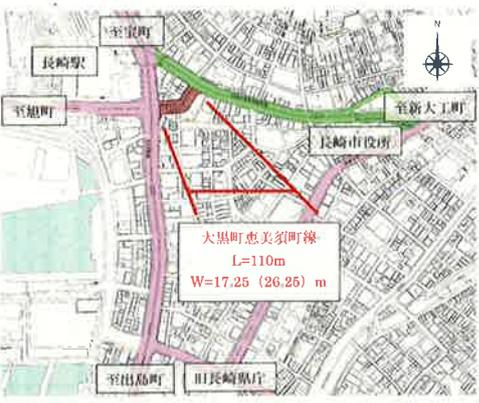


再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：長崎市 土木建設課
担当課長名：平野 仁郎

事業名	大黒町恵美須町線		事業区分	市町村道	事業主体	長崎市
起終点	自：長崎県長崎市大黒町 至：長崎県長崎市恵美須町				延長	0.11 km
事業概要	多くの通過交通や長崎駅周辺より発生する交通を円滑に処理するとともに、周辺の幹線道路との連携により健全な都市計画道路網を形成する事業。					
H26年度事業化	都市計画決定 あり		H26年度用地着手	工事未着手		
全体事業費	41.0億	事業進捗率	0.7%	供用済延長	0 km	
計画交通量	16,800台/日 (H42)					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.25 (残事業) 1.27	総費用 (残事業)/(事業全体) 37.40/37.74億円 〔事業費：37.35/37.69億円 維持管理費：0.05/0.05億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 47.33/47.33億円 〔走行時間短縮便益：42.74/42.74億円 走行費用減少便益：4.32/4.32億円 交通事故減少便益：0.26/0.26億円〕	基準年 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=1.13~1.38 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.14~1.39 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.20~1.30 (事業期間 ±1年)		【残事業】 B/C=1.13~1.38 (交通量 ±10%) B/C=1.15~1.41 (事業費 ±10%) B/C=1.22~1.32 (事業期間 ±1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 地域の交通体系の円滑化（交通混雑の解消） 歩行者の安全確保（歩道整備による交通安全性の向上） 					
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	—					
事業の進捗状況、残事業の内容等	移転対象物件の物件調査業務は完了しており、移転先選定に係る交渉を行っている。今年度も引き続き交渉を行い、令和9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、移転先として現在地と同等の利便性を求められているため、交渉が難航していたが、現在、要望に沿った移転先の交渉を進めており、令和9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。

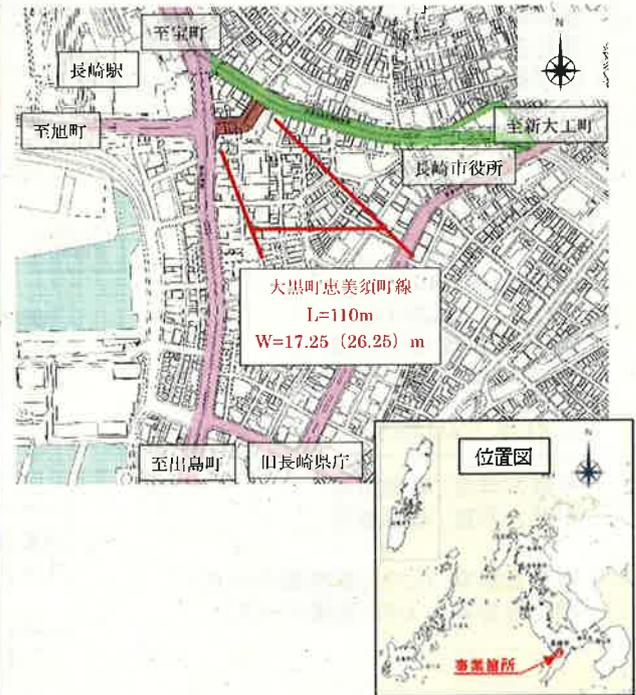
令和2年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道維-1 街路事業
大黒町恵美須町線

事業主体 長崎市

再評価の理由 事業採択後6～9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 (H26新規)		H26	R2	41.0	1.25	【工事概要】 延長=0.11km 幅員=17.25(26.25)m
第1回審議 (R2今回)	事業採択後 6～9年経過	H26	R9	41.0	1.25	【当初評価からの変更概要】 用地取得手続き難航に伴う工期延長

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

目的

長崎駅周辺の交通混雑を解消し、交通の円滑化及び歩行者の安全確保を図るとともに、国際観光都市長崎の玄関口にふさわしい都市拠点の形成に寄与するものである。

事業概要

- ・事業延長: 110m
- ・幅員: 17.25 (26.25m)
- ・計画交通量: 16,800台/日
- ・総事業費: 41.0億円

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 0.7% (事業費ベース)
用地進捗率 0% (面積ベース)



3. 事業の効果・必要性

長崎駅周辺と長崎市役所・東長崎方面とを結ぶ連絡網の一端を担い、多くの自動車交通を処理しているが、現状では2車線道路であることから、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。今後、長崎駅周辺の整備により交通量の増大が想定されるため、本路線を整備することにより、交通混雑の解消や交通の円滑化、良好な都市環境の確保を図る必要がある。



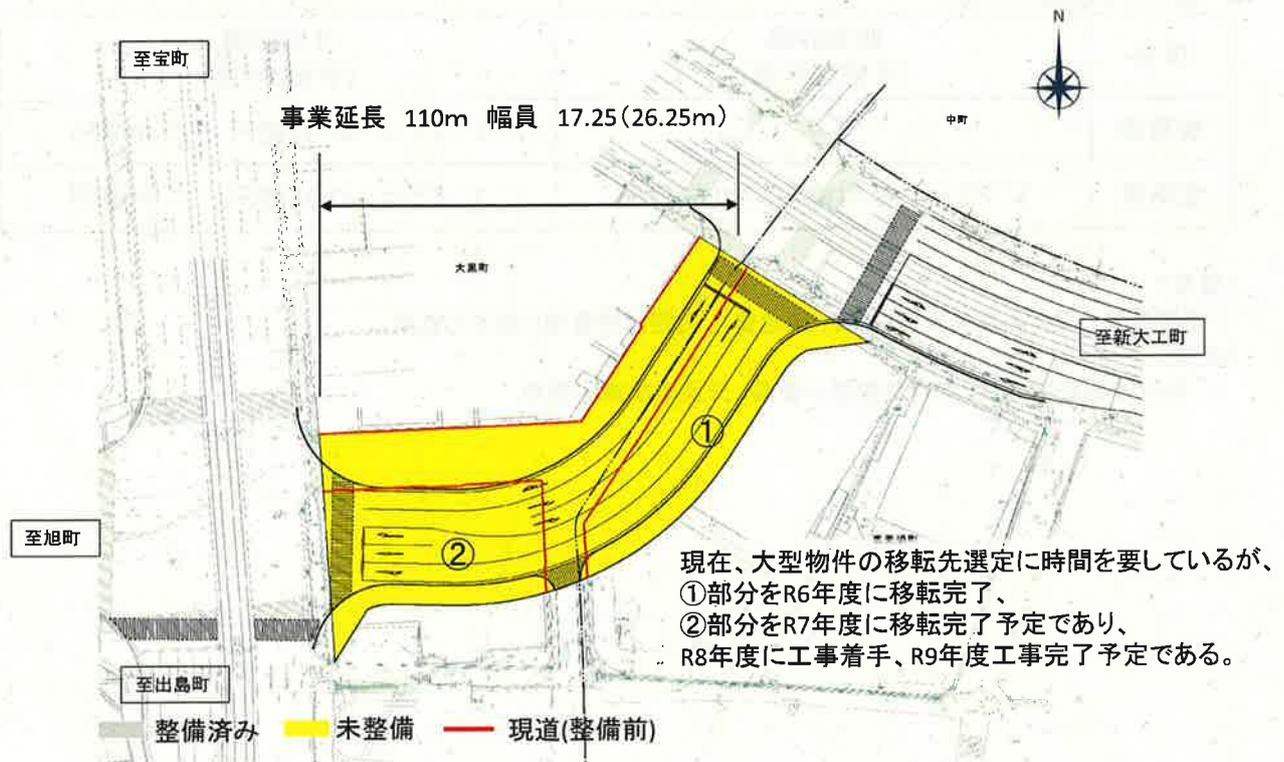
①交通渋滞の状況



②歩行者の状況

4. 事業の進捗状況

【完了工期】 R2(当初)→R9(変更)



5. 関連事業の状況

関連事業であるJR長崎本線連続立体交差事業が令和3年度、長崎駅周辺土地地区画整理事業が令和5年度の完成を予定しており、令和6年度以降、新たな土地活用による駅周辺の交通量の増大が予想されるため、長崎駅の交通結節点としての機能強化が求められている。



6. 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	—	1.27 = 47.33億円 / 37.40億円
全事業	1.25 = 38.41億円 / 30.63億円	1.25 = 47.33億円 / 37.74億円

[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

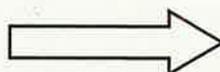
7. 対応方針(原案)

◆本路線の整備を行うことにより、長崎駅周辺の交通混雑を解消し、交通の円滑化及び歩行者の安全確保を図るとともに、長崎駅周辺の土地利用の促進により、国際観光都市長崎の玄関口にふさわしい都市拠点の形成に寄与するものである。

◆事業進捗率は事業費ベースで約0.7%であり、用地進捗率は面積ベースで0%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。

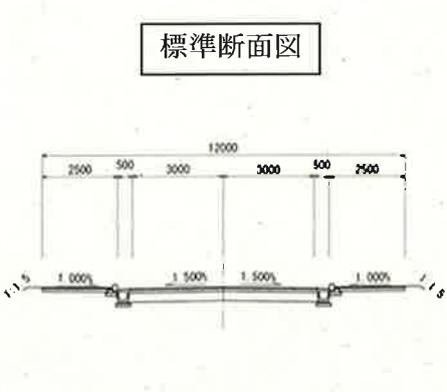
対応方針
(原案)



継続

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：長崎市 土木建設課
担当課長名：平野 仁郎

事業名	その他市道清水町白鳥町1号線（清水工区）		事業区分	市町村道	事業主体	長崎市
起終点	自：長崎県長崎市清水町 <small>ながさきけんながさきしみずまち</small> 至：長崎県長崎市白鳥町 <small>ながさきけんながさきしらとりまち</small>				延長	0.43km
事業概要	その他市道清水町白鳥町1号線（清水工区）は、長崎拘置所付近から西町踏切付近までの区間において、円滑な道路交通と安全な歩行者環境の確保を図る事業。					
H23年度事業化	都市計画決定 なし		H23年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費	18.0億	事業進捗率	48.6%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	4,800台/日（H42）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益	基準年	
	（事業全体）	1.51	（残事業）/（事業全体） 10.43/17.70億円 〔事業費：10.39/17.66億円 維持管理費：0.04/0.04億円〕		（残事業）/（事業全体） 26.77/26.77億円 〔走行時間短縮便益：25.89/25.89億円 走行費用減少便益：0.88/0.88億円 交通事故減少便益：0.00/0.00億円〕	
	（残事業）	2.57			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=1.27~1.55（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.30~1.54（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.40~1.42（事業期間 ±1年）			【残事業】 B/C=2.90~3.54（交通量 ±10%） B/C=2.70~3.99（事業費 ±10%） B/C=3.19~3.24（事業期間 ±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・走行車両の安全確保（車道整備による交通安全性の向上） ・歩行者の安全確保（歩道整備による交通安全性の向上） 					
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	—					
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48.6%で、用地進捗は45%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	用地交渉において、単価不満及び所有者死亡、行方不明者の解決に時間を要しているが、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	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>位置図</p> <p>事業箇所</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>標準断面図</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>全体計画 L=430m、W=6.0(12.0)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。

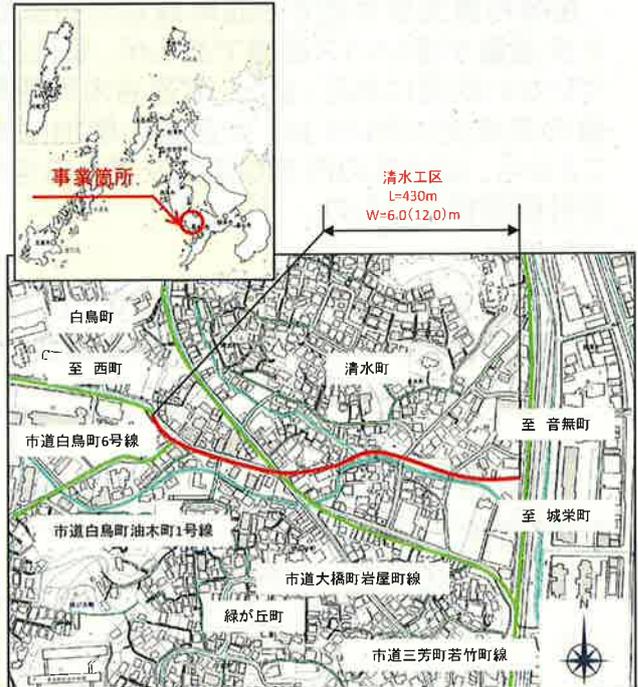
令和2年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-2 道路改築事業
市道清水町白鳥町1号線
(清水工区)

事業主体 長崎市

再評価の理由 事業採択後10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 (H23新規)		H23	R2	18.0	1.69	【工事概要】 延長=430m 幅員=6.0(12.0)m
第1回審議 (R2)	事業採択後 10年経過	H23	R7	18.0	1.51	【当初評価からの変更概要】 用地交渉の難航に伴う工期延長

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

目的

長崎拘置支所付近から西町踏切付近までの区間においては、道路が狭あいであり、また交通量が多いバス路線であるが、車両のスムーズな離合や歩行者の安全が確保されていない状況にある。また、市道油木町西町線が開通したなか、市道虹が丘町西町1号線の完成後においては、交通量の増加による更なる交通混雑が予想される。このようなことから、当地区の円滑な道路交通と安全な歩行者環境を確保するため、バイパス道路を計画整備するもの。

事業概要

- ・計画延長：430m
- ・幅員：6.0(12.0)m
- ・計画交通量：4,800台/日
- ・総事業費：18.0億円



これまでの経緯

平成23年度：事業採択
平成23年度：事業着手

事業進捗率 約48%(事業費ベース)
用地進捗率 約45%(面積ベース)

3. 事業の効果・必要性①

本路線は、道路のバイパス及び現道の拡幅工事で車道を整備することにより、走行車両の安全確保及び、歩道も併せて整備を行うことにより、歩行者の安全確保が効果として挙げられる。

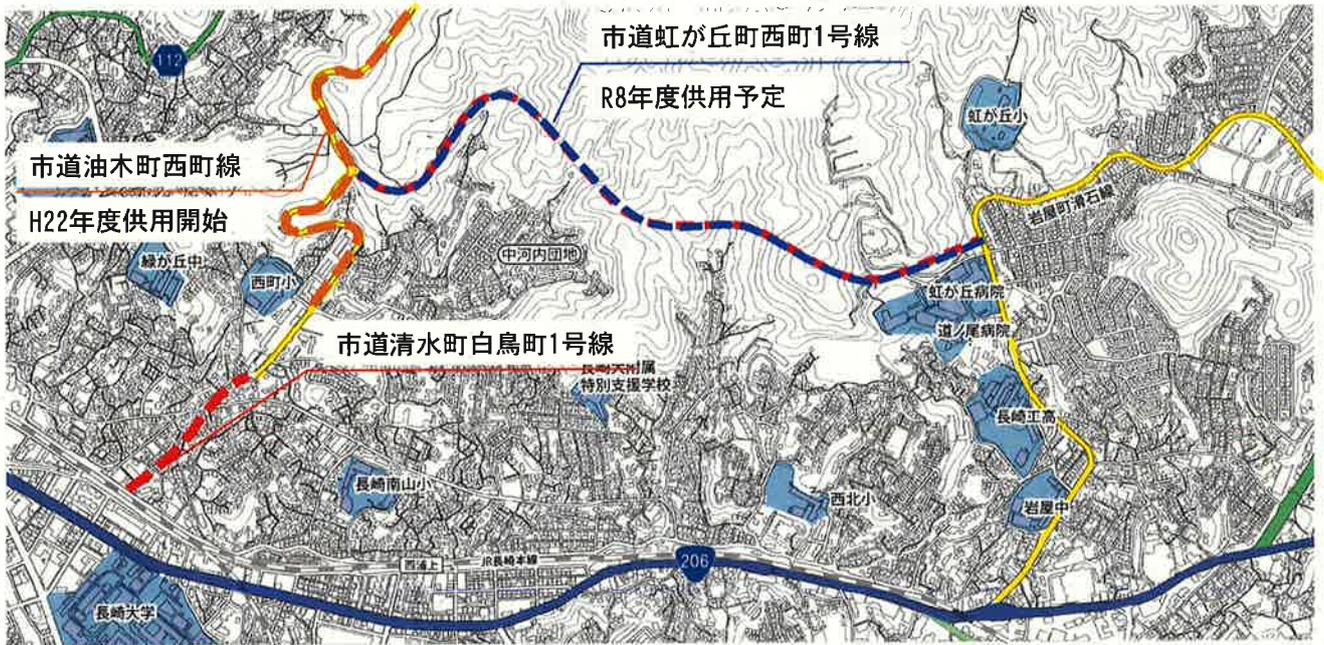


①車道が狭く、歩道が整備されていないため危険。



4. 事業の効果・必要性②

現在整備を進めている市道虹が丘町西町1号線との相乗効果により、国道206号の交通混雑の緩和に寄与する。



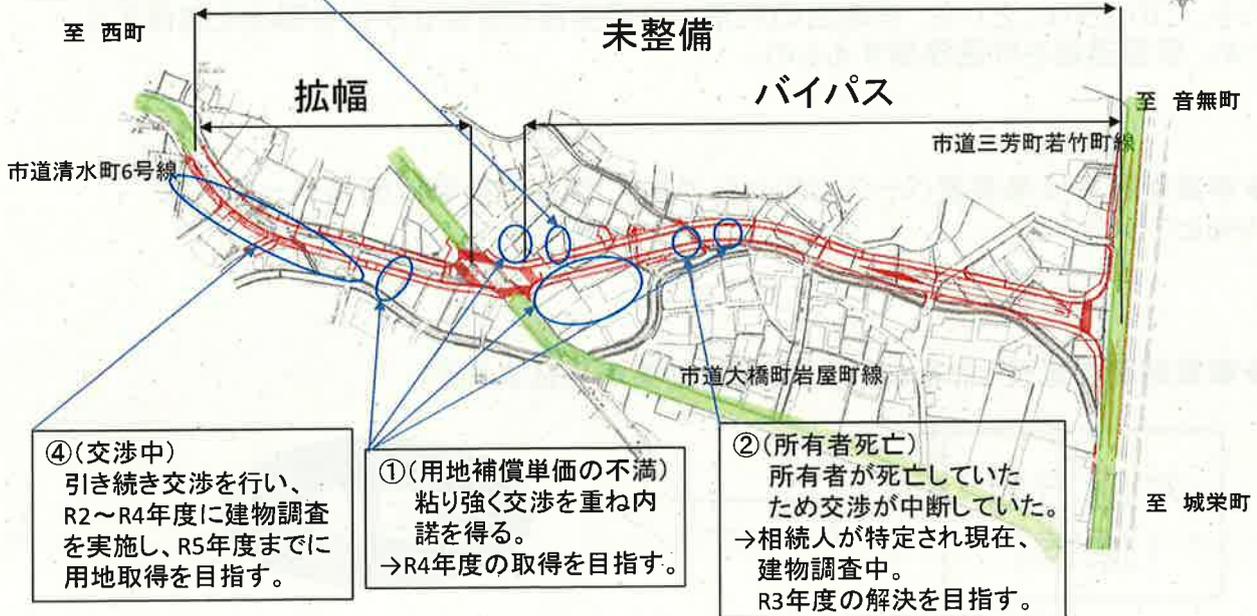
5. 事業の進捗状況

【完了工期】 R2(当初)→R7(変更)

・用地取得において、①用地補償単価の不满②所有者死亡③行方不明者の解決に時間を要しているが、R5年度用地取得、R7年度工事完了予定である。

③(行方不明者の解決)
不在者財産管理人制度
を利用し、R3年度の解
決を目指す。

事業延長 430m 幅員6.0(12.0)m



④(交渉中)
引き続き交渉を行い、
R2~R4年度に建物調査
を実施し、R5年度までに
用地取得を目指す。

①(用地補償単価の不满)
粘り強く交渉を重ね内
諾を得る。
→R4年度の取得を目指す。

②(所有者死亡)
所有者が死亡していた
ため交渉が中断していた。
→相続人が特定され現在、
建物調査中。
R3年度の解決を目指す。

6. 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	—	2.57 = 26.77億円 / 10.43億円
全事業	1.69 = 24.91億円 / 14.69億円	1.51 = 26.77億円 / 17.70億円

〔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

〔マイナス要因〕

- ・工期の延長(用地解決の遅延)

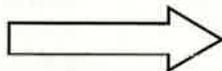
7. 対応方針(原案)

◆長崎拘置支所付近から西町踏切付近までの区間においては、道路が狭あいであり、また交通量が多いバス路線であるが、車両のスムーズな離合や歩行者の安全が確保されていない状況にある。また、市道油木町西町線が開通したなか、市道虹が丘町西町1号線の完成後においては、交通量の増加による更なる交通混雑が予想される。このようなことから、当地区の円滑な道路交通と安全な歩行者環境を確保するため、新設道路を計画整備するもの。

◆事業進捗率は事業費ベースで約48%であり、用地進捗率は面積ベースで約45%となっている。

◆事業期間の延長となるものの、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：大村市 道路課

担当課長名：田中 裕二

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 至：長崎県大村市原口町				延長	0.58km	
事業概要	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		事業進捗率	50.1%		供用済延長	—
計画交通量	4,975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)	6.14/13.87億円		総便益 (残事業)/(事業全体)	14.73/14.73億円
	(残事業)	2.40		事業費：6.05/13.79億円 維持管理費：0.08/0.08億円			走行時間短縮便益：13.43/13.43億円 走行費用減少便益：0.73/0.73億円 交通事故減少便益：0.56/0.56億円
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=0.94~1.15 (交通量 ±10%)			【残事業】B/C=2.16~2.63 (交通量 ±10%)			
	事業費変動：B/C=0.96~1.18 (事業費 ±10%)			B/C=2.18~2.67 (事業費 ±10%)			
	事業期間変動：B/C=0.94~1.19 (事業期間 ±3年)			B/C=2.21~2.60 (事業期間 ±1年)			
事業の効果等	・自動車の走行性、歩行者・自転車の安全性の向上 ・大規模災害時の円滑な避難行動の支援						
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	令和元年度末までの事業進捗率は50%、用地取得は67%と進捗しており、今年度も用地取得を継続して行い、令和5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、令和5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	事業の必要性及び事業進捗状況を考慮した場合、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

道維一3 街路事業
竹松駅前原口線

事業主体 大村市

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	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今回)	事業採択後 10年経過	H23	R5	14.3	1.06	<ul style="list-style-type: none"> 用地解決の遅延に伴う事業期間の延長 労務費及び資材価格の高騰に伴う事業費の変更

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 14.3億円
- ・計画交通量 4,975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50%(事業費ベース)
- ・用地進捗率 約67%(面積ベース)

3

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】

H29(当初) → R5(今回)

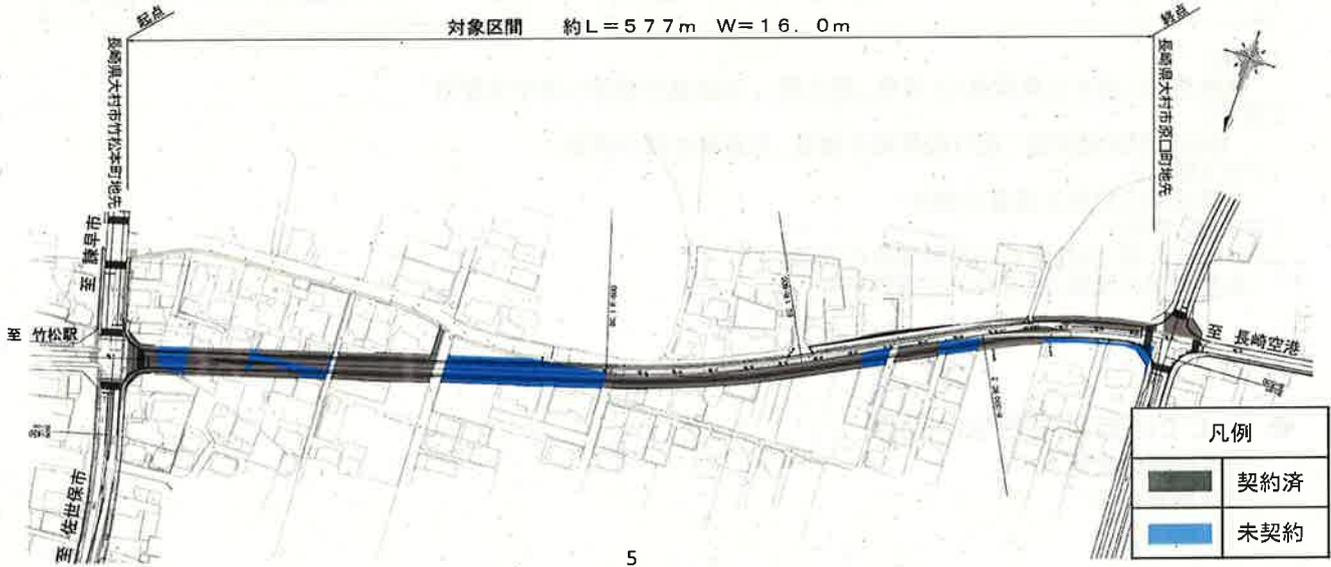
R3年度用地取得、R5年度工事完了予定

・筆界未定地の存在や代替地詮索等により、用地交渉が難航したが、現在は解消し、用地取得は約7割完了している。令和2年度以降工事を開始するとともに、令和3年度には用地取得完了予定である。

【その他】

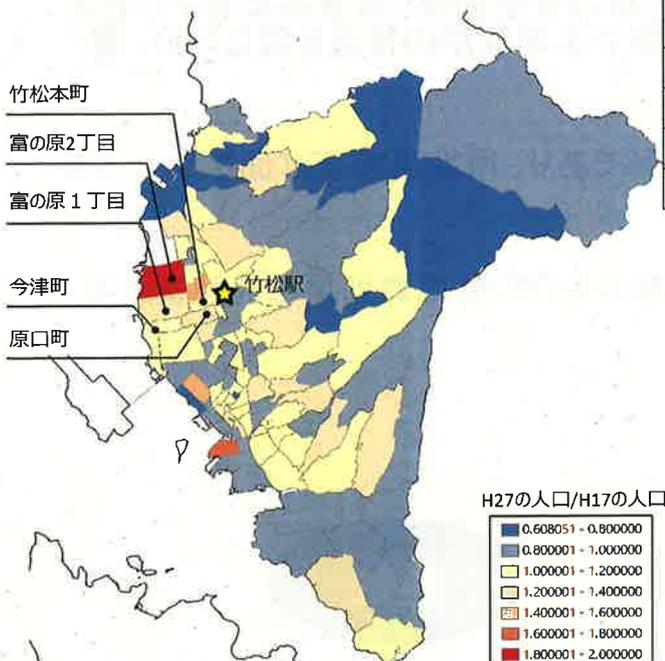
労務費及び資材価格の増

事業費:13.5億円(当初) → 14.3億円(変更)



5. 社会経済情勢等の変化

【大村市の人口動向(H27/H17)】



資料：国勢調査

【大村市関連の将来交通量の変化】

	①	②	伸び率 (②/①)
	R12 (H17ベース)	R12 (H22ベース)	
大村市内々	102,163	127,136	1.24
大村市内外 (大村市-その他地域)	54,460	71,599	1.31
その他地域関連	18,593,155	19,341,987	1.04
合計	18,749,778	19,540,722	1.04

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
3,900台/日
 - ◆ 今回評価時の計画交通量
4,975台/日
- 約1,000台/日増

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 (平成22年度)	今回評価 (R2年度)
残事業	-	2.40 = 14.73億円 / 6.14億円
全事業	1.07 = 12.50億円 / 11.65億円	1.06 = 14.73億円 / 13.87億円

〔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

〔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(労務費及び資材価格の高騰)
- ・事業期間の延長(用地解決の遅延)

◆ 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

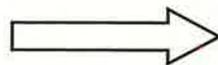
7. 対応方針(原案)

◆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50%であり、用地進捗率は面積ベースで約67%となっている。

◆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

対応方針
(原案)

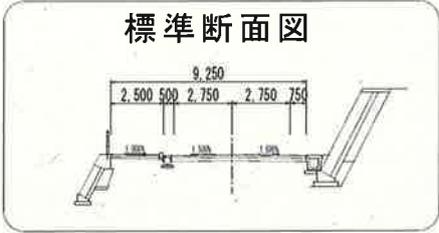


継続

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：平戸市 建設課

担当課長名：大坪 國治

事業名	1級市道神宮坂口線（永田工区）		事業区分	市町村道	事業主体	平戸市
起終点	<small>ながさきけんひらどしたびらちよう</small> 自：長崎県平戸市田平町 至：長崎県平戸市田平町				延長	1.07km
事業概要	1級市道神宮坂口線（永田工区）は、田平地区の国道204号を南北に最短で結び住宅地を縦貫する主要な幹線道路で、通行車両・歩行者の安全性、緊急車両の円滑な通行の向上を図る事業。					
	H23年度事業化	都市計画決定 なし	H26年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費	7.9億	事業進捗率	74.7%	供用済延長	0.62km	
計画交通量	2,600台/日（R12）					
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	1.92	2.06/9.16億円	17.57/17.57億円	令和2年	
	（残事業）	8.53	事業費：1.95/9.05億円 維持管理費：0.11/0.11億円	走行時間短縮便益：17.13/17.13億円 走行費用減少便益：0.64/0.64億円 交通事故減少便益：-0.20/-0.20億円		
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=1.72~2.11（交通量 ±10%） 【残事業】B/C=7.66~9.39（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.77~2.10（事業費 ±10%） B/C=7.85~9.43（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.83~2.00（事業期間±1年） B/C=8.18~8.87（事業期間±1年）					
事業の効果等	・地区内の防災安全対策の向上（緊急車両等の円滑な通行） ・車両の離合及び視距の確保（線形改良及び幅員の確保による交通安全性の向上）					
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	西九州道路にアクセスする主要地方道平戸田平線の整備促進により住宅の建設が増加している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和2年度末までの事業進捗率は74.7%で、用地取得は完了しており、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	-					
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; 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>全体計画 L=1.07km、W=5.50（9.25）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。

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

道維-4 道路改築事業
1級市道神宮坂口線
(永田工区)

事業主体 平戸市

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	概要
		着工	完了			
当初 (H23新規)	—	H23	H27	7.7	1.21	延長=1.07km 幅員=5.5(9.25)m
第1回審議 (R2)	事業採択後 10年経過	H23	R3	7.9	1.92	延長=1.07km 幅員=5.5(9.25)m 資材費・人件費等の単価上昇に伴う 事業費の増(0.2億円)

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

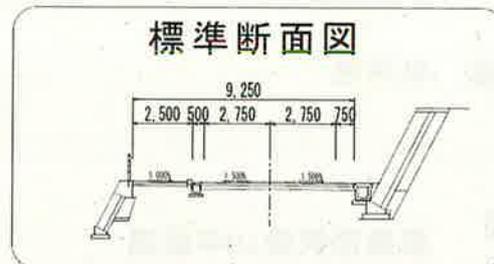
市道神宮坂口線(永田工区)は、田平地区の国道204号を南北に最短で結び住宅地を縦貫する主要な幹線道路で、通行車両、歩行者の安全性、緊急車両の円滑な通行の向上を図ることを目的としている。

◆事業概要

計画延長等	L=1.07km
幅員	W=5.5(9.25)m
計画交通量(R12)	2,600台

◆事業経過

平成23年度	事業化
平成25年度	用地買収着手
平成26年度	工事着手
令和元年度	625m供用開始



事業の進捗率74.7% (事業費ベース)
用地進捗率100% (面積ベース)

3

3. 事業の効果・必要性

現道は、幅員が狭く車両の離合が困難であり、緊急車両の通行に支障をきたしていた。また、線形不良により視距が確保できていなかった。写真①、③

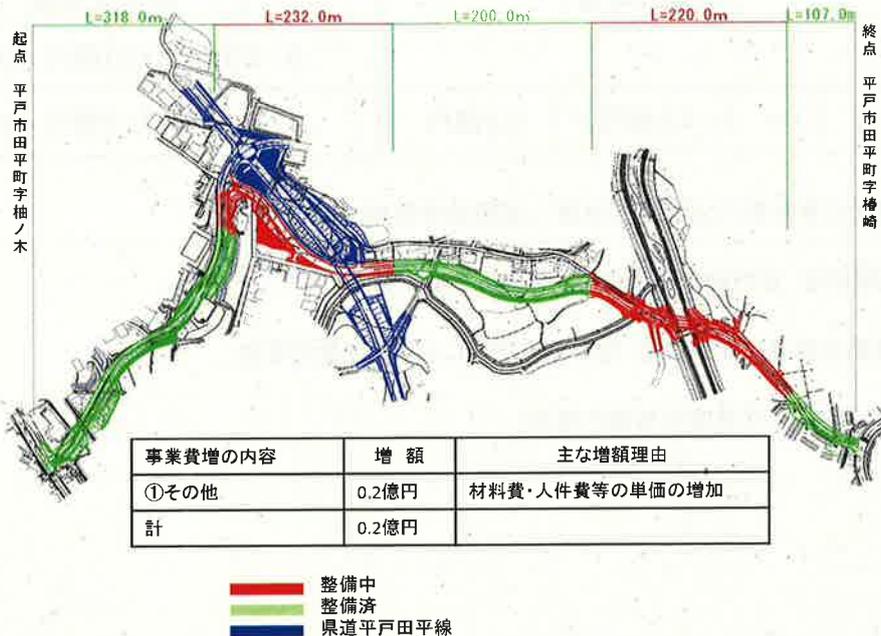
改良箇所では、幅員・離合の確保及び視距の確保を行い緊急車両の進入にも対応できるようになった。写真②、④



4

4. 事業の進捗状況

永田工区 全体計画 延長=1,077m 幅員=5.5(9.25)m



5

5. 社会経済情勢等の変化

・主要地方道平戸田平線の改良促進

主要地方道平戸田平線の改良工事の促進に伴い、平戸市街地及び西九州道路へのアクセスの良さから道路沿いの住宅の建設が行われている。また、平戸田平線の沿線に大型店舗の進出等が期待されており、集落内を通る市道の通行量の増加が予想される。



・永田地区人口推移

年度	人口	世帯数
H23.4	810	316
R2.3	870	353

・計画交通量の増加

1900台/日→2600台/日



・現在も住宅アパートの建設が進んでいる。

6

6. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	当初評価 (平成22年度)	今回評価 (令和2年度)
残事業	—	8.53 = 17.57億円 / 2.06億円
全事業	1.21 = 8.48億円 / 7.03億円	1.92 = 17.57億円 / 9.16億円

〔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

〔プラス要因〕

・周辺の道路整備の改善に伴い住宅・世帯数の増加により通行量が増加

〔マイナス要因〕

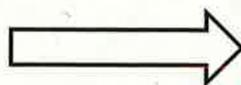
・事業費の増(材料費・人件費等の単価の増加)

7

7. 対応方針(原案)

- ◆ 本路線は、田平地区の国道204号を南北に最短で結び住宅地を縦貫する主要な幹線道路で、通行車両、歩行者の安全性、緊急車両の円滑な通行の向上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74.7%[5.9億円/7.9億円](令和元年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。
- ◆ 残事業期間も短く、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、橋梁1橋は今年度完成予定であり代替案の可能性はない。
- ◆ 事業費の増加はあるものの、費用対効果は十分に見込まれる。

対応方針
(原案)



継続

8