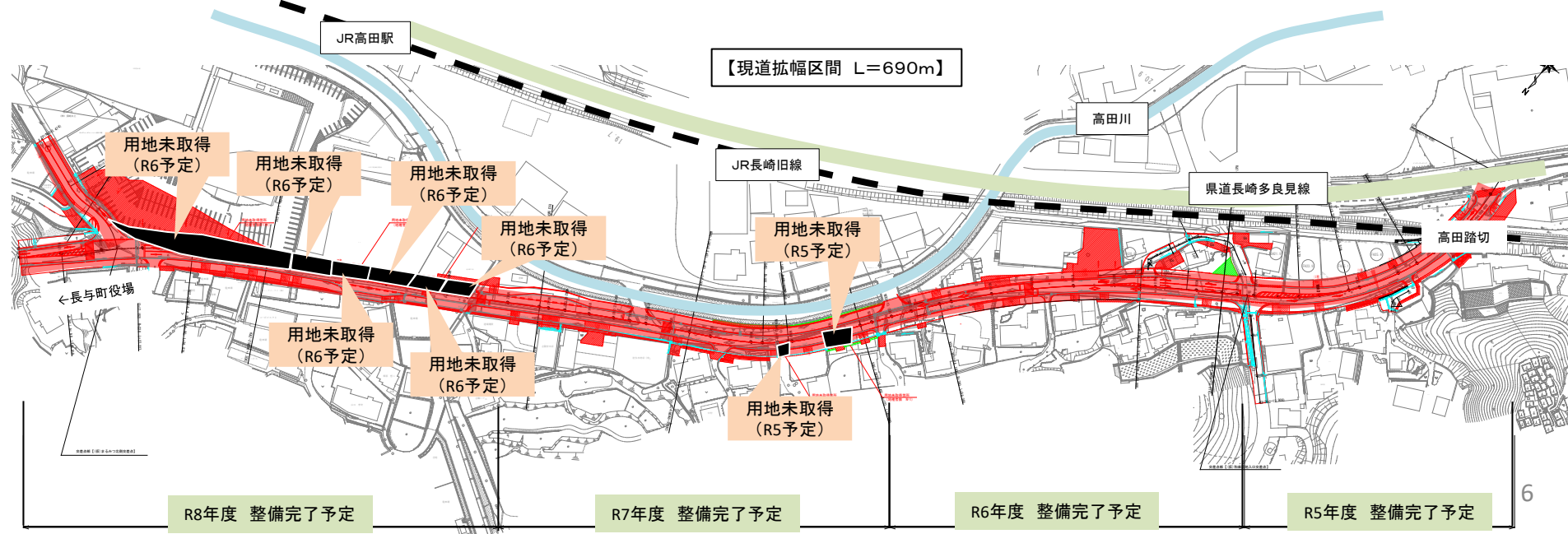
## 4. 事業の進捗状況(工期)

### 事業の経過(1)

#### 【完了工期】 R8(前回) → R8(変更なし)

#### (現状)

- ・用地取得件数65件のうち、57件取得済み(用地取得率 88%)
- ・残り8件のうち、建物移転を伴う用地については、一般住宅1件、事業所1件
- ・一般住宅1件については、令和5年度末移転完了予定
- ・事業所1件については、令和6年度末移転完了予定



## 4. 事業の進捗状況(事業費)

### 事業の経過(2)

**【事業費】** 約43.0億円(前回) → 約43.0億円(変更なし)

(現状)

- ・全体事業費約43.0億円のうち、約37.0億円執行済み(事業進捗率 86%)
- ・残事業費約6.0億円のうち、工事費約3.0億円、用地補償費約3.0億円
- ・道路延長1,330mのうち、約640m整備済み(整備率 48%)

## 5. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成30年度)	今回評価 (令和5年度)
残事業	5.10 = 70.54億円 / 13.83億円	14.73 = 70.54億円 / 4.79億円
全事業	1.52 = 70.54億円 / 46.27億円	1.52 = 70.54億円 / 46.27億円

#### [費用]

○道路に要する事業費(工事費、用地費)(46.17億)、道路維持管理に要する費用(0.1億)

#### [便益]

○走行時間短縮便益(69.37億)、走行経費減少便益(2.23億円)、交通事故減少便益(-1.06億)

#### [マイナス要因]

○資材価格・労務単価の増

### ◆ B/Cでは計測できない効果

○町有地に防災施設の建設予定があり、災害に強いまちづくりを図る

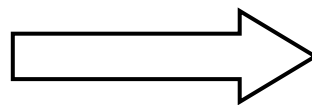
○総合病院の開業に伴う救急医療体制の充実

○沿線に居住者が増え、新たなまちのにぎわいが生まれる

## 6. 対応方針(原案)

- ◆ 事業進捗率は、事業費ベースで約86%(37億円/43億円)となっている。(R4年度末時点)
- ◆ 事業効率化に大きく寄与する新たなコスト削減は見込めず、また、代替案の可能性はない。
- ◆ 地元から早期完成が望まれている。
- ◆ 本線整備により、費用対効果が十分に見込まれる。

対応方針  
(原案)



継続