


再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：平戸市 建設課

担当課長名：里崎 忠雄

事業名	1級市道釜田線（釜田工区）		事業区分	市町村道	事業主体	平戸市
起終点	自：長崎県平戸市田平町里免 至：長崎県平戸市田平町大久保免		事業区分	市町村道	事業主体	延長 0.80km
事業概要	1級市道釜田線（釜田工区）は、国道204号から平戸市田平町の釜田地区に至る主要な道路で、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。					
H25年度事業化	都市計画決定 あり		H26年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費	9.3億	事業進捗率	67.7%	供用済延長	0.24km	
計画交通量	1,834台/日（R22）					
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) 2.83/10.28億円	総便益	(残事業)/(事業全体) 10.93/10.93億円
	(残事業)	3.79	〔事業費：2.80/10.20億円 維持管理費：0.08/0.08億円〕	〔走行時間短縮便益：10.46/10.46億円 走行費用減少便益：0.47/0.47億円 交通事故減少便益：0.00/0.00億円〕	基準年	令和4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=0.96~1.17（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.04~1.09（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.02~1.10（事業期間±1年）			【残事業】B/C=3.42~4.16（交通量 ±10%） B/C=3.45~4.19（事業費 ±10%） B/C=3.67~3.87（事業期間±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般交通、緊急車両通行の円滑化（幅員、視距の確保による交通機能の向上） ・ 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	関連自治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3年度末までの事業進捗率は67.7%で、用地進捗は100%であり、施工中である橋梁1橋の進捗を図り、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	地元の協力を得ており、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	プレキャストL型擁壁を補強土擁壁に変更、既設橋梁拡幅工法、新設橋梁工法の決定。					
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 style="color: red; font-size: small;">全体計画L=0.80km、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4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 道路改築事業
1級市道釜田線
(釜田工区)

事業主体 平戸市

再評価
の理由 事業採択後10年経過



1. 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 (H25新規)	—	H25	H30	2.8	—	【工事概要】 延長=0.80km 幅員=5.5(9.25)m
第1回審議 (R4)	事業採択後 10年経過	H25	R5	9.3	1.06	【工事概要】 延長=0.80km 幅員=5.5(9.25)m

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

市道釜田線(釜田工区)は、国道204号を起点とし、山内地区、大久保地区を經由し釜田地区に至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

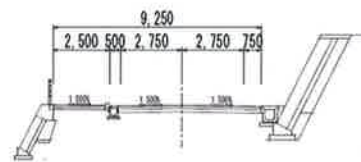
計画延長等	L=0.80km
幅員	W=5.5(9.25)m
計画交通量(R22)	1,834台

◆事業経過

平成25年度	事業化
平成26年度	用地買収着手
平成26年度	工事着手
平成30年度	238m供用開始



標準断面図



事業の進捗率68.4%(事業費ベース)
 用地進捗率100%(面積ベース)
 令和3年度末現在

3

3. 事業の効果・必要性(一般交通、緊急車両通行の円滑化)

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



改良済箇所では、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

<視距の確保>



①



②



<幅員・離合の確保>



③



④

4

4. 事業の効果・必要性(歩行者の安全確保)

現道は、小学生の通学路であるが、歩道未設置なうえ幅員が狭く歩行者の安全性が確保できていなかった。(写真①)



改良により、歩道が設置され、歩道・車道の分離が行われたことにより、歩行者の安全性が向上した。(写真②)

<歩行者の安全確保>



①



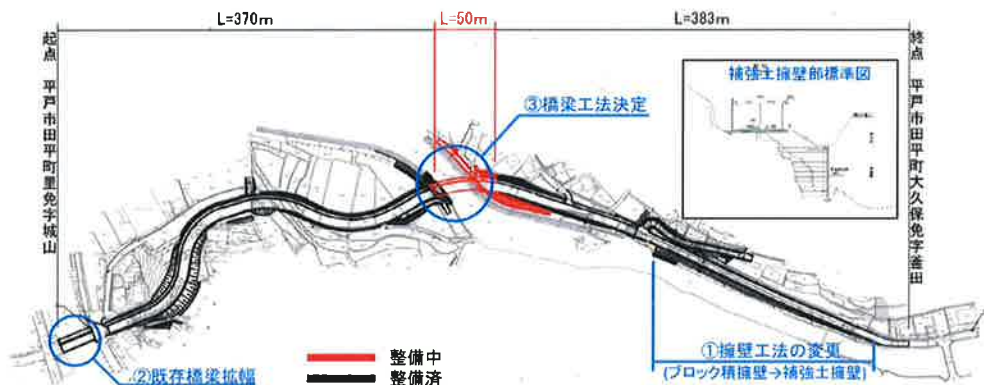
②



5

5. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

釜田工区 全体計画 延長=803m 幅員=5.5(9.25)m

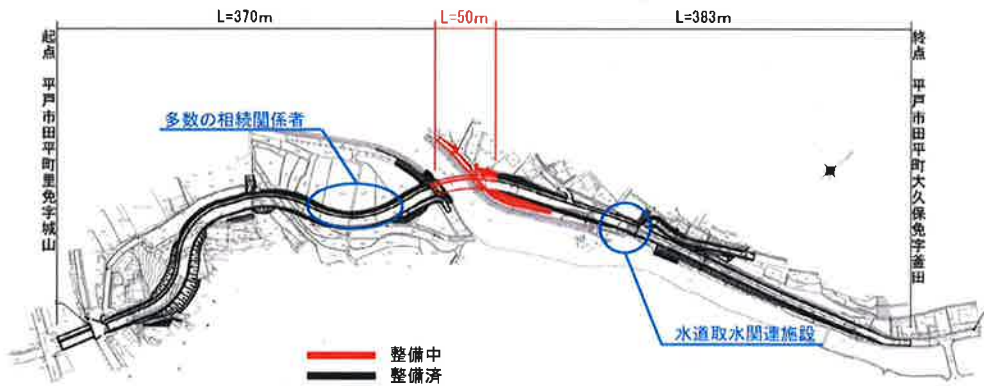


事業費増の内容	増額	主な増額理由
①工法等の変更	2.0億円	河川と近接した箇所において河川管理道路の確保のためブロック積擁壁を補強土擁壁に変更
②工法等の決定	1.4億円	既存橋梁の幅員確保のため必要な橋梁拡幅工法の決定
③工法等の決定	2.4億円	新設橋梁工法の決定
④その他	0.7億円	材料費・人件費等の単価上昇
計	6.5億円	

6

6. 事業の進捗状況(完了工期の延長)

釜田工区 全体計画 延長=803m 幅員=5.5(9.25)m



【完了工期】 H30(当初)→R5(変更後)

【変更理由】

- ・多数の相続関係者を擁する土地の買収、登記等に時間を要した。
 - ・水道取水関連施設(取水ポンプ制御電気室)の移転先の調整、移転に時間を要した。
- このことから、完了工期の延長が必要となったもの。

7

7. 上位計画への位置付け・関連事業の状況

・第2次平戸市総合計画(2018→2027)における位置付け

平戸市総合計画は、まちの将来像と、それを指すための基本的な施策を表し、市民と行政がともに「協働によるまちづくり」を進めていくための最上位かつ総合的な計画として位置づけ、市民と行政が共有する「私たちのまちづくりのための計画」として策定。

本事業は、総合計画の基本計画における【4. まちをつくるプロジェクト】3. 住み良いまちを支える生活基盤の実現【6. 交通安全対策を推進する・9. 快適な交通ネットワークを整備する】として位置付けられている。



8

8. 地元等の意向

・釜田区長、大久保区長、山内区長の連名による道路改良要望経緯

～平成21年

・「田平地区市道釜田線道路改良事業に関する要望書」を受取

平成22年度 基本計画の策定

平成22年～平成24年

・「田平地区市道釜田線道路改良事業に関する早期着工の要望書」を受取

平成25年度 事業化決定

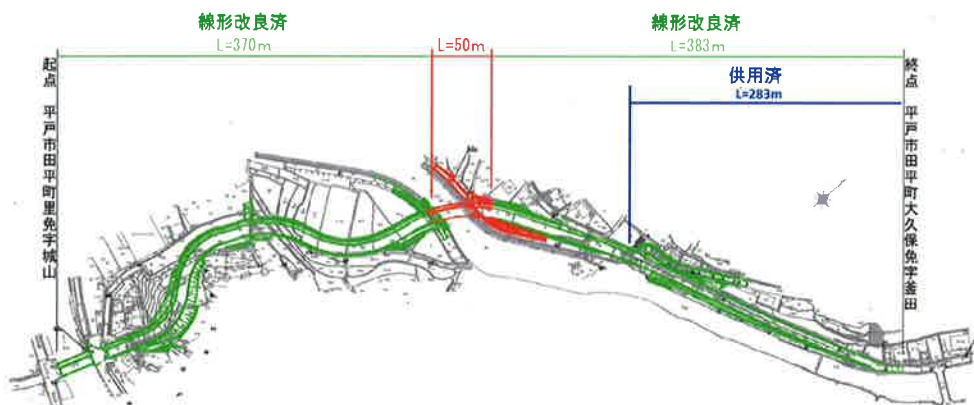
平成25年～令和3年

・事業の早期完成が望まれている

9

9. コスト縮減・代替案立案の可能性

これまで可能な限りコスト縮減を図ってきたが、事業延長 $L=0.80\text{km}$ のうち、供用済及び工事着手済の線形改良済区間が、 $L=0.75\text{km}$ (約94%)となっている。また施工中である残工事の橋梁についてもA1橋台が施工済であり、事業効率化に大きく寄与する新たなコスト縮減や代替案の可能性はない。



10

10. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	当初評価 (平成25年度)	今回評価 (令和4年度)
残事業	—	3.79 = 10.93億円 / 2.88億円
全事業	—	1.06 = 10.93億円 / 10.28億円

〔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〕

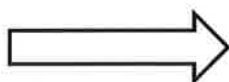
- ・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

11

11. 対応方針(原案)

- ◆ 市道釜田線(釜田工区)は、国道204号を起点とし、山内地区、大久保地区を經由し釜田地区に至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67.7%[6.3億円/9.3億円](令和3年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。
- ◆ 事業延長L=0.80kmのうち、供用済及び工事着手済の線形改良済区間が、L=0.75km(約94%)となっている。また残工事である橋梁についても施工中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、費用対効果は見込まれる。

対応方針
(原案)



継続

12

再評価結果（令和4年度継続 1箇所）

担当課：建設部建設課

担当課長名：川崎 仁

事業名	1級市道 尾浦浅藻線（安神工区）	事業区分	市町村道	事業主体	対馬市	
起終点	自：長崎県対馬市厳原町尾浦 至：長崎県対馬市厳原町安神	延長	2.3km			
事業概要						
市道尾浦浅藻線（安神工区）は、対馬で唯一のゴミ焼却施設があり、市内全域から集められたゴミ運搬車両が通行しているが、幅員狭小、急勾配、急カーブが連続しており、事故発生の危険性が極めて高い状況である。このため、改良工事を行い諸交通の円滑化、緊急車両の迅速な通行を確保し地域住民の安心、安全な生活を支援するものである。						
H25年度事業化		都市計画決定 なし		H27年度用地着手		
				H27年度工事着手		
全体事業費	約57億円		事業進捗率	14.3%	供用済延長	0.27km
計画交通量	516台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 0.84 (残事業) 1.01	総費用 (残事業)/事業全体 44.6/54.0億円 事業費：44.6/54.0億円 維持管理費：0.0/0.0億円 更新費：0.0/0.0億円	総便益 (残事業)/事業全体 45.1/45.1億円 走行時間短縮便益：41.8/41.8億円 走行経費減少便益：3.1/3.1億円 交通事故減少便益：0.2/0.2億円	基準年 令和4年		
感度分析の結果						
【全体事業】交通量変動：B/C=0.75~0.92（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=0.76~0.93（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=0.80~0.86（事業期間±1年）			【残事業】B/C=0.91~1.11（交通量 ±10%） B/C=0.92~1.12（事業費 ±10%） B/C=0.97~1.04（事業期間±1年）			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> ・地域ネットワークの構築（対馬島中心部へのアクセス向上が見込まれる） ・安全な生活環境の確保及び緊急時の輸送時間の短縮 						
関係する地方公共団体等の意見						
市道尾浦浅藻線（安神工区）は、生活道路や通学路、地域産業の基盤道路であり、緊急輸送道路としても重要な路線であるため、地元地区はもとよりゴミ収集運搬業者や輸送業者等からも早期完成を切望されている。						
事業評価監視委員会の意見						
—						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
令和3年度末までに終点側の270mを供用開始。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
令和3年度末までの事業費ベースの進捗率は14.3%であり、用地面積ベースの進捗率は100%である。残事業については、用地契約が完了していることから重点的に投入し早期完成を図る。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
R2年度まで社会資本整備総合交付金により事業を進めてきたが、補助率が2割低く市の財政負担が増大するものの、予算の平準化が見込まれる地方創生道整備推進交付金事業に転換し、令和8年度の完成を目指す。						

施設の構造や工法の変更等

トンネル工事の設計基準改定による鏡吹付工の追加。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性及び重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

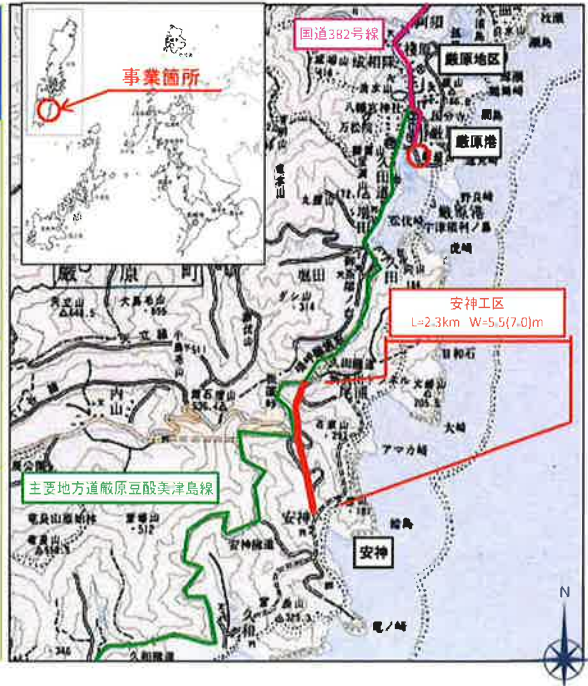


※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

令和4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

道維一2	地方創生道整備推進交付金事業 市道尾浦浅藻線 (安神工区)
事業主体	対馬市
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 (H25新規)		H25	H34	38.0	1.12	【工事概要】 延長2.30km 幅員5.5 (7.0) m (うちトンネル L=1,410m)
第1回審議 (R4年度)	事業採択後 10年経過	H25	R 8	57.1	0.84	【工事概要】 延長2.30km 幅員5.5 (7.0) m (うちトンネル L=1,410m)

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

事業の目的

・道路交通の円滑化及び安全性向上を図ることで、地域住民の生活利便性の向上、救急医療体制強化の支援及び地域産業や観光振興に寄与する。



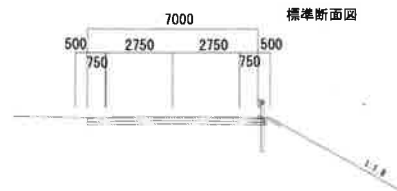
3

事業概要

事業延長 L=2.30km
幅員 W=5.5(7.0)m
全体事業費 57.1億円
計画交通量 516台/日(R22)

これまでの経緯

平成25年度:事業化
平成25年度:事業着手
令和3年度末時点
270m供用開始
事業進捗率:14.3%(事業費ベース)
用地進捗率:100.0%(面積ベース)



3. 事業の効果・必要性

課題・問題点

・安神地区にとって通勤・通学や買い物、救急搬送など、生活に欠かせない道路であり、当路線は対馬市で唯一のごみ焼却施設の搬入経路でもあるが、幅員が狭く車同士の離合も厳しい状況であるため、交通の円滑化及び安全性向上が求められている。

整備効果

- ・道路整備による安全性向上及び市街地へのアクセス向上
- ・救急車両の搬送時間短縮
- ・地域産業の輸送時間短縮



完成区間:270m

- ・令和3年度までに供用開始延長 L=270m
- ・2車線の幅員が確保され大型車との離合も可能となり、安全で快適な走行性が確保された。

改良前



改良後



4

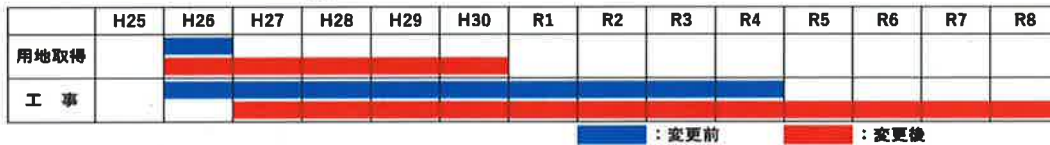
4. 事業の進捗状況

【事業費増】
38.0億円(当初)⇒57.1億円(今回)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
1.トンネル工事費の増	約12.6億円	設計基準の改定や実施設計による増 ①設計基準の改定による工種の追加 ・掘工コンクリート配合(非鋼繊維の混入) ・鏡吹付工の追加 ②詳細設計による増 ・地質調査結果による工事費の増 ③資材や労務単価の単価上昇 ④間接工事費の諸経費率上昇
2.水路工の見直しに伴う増	約1.2億円	トンネルのヤード建設に伴う付替水路工の見直し。
3.補強土壁工の盛土材購入に伴う増	約1.3億円	補強土壁工において、背面盛土材を流用土としていたが適さなかったため盛土材購入へ変更。
4.盛土不足土運搬に伴う増	約1.6億円	盛土工において、不足土を他工事から運搬してくるため。
5.その他	約2.4億円	労務費や資材単価及び諸経費率の高騰に伴う増。
計	約19.1億円	

【事業期間の延長】
R4(当初)⇒R8(今回)

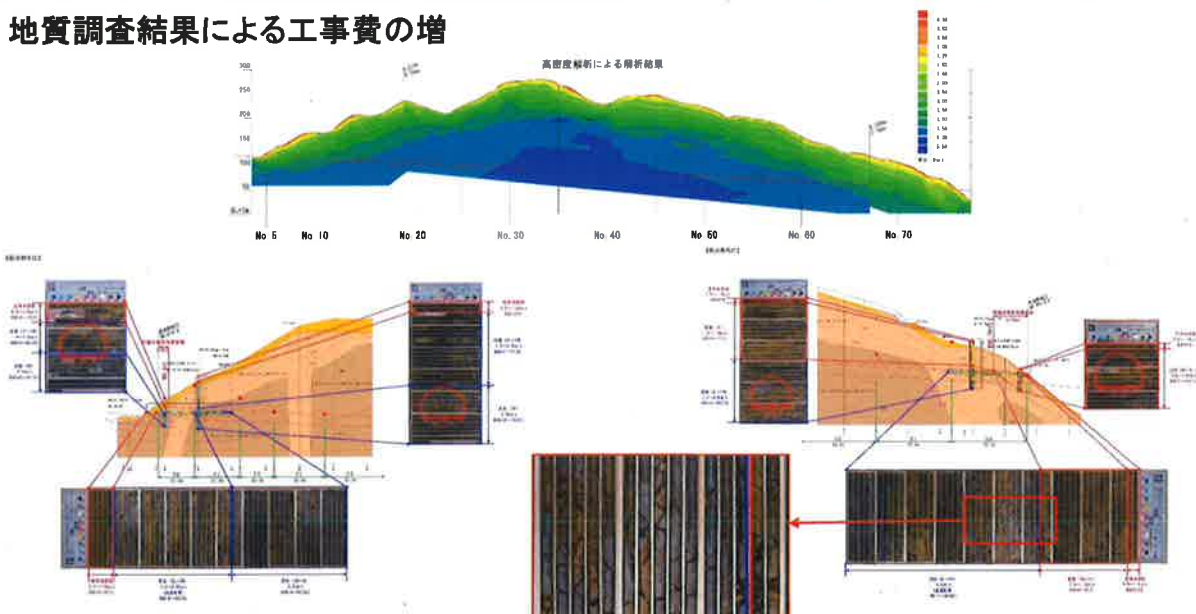
用地取得の遅延による工期延長



5

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し①)

地質調査結果による工事費の増



◆補助工法が必要となるDⅢ区間を、当初は両坑口L=20mずつを想定していたが、詳細設計に伴う地質調査を行った結果、起点側がL=22.0m、終点側がL=50.0mであることが判明。

6

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し②)

1.トンネル工事費	H25	R4	差額	増額率	備考
直接工事費	2,157,000,000	2,770,000,000	613,000,000	128.4%	設計基準の改定や資材・労務費の単価上昇による増
諸経費率の増	976,400,000	1,367,000,000	390,600,000	140.0%	週休二日制導入等が高騰
消費税率の増	156,600,000	413,700,000	257,100,000	264.2%	5% → 10%へ増税
工事費	3,290,000,000	4,550,700,000	1,260,700,000	138.3%	

※参考

1 m当り単価：千円

	市道尾浦浅藻線	近隣工事実績	備考
当初(H25)	2,333,000	1,750,000	佐須坂トンネル(H25完成)
今回(R4)	3,227,000	3,760,000	尾浦トンネル(R3完成)
差額	894,000	2,010,000	

5.その他(トンネル以外の工事費)	H25	R4	差額	増額率	備考
直接工事費	320,400,000	427,000,000	106,600,000	133.3%	資材・労務費の単価上昇による増
諸経費率の増	165,400,000	254,900,000	89,500,000	154.1%	週休二日制導入等による増
消費税率の増	24,200,000	68,100,000	43,900,000	281.4%	5% → 10%へ増税
工事費	510,000,000	750,000,000	240,000,000	147.1%	

7

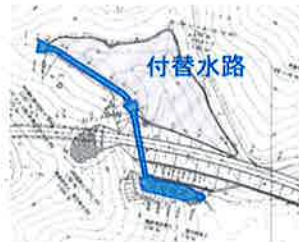
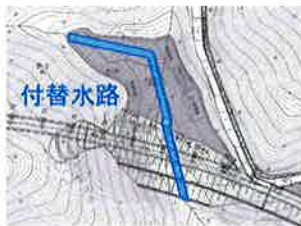
4. 事業の進捗状況(事業費の見直し③)

2.水路工の見直しに伴う増

トンネル工事の仮設ヤード建設に伴い、付替水路の見直しを行った。

付替水路 0.7億円

付替水路 1.9億円



4.盛土不足土運搬に伴う増

	単価(円)	数量	金額(千円)	備考
当初(H25)	540	37,000	20,000	
今回(R4)		37,000	184,000	
県営工事	2,900	20,000	58,000	運搬距離6.5km
市道雞知樽ヶ浜線	6,000	4,000	24,000	運搬距離19.7km
市道仁位貝鮎線	7,900	13,000	102,000	運搬距離42.0km
差額			164,000	

8

5. 上位計画への位置付け・関連事業の状況

第2次 対馬市総合計画【後期計画(2021～2025)】における位置付け

対馬市では、市民主体の地域づくり、市民協働のまちづくりを推し進めるため、2016年から10年間の『第2次対馬市総合計画』を策定。後期計画では、前期計画の進捗を評価し、対馬市のあるべき姿(目標)までの道筋を軌道修正し、実行内容を決定。

本事業は、総合計画の『支え合いで自立した島』を目指した具体的な施策として【生活インフラの維持と安心・安全なまちづくり】に位置付けられている。



6. 地元等の意向

◆安神地区に至る現道は、幅員狭小で急勾配であり、急カーブが連続しているため、事故発生の危険性が極めて高い状態であった。

対馬市唯一のごみ焼却施設『対馬クリーンセンター』が平成14年に建設されたことにより、ごみ収集運搬の大型車両が頻繁に通行するようになり、車同士の離合が困難で回避するために後進するなど不便な状況であるとともに、事故発生の危険性はさらに上昇し逼迫状態となっている。



離合できず後続車もいるため、回避できる場所まで後進している状況

◆対馬市の市道の中でも大型車交通量が最も多い路線となっている。

安神地区からの整備要望経緯

平成15年～平成24年
市道尾浦浅藻線の道路改築に関する事業化について地区要望書を毎年受取

平成25年度 事業化決定

平成25年～令和3年
市道尾浦浅藻線の道路改築事業に関する早期完成について地区要望書を毎年受取

地域住民の長年に渡る強い要望

7. コスト縮減・代替案立案の可能性



◆ これまでもルート比較や可能な限りのコスト縮減は図ってきており、事業延長L=2.3kmのうち、トンネル工事区間がL=1,410mで、安神地区側のトンネル坑口まで令和4年度工事において線形完了区間となる。

また、現道においては、県道の分岐点から地区まで延長L=2.9km、高低差が257mあり、現道拡幅で計画した場合、縦断勾配が急勾配となり道路構造令に沿わない。

以上により、事業効率化に大きく寄与する新たなコスト縮減や代替案の可能性はない。

8. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	当初評価 (平成25年度)	今回評価 (令和4年度)
残事業		1.01 = 45.11億円 / 44.63億円
全事業	1.12 = 36.07億円 / 32.10億円	0.84 = 45.11億円 / 53.98億円

〔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〕

- ・交通需要推計データの更新

〔マイナス要因〕

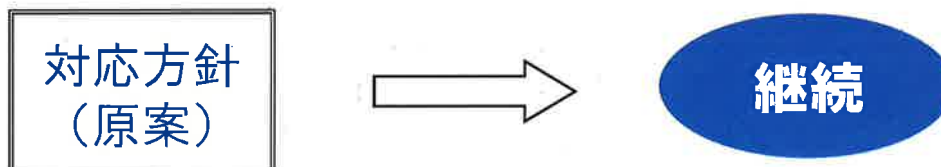
- ・事業費の増
- ・事業期間の延長

◆ B/Cでは計測できない効果

- ・医療施設までのアクセス改善(医療施設の搬送支援、搬送時間短縮による救命率の向上)
- ・地域産業の輸送時間の短縮による作業効率や生産性の向上

9. 対応方針(原案)

- ◆道路交通の円滑化及び安全性向上を図ることで、地域住民の生活利便性の向上、救急医療体制強化の支援及び地域産業や観光振興に寄与する。
- ◆事業進捗率は事業費ベースで約14%〔8.16億円/57.1億円〕(令和3年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。
- ◆近隣住民や対馬市唯一のごみ焼却施設利用者等からの要望も強く、対馬市においても最優先改良区間として位置づけしていることから、期間を延長し事業に取り組みたい。



再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：雲仙市 道路河川課

担当課長名：北川 貴房

事業名	その他市道木場山領線（千々石小浜工区）		事業区分	市町村道	事業主体	雲仙市
起終点	自：長崎県雲仙市千々石町木場 至：長崎県雲仙市小浜町山領				延長	1.314 km
事業概要	その他市道木場山領線を整備することにより、国道57号が異常気象等による大規模災害及び交通事故等で不通となった場合の観光ルートの維持、生活道路環境の整備、地域防災及び交通の円滑化を図る。					
H21年度事業化	都市計画決定 なし		H22年度用地着手	H22年度工事着手		
全体事業費	14.0億	事業進捗率	65.0%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	398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) 0.74 (残事業) 2.86	4.05/15.63億円 〔事業費：3.94/15.52億円 維持管理費：0.11/0.11億円〕		11.58/11.58億円 〔走行時間短縮便益：8.92/8.92億円 走行費用減少便益：2.35/2.35億円 交通事故減少便益：0.31/0.31億円〕	令和4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=0.67~0.82（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=0.68~0.82（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=0.71~0.77（事業期間±1年）			【残事業】B/C=2.56~2.93（交通量 ±10%） B/C=2.60~3.18（事業費 ±10%） B/C=2.75~2.96（事業期間±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間の広域ネットワークの形成（円滑な交通の確保、観光振興） ・防災機能の向上（災害時の緊急輸送道路の機能補完、国道迂回路） 					
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	<ul style="list-style-type: none"> ・雲仙市小浜町には、R2.3に公立小浜温泉病院、R4.4に小浜体育館が、移転してオープンした。 ・本事業区間に並行して、国の直轄事業である富津防災が令和4年度に事業化された。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和3年度末までの事業進捗率は65.0%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	用地取得において、相続手続きの解決に時間を要しているが、今後も引き続き事業の進捗を図り、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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; margin: 0;">位置図</p>  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; margin: 0;">標準断面</p>  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  </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4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 道路改築事業
その他市道木場山領線
(千々石小浜工区)

事業主体 長崎県 雲仙市

再評価
の理由 再評価後変更



- 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 (H21新規)	-	H21	H30	10億円	1.39	延長 幅員	L=1,314m W=4.0(5.0)m
第1回審議 (H30)	事業採択後 10年経過	H21	R5	10億円	1.02	延長 幅員	L=1,314m W=4.0(5.0)m
第2回審議 (R4:今回)	再評価後変更	H21	R9	14億円	0.74	延長 幅員	L=1,314m W=4.0(5.0)m

- 2 -

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

○目的

国道57号が、異常気象等による大規模災害及び交通事故等で不通区間となった場合の観光ルート維持及び地域住民の防災による交通の円滑化を図る。

また、7町合併により誕生した雲仙市の中で千々石町と小浜町をつなぎ住民間の交流促進を図る。

○事業概要

○事業概要

延長 L=1,314m

幅員 W=4.0(5.0)m

○これまでの経緯

平成21年度:事業採択

平成21年度:事業着手

事業進捗率 約65%(事業費ベース)

用地進捗率 約98%(面積ベース)



3. 事業の効果・必要性①

「国道57号」
「県道北野千々石線」

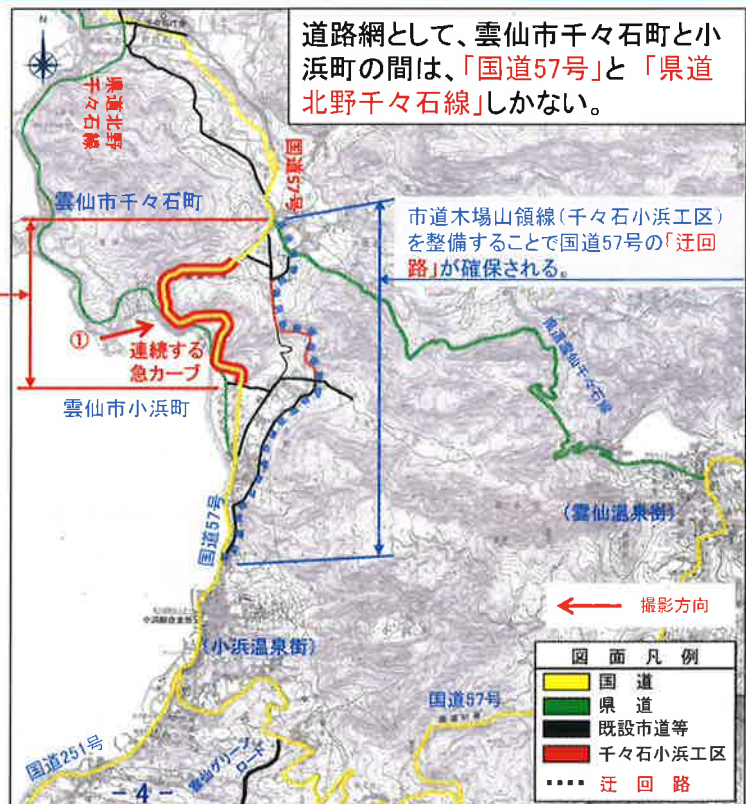
【国道57号】
山間部で地形が急であるため急カーブで、路肩部に余裕がなく見通しが悪い。



番号 ①

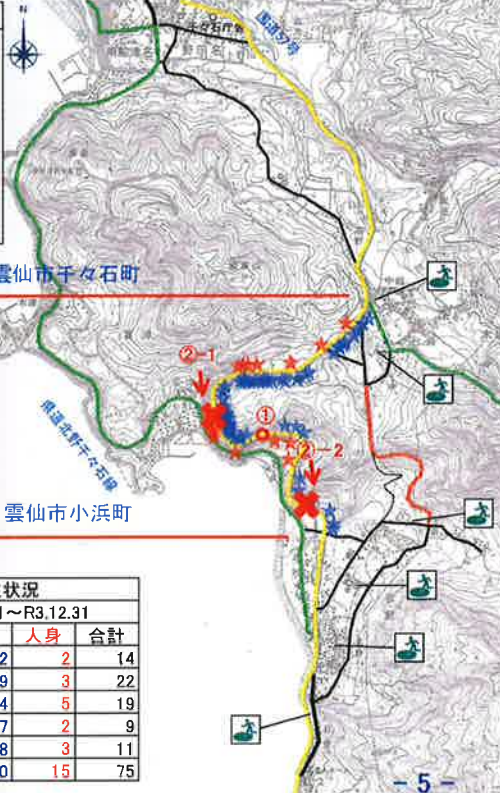
道路網として、雲仙市千々石町と小浜町の間は、「国道57号」と「県道北野千々石線」しかない。

市道木場山領線(千々石小浜工区)を整備することで国道57号の「迂回路」が確保される。



3. 事業の効果・必要性②

- 図面凡例
- 国道
 - 県道
 - 既設市道等
 - 千々石小浜工区
 - 物損事故
 - 人身事故
 - 被災箇所
 - 本路線周辺の指定緊急避難場所



調査期間 H29.1.1～R3.12.31				
事故件数	年度	物損	人身	合計
事故件数	H29	12	2	14
	H30	19	3	22
	R1	14	5	19
	R2	7	2	9
	R3	8	3	11
	合計	60	15	75

※雲仙警察署より開取

国道57号で交通事故や災害等により通行規制があった場合に、「代替道路」がないため、交通障害が大きい。

【渋滞状況】

国道57号で交通事故が発生し「片側交互通行」となり3～4kmの渋滞が発生。

番号 ①

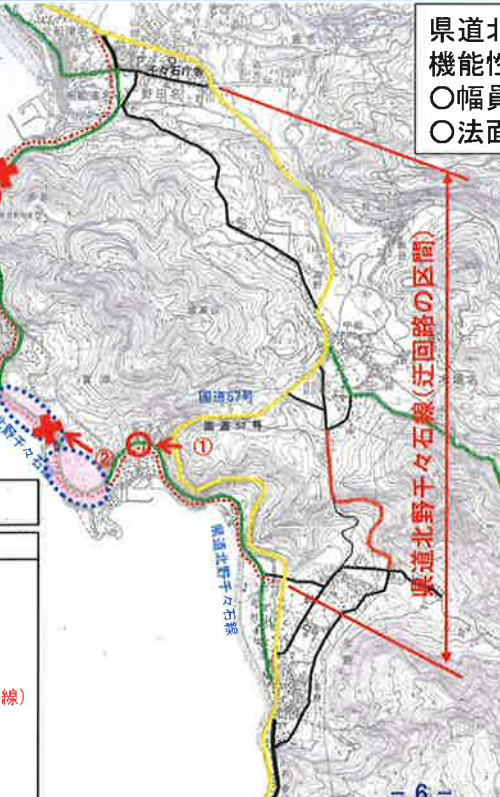
【被災状況】

H27.8の台風で、法面崩壊による土砂の流出及び倒木が発生した。

番号 ②

3. 事業の効果・必要性③

- 写真撮影方向 →
- 図面凡例
- 国道
 - 県道
 - 既設市道等
 - 千々石小浜工区
 - 迂回路 (県道北野千々石線)
 - トンネル
 - 切り通し
 - 災害発生箇所



県道北野千々石線は、国道57号の迂回路としての機能が乏しい。
 ○幅員が狭く対向車との離合が困難。
 ○法面が切土構造のため、被災を受けやすい。

【幅員が狭いため離合が困難】

①旧小浜鉄道富津トンネル ②旧小浜鉄道切り通し

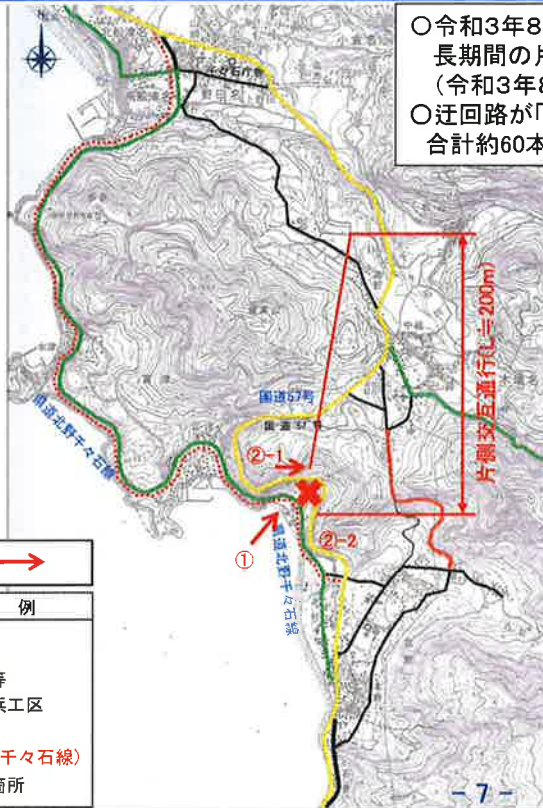
地域活性化の有益な「種」として地域の活性化に役立てることを目的として「近代化産業遺産」として経済産業省において大臣認定

【豪雨災害による土砂崩れのため全面通行止】

平成27年8月25日発生

③被災状況

3. 事業の効果・必要性④



○令和3年8月の大雨による国道57号の法肩が崩壊により、長期間の片側交互通行が発生した。
 (令和3年8月13日～令和3年12月23日 133日間)
 ○迂回路が「県道北野千々石線」しかなく、路線バス(上下線合計約60本)や緊急車両、通勤・通学へ影響を受けた。

【被災状況】

R3.8の大雨により、国道57号の路肩が崩壊した。



番号 ①

【渋滞状況】

路肩崩壊により、133日間の「片側交互通行」となった。



番号 ②-1

番号 ②-2

写真撮影方向 →

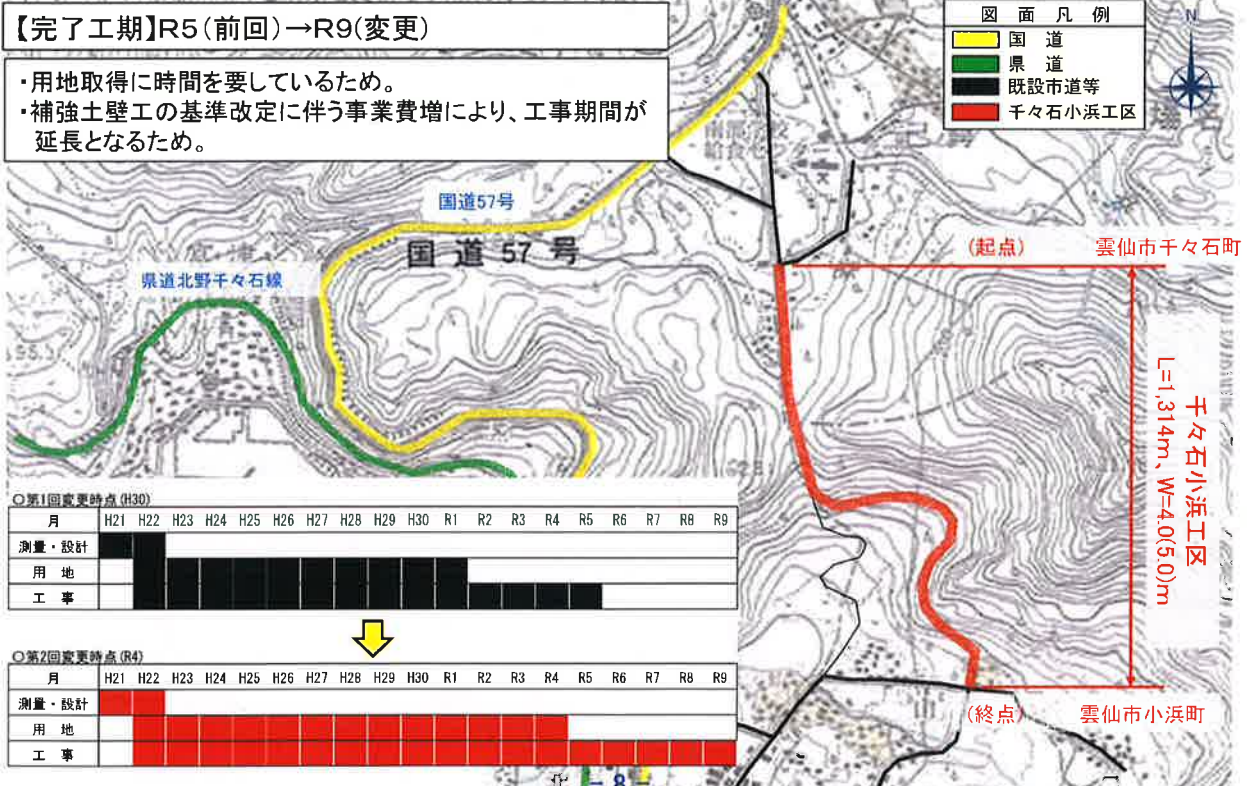
図面凡例

- 国道
- 県道
- 既設市道等
- 千々石小浜工区
- 迂回路 (県道北野千々石線)
- 路肩崩壊箇所

4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R5(前回)→R9(変更)

- ・用地取得に時間を要しているため。
- ・補強土壁工の基準改定に伴う事業費増により、工事期間が延長となるため。



○第1回重要時点(H30)

月	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
測量・設計	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
用地																			
工事																			

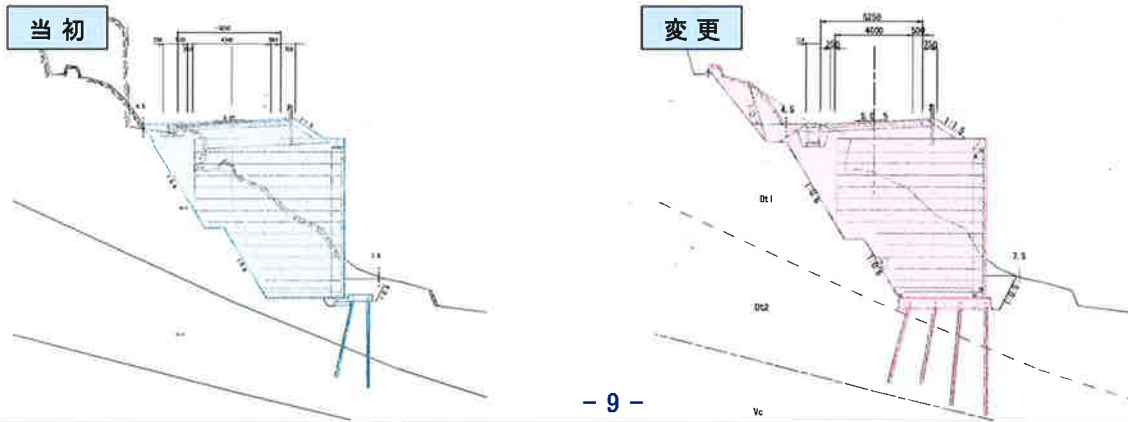
○第2回重要時点(R4)

月	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
測量・設計	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
用地																			
工事																			

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費】10億円(前回)→14億円(変更)

事業費増の内容	増額	概要
①補強土壁工の基準改定	1.0億円	設計基準の改訂に伴う、構造の見直し等
②流末排水路の追加	0.4億円	排水計画及び放流部の見直し
③その他	2.6億円	労務単価・資機材等の単価上昇など
合計	4.0億円	



- 9 -

5. 上位計画への位置付け・関連事業の状況

●第2次雲仙市総合計画 後期基本計画(2022→2026)における位置づけ

第2次雲仙市総合計画では、雲仙市の将来像として、「つながり」で創る賑わいと豊かさを実現できるまち」を掲げ、これを実現化させるために5つの基本方針を設定している。

本事業は、総合計画における【2-6 観光・交流】、【3-1 道路・公共交通】として位置づけられている。

第2次
雲仙市
総合計画
基本構想 2017～2026
後期基本計画 2022～2026
令和4年3月
長崎県 雲仙市

2-6 観光・交流

観光振興、観光振興、観光振興、観光振興、観光振興

- 観光振興の推進
- 観光振興の推進
- 観光振興の推進
- 観光振興の推進
- 観光振興の推進

3-1 道路・公共交通

道路整備、公共交通、道路整備、公共交通、道路整備

- 道路整備の推進
- 公共交通の推進
- 道路整備の推進
- 公共交通の推進
- 道路整備の推進

- 10 -

6. 社会経済情勢等の変化①

○ 公立小浜温泉病院及び 小浜体育館の建て替え

雲仙市小浜町には、R2.3に公立小浜温泉病院、R4.4に小浜体育館が、移転してオープンするなど、市民等が多く利用する公共施設が立地している。

上記のことから、本事業により、国道57号が、異常気象等による大規模災害及び交通事故等で不通区間となった場合の迂回路の確保を図る。



6. 社会経済情勢等の変化②

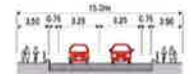
○ 国道57号 富津防災の新規事業化

- 防災上危険な箇所を回避し、災害に強い道路ネットワークの確保を目的とする道路として、国道57号富津防災が令和4年度に事業化された。
 - 富津防災の整備により、土砂災害等による通行規制を回避することで、産業・物流活動や通勤・通学等における地域の安全・安心を確保する信頼性の高い道路ネットワークが構築される。
- ・令和4年度に市の単独事業として、市道木場山領線の終点からL=1.4kmの区間の側溝整備(蓋掛け)を予定しており、起点から国道までの区間(L=0.4km)についても今後検討を行う。

〈緒元等〉

事業区間: 雲仙市小浜町
～ 雲仙市千々石町
延長: 3.4km
全体事業費: 220億円
R4当初: 0.5億円(事業費)

出典: 長崎河川国道事務所HP



土工部



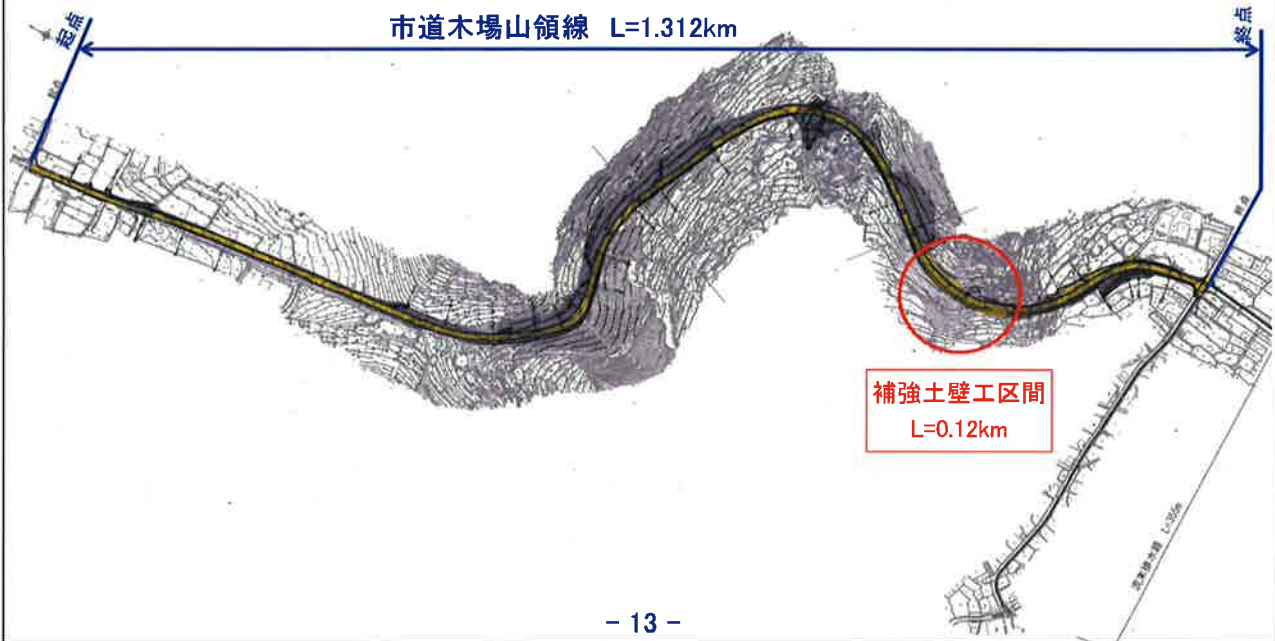
土工部
(片側歩道)



トンネル部

7. コスト縮減・代替案立案の可能性

- ◆ これまで可能な限りコスト縮減を図ってきましたが、事業延長L=1.31kmのうち、線形改良済区間がL=1.19km(約92%)、用地進捗率は面積ベースで約98%となっており、事業効率化に大きく寄与する新たなコスト縮減や代替案は見込めない。



- 13 -

8. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	当初	前回評価 (H30)	今回評価 (R4)
残事業	—	2.05=10.40億円/ 5.06億円	2.86=11.58億円/ 4.05億円
全事業	1.39=10.59億円/7.65億円	1.02=10.40億円/10.27億円	0.74=11.58億円/15.63億円

〔費用〕

- ・道路整備に関する事業費(工事費、用地費)、道路維持管理に関する費用

〔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
- ・災害・事故等により国道57号に「通行規制」が発生した場合の迂回路

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増(補強土壁工の基準の改訂、資機材等の価格上昇)
- ・工期の延長(用地解決の遅延、事業費増による工事期間の延長)

◆ B/Cでは計測できない効果

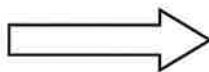
- ・本地区の安全・安心及びリタンダンシーの確保

- 14 -

9. 対応方針(原案)

- ◆ 本路線は、国道57号が異常気象等による大規模災害及び交通事故等で不通区間となった場合の観光ルート維持及び地域住民の防災による交通の円滑化等及び地区間の交流促進を図るために整備を行うものである。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約65% (9.09億円/14.0億円) であり、用地進捗率は面積ベースで約98%となっている (令和3年度末)。
- ◆ 地元からも整備促進を要望されており、令和4年度に市の単独事業で、本路線からL=1.4kmの区間の側溝整備 (蓋掛け) 及び起点から国道までの区間 (L=0.4km) についても今後検討を行う。
- ◆ 本路線により、既存の国道57号、富津防災、市道木場山領線の新たな道路網が形成され、本地区の安全・安心及びリタンダンシーの確保に寄与する。


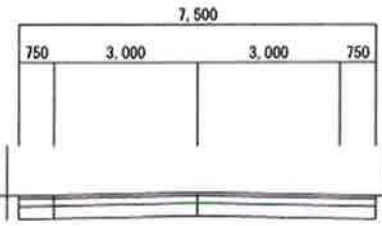

対応方針
(原案)



継続

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

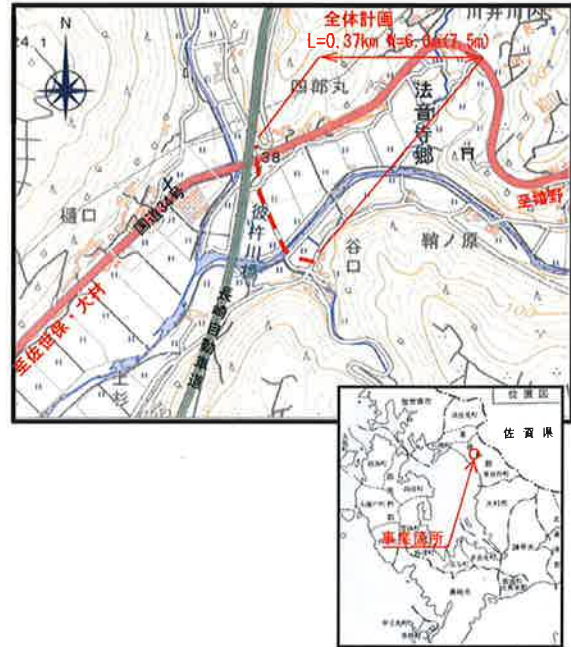
担当課：東彼杵町 建設課
担当課長名：森 英三朗

事業名	1級町道大野原高原線（法音寺工区）		事業区分	市町村道	事業主体	東彼杵町
起終点	自：長崎県東彼杵郡東彼杵町法音寺郷 至：長崎県東彼杵郡東彼杵町法音寺郷				延長	0.37km
事業概要	1級町道大野原高原線（法音寺工区）は、東彼杵町の国道34号と広域農道を結ぶ幹線道路で、通行車両の安全性、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。					
H25年度事業化	都市計画決定 なし		H29年度用地着手	H30年度工事着手		
全体事業費	4.1億	事業進捗率	72.0%	供用済延長	なし	
計画交通量	1,8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) 1.63 (残事業) 6.56	0.95/4.12億円 [事業費:0.93/4.10億円 維持管理費:0.02/0.02億円]		6.70/6.70億円 [走行時間短縮便益:6.37/6.37億円 走行費用減少便益:0.30/0.30億円 交通事故減少便益:0.03/0.03億円]	令和4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=1.47~1.79（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.48~1.81（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.41~1.88（事業期間±20%）			【残事業】B/C=6.40~7.82（交通量 ±10%） B/C=6.47~7.90（事業費 ±10%） B/C=6.01~8.70（事業期間±20%）		
事業の効果等	・周辺道路環境のアクセス改善に伴う物流、交流の活性化					
関係する地方公共団体等の意見	地元自治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3年度末までの事業進捗率は72.0%で、用地進捗は96.5%と進捗しており、今年度も用地取得を継続して行い、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	用地取得、墓地移転遅延により時間を要している。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10年度の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	橋梁橋台高の変更、橋梁上部工形式の変更					
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4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級町道大野原高原線 (法音寺工区)
事業主体	東彼杵町
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 (H24新規)	-	H25	H29	2.4	2.47	【工事概要】 延長0.37km 幅員6.0(7.5)m
第1回審議 (R3)	事業採択後 10年経過	H25	R10	4.1	1.63	【工事概要】 延長0.37km 幅員6.0(7.5)m

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

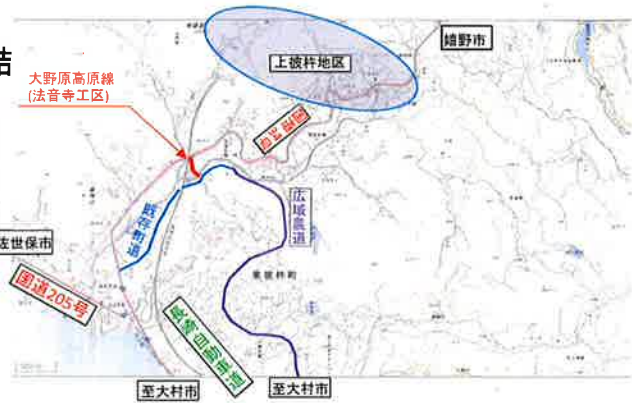
本路線は本町の中心部と上彼杵地区を結ぶ重要路線であり、バス路線でもある。当該工区の整備により、本町の丘陵地域の中心部を横断する広域農道とのアクセスが改善され、隣接する大村市や嬉野市との物流、交流の活性化が期待される。

◆事業概要

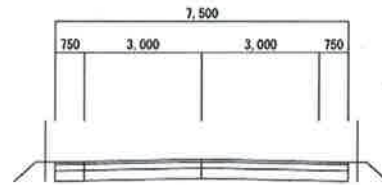
計画延長等	L=0.37km
幅員	W=6.0(7.5)m
計画交通量(R22)	1,849台

◆事業経過

平成25年度	事業化
平成29年度	用地買収
平成30年度	工事着手
	令和3年度末時点未供用



標準断面図



事業の進捗率 72.0%(事業費ベース)
 用地進捗率 96.5%(面積ベース)
 令和3年度末現在

3. 事業の効果・必要性(国道・広域農道との円滑・安全なアクセス)

<大野高原線周辺道路の現状、問題点>

■国道34号と広域農道のアクセス不良
 ・嬉野市に近接する丘陵部地区や川内、飯盛地区について、大村市方面への主なルートは広域農道の整備前は国道34号であり、彼杵中心部へ迂回する必要があった。整備後は同じ丘陵部を通る広域農道へのルートを選択する車両が増加することが予想されるが、国道34号と広域農道までのアクセスは幅員が狭隘なその他町道しかない。

■国道34号と町道川内線との交差点
 ・法音寺地区から町道川内線までの国道34号は、連続するカーブが終了し直線部の下り勾配であるため、右折車両への追突事故等の危険性がある。

<整備効果>

■道路改良を実施することで、離合困難な道路環境が改善され、又、国道34号と町道川内線の交差点に接続することで、併せて交差点改良を実施でき事業の効率化が図られる。



その他町道狭隘部

①町道白丸線(国道34号を望んで撮影) ②町道菅無田2号線(国道34号を望んで撮影)



③嬉野方面から撮影



国道34号と町道川内線との交差点 佐世保・大村方面から撮影

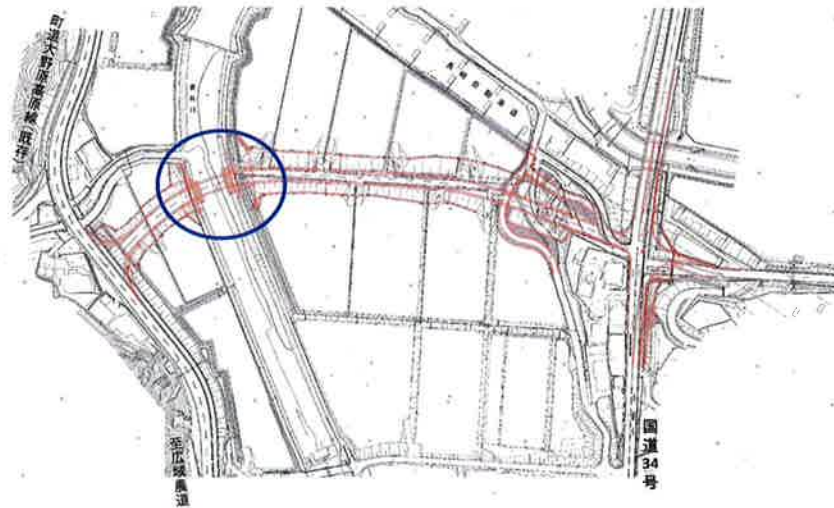


4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費の増加】 2.4億円(新規) → 4.1億円(今回)		
事業費増の内容	増額	主な増額理由
①工法等の変更	約1.05億円	概略設計に対し、実施設計において橋梁下部支持層ラインが低かったことにより橋台高が変更となった。又上部工形式の変更による事業費増。
②その他	約0.65億円	材料費・人件費、等の単価上昇、諸経費率上昇による事業費増
計	約1.70億円	



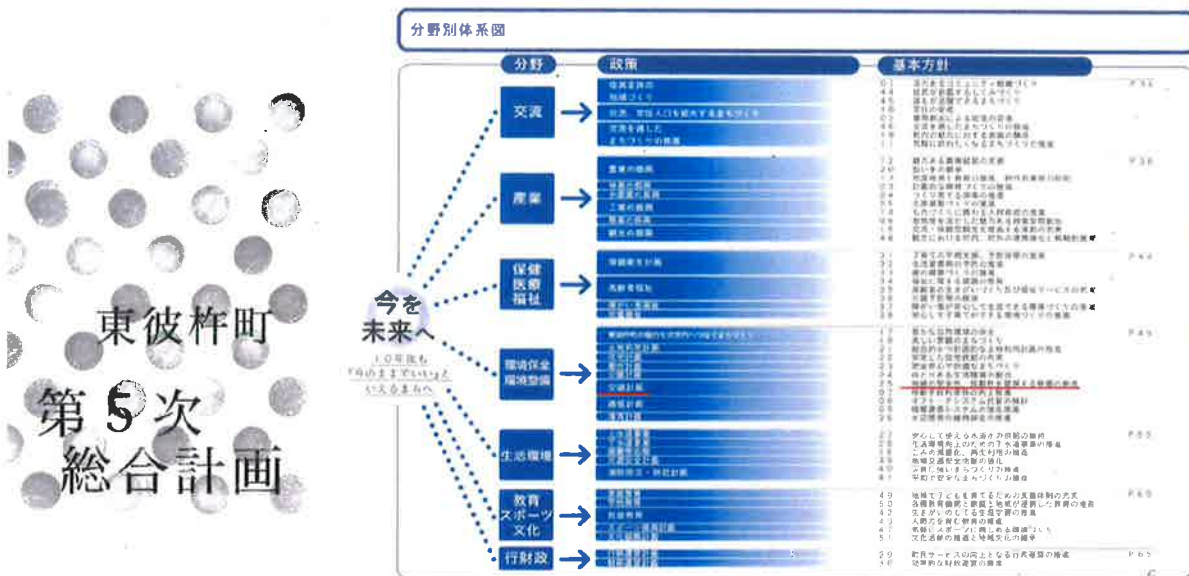
橋梁上部工 L=27.3m
上部工形式: 駅スタジョン方式PC単純T桁橋



5. 上位計画への位置付け・関連事業の状況

・第5次東彼杵町総合計画(2014~2023)における位置付け

第5次総合計画は、新たな時代の流れや東彼杵町が抱える課題に対応した「まち」の実現を目指すため、町民が主体的に関わることができる仕組みをつくり、町で生活する一人ひとりが「住んでよかった」、「住み続けたい」と実感できるまちづくりに向け、その基本姿勢と具体的行動計画を示すものとして策定。
本事業は、総合計画の基本計画における基本方針25「地域の安全性、信頼性を確保する整備の推進」として位置付けられている



6. 地元等の意向

広域農道整備に伴う周辺道路環境整備の経緯

平成19年～平成21年
・当時建設中であった広域農道に接続する町道の事業化について地元より要望

平成23年度 概略設計の実施

平成23年～平成24年
・大野原高原線(法音寺工区)の事業早期着手について地元より要望

平成25年度 事業化決定

7. コスト縮減・代替案立案の可能性

◆これまで可能な限りコスト縮減を図ってきており、現在事業延長L=0.37kmのうち、全区間が未供用であるが、2級河川彼杵川を渡河する橋梁(法音寺橋)が完成しており、L=0.95kmを着手しているため事業効率化に大きく寄与する新たなコスト縮減や代替案の可能性はない。



8. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	当初評価 (平成23年度)	今回評価 (令和3年度)
残事業	—	7.05 = 6.70億円 / 0.95億円
全事業	2.47 = 5.89億円 / 2.38億円	1.63 = 6.70億円 / 4.12億円

[費用]

- ・道路整備に要する事業費(工事費、用地費、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

[マイナス要因]

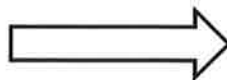
- ・事業費の増(労務費や資機材、諸経費等の価格上昇)
- ・工期の延長(用地取得、墓地移転遅延の工期延長)

9

9. 対応方針(原案)

- ◆ 本路線は本町の中心部と上彼杵地区を結ぶ重要路線であり、バス路線でもある。当該工区の整備により、本町の丘陵地域の中心部を横断する広域農道とのアクセスが改善され、隣接する大村市や嬉野市との物流、交流の活性化が期待される。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約72.0%[2.95億円/4.10億円](令和3年度末)であり、用地進捗率は96.5%となっている。
- ◆ 現在事業延長L=0.37kmのうち、全区間が未供用であるが、2級河川彼杵川を渡河する橋梁(法音寺橋)が完了しているため、事業効率化に大きく寄与する新たなコスト縮減や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

10