

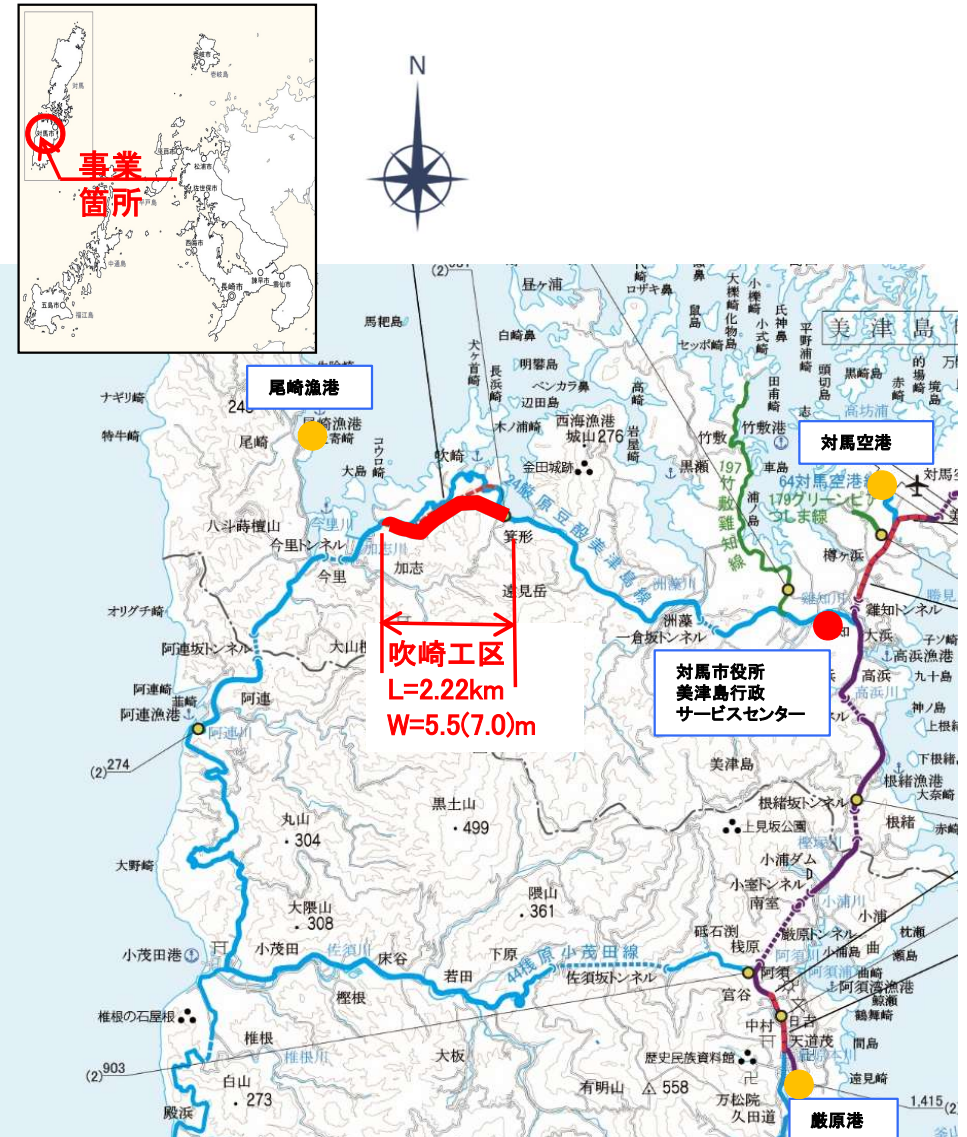
令和7年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建－8
道路改築事業
主要地方道厳原豆酰美津島線
ふくざき
(吹崎工区)

事業主体 長崎県

再評価
の理由 再評価後変更(事業費・工期)



1. 審議経過

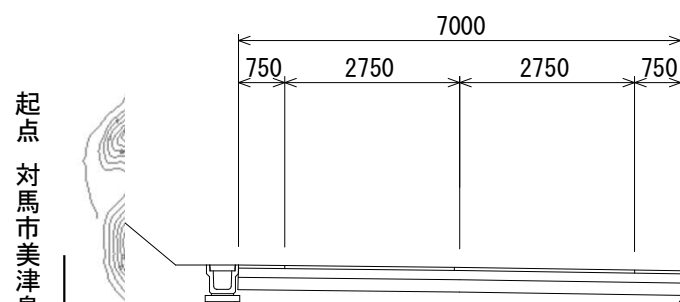
審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B / C	備考
		着工	完了			
当初 (H26新規)	－	H26	H31	30.0	1.07	【工事概要】 延長2.0 km 幅員5.5(7.0)m トンネル工 820m
土木部内報告 (H30年度)	事業採択後 5年経過時の 土木部内報告	H26	R3	30.0	1.07	【当初評価からの変更概要】 入会林野の調整に時間を要することによる工期延長
第1回審議 (R2年度)	事業採択後 6～9年経過 (事業費・工期)	H26	R8	48.0	1.06	【前回報告からの変更概要】 ルート見直しによるトンネル延長増、事業費増、工期延長
第2回審議 (R7年度)	再評価後変更 (事業費・工期)	H26	R11	61.0	1.03	【前回評価からの変更概要】 事業費増、工期延長

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

主要地方道巖原豆酏美津島線(吹崎工区)は、円滑で安全な交通の確保及び漁業、観光等の産業支援を図ることを目的としている。

標準断面図



起点 対馬市美津島町加志

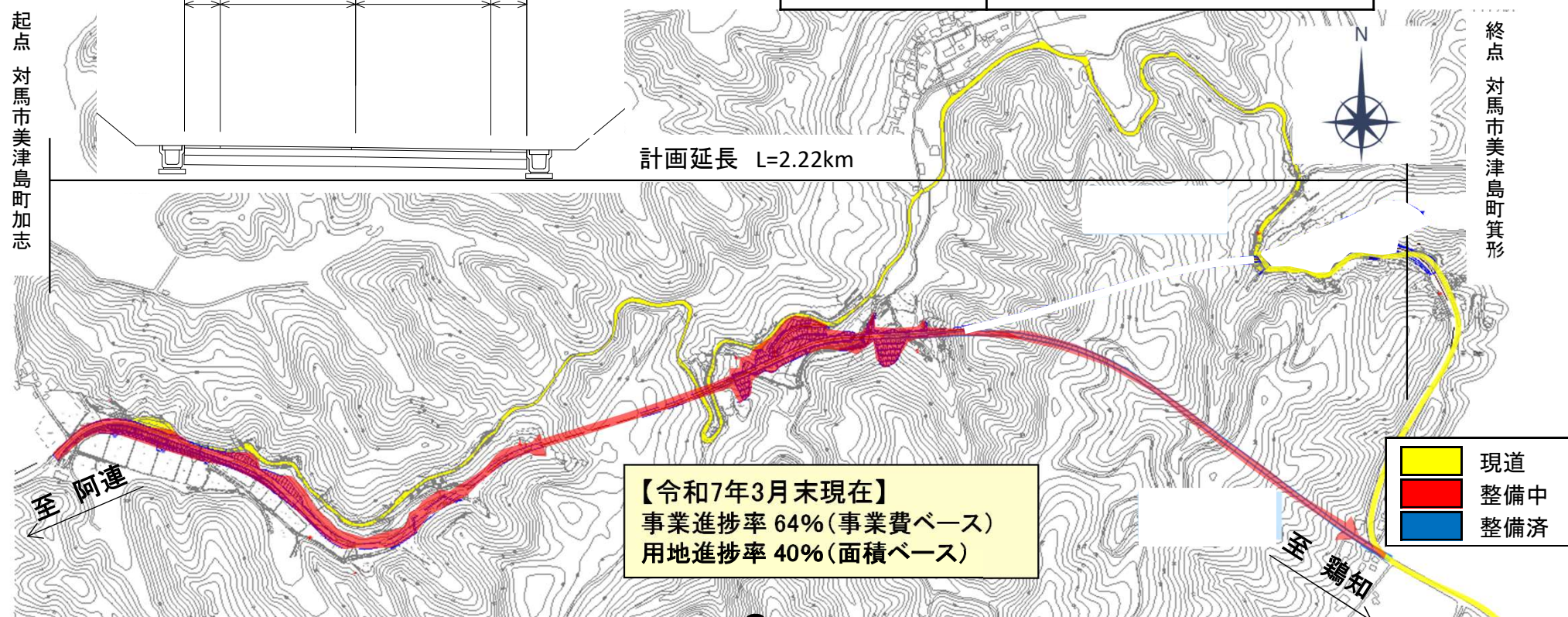
計画延長 L=2.22km

◆事業概要

計画延長等	L=2.22km
幅員	W=5.5(7.0)m
計画交通量(R22)	818台/日

▼事業経過

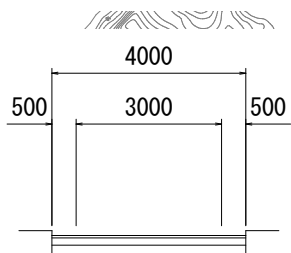
平成26年度	事業化
平成30年度	用地買収着手



3. 事業の効果・必要性

- ・幅員狭小及び線形不良により通行に支障をきたしている。
- ・緊急輸送道路であるが、過去に災害が発生しており、災害危険箇所がある。

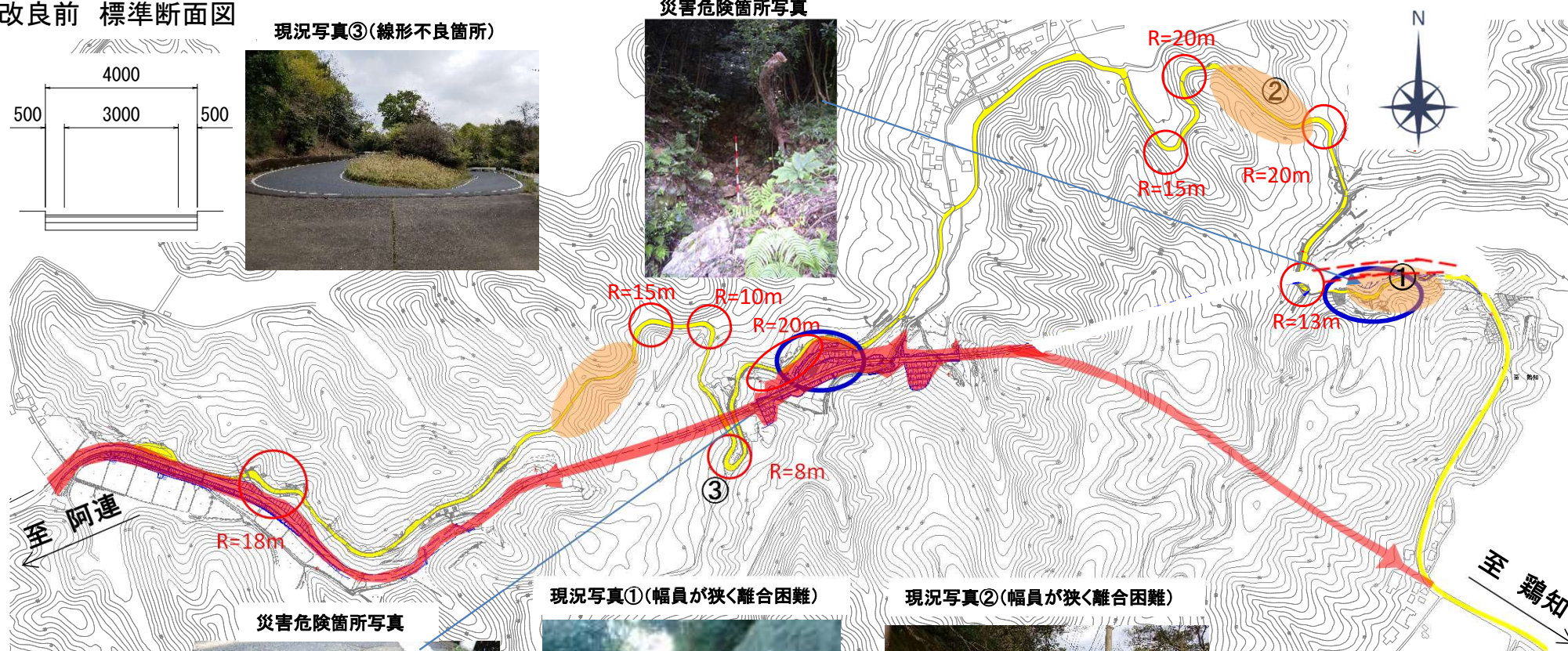
改良前 標準断面図



現況写真③(線形不良箇所)



災害危険箇所写真



災害危険箇所写真



現況写真①(幅員が狭く離合困難)



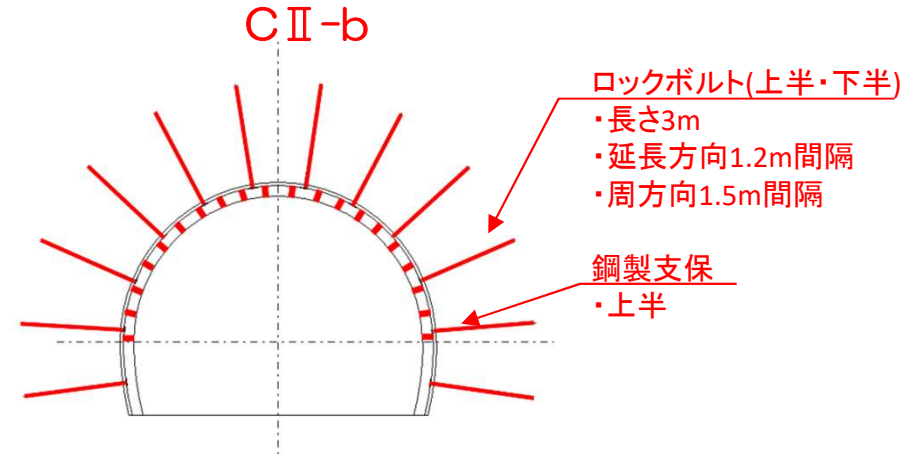
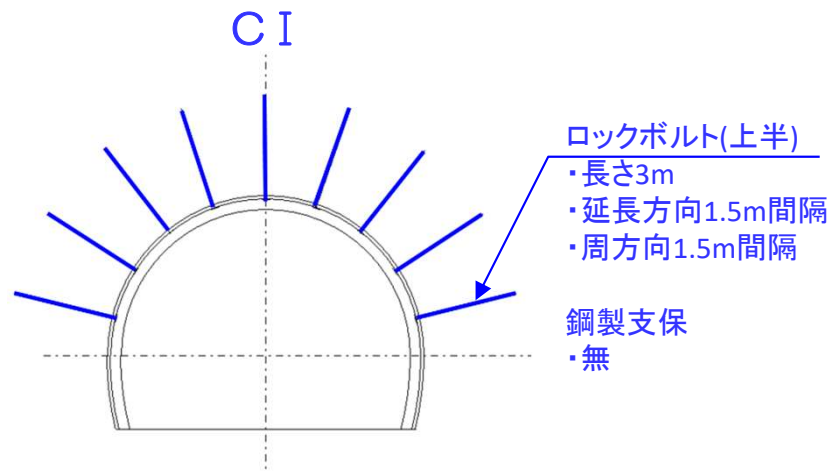
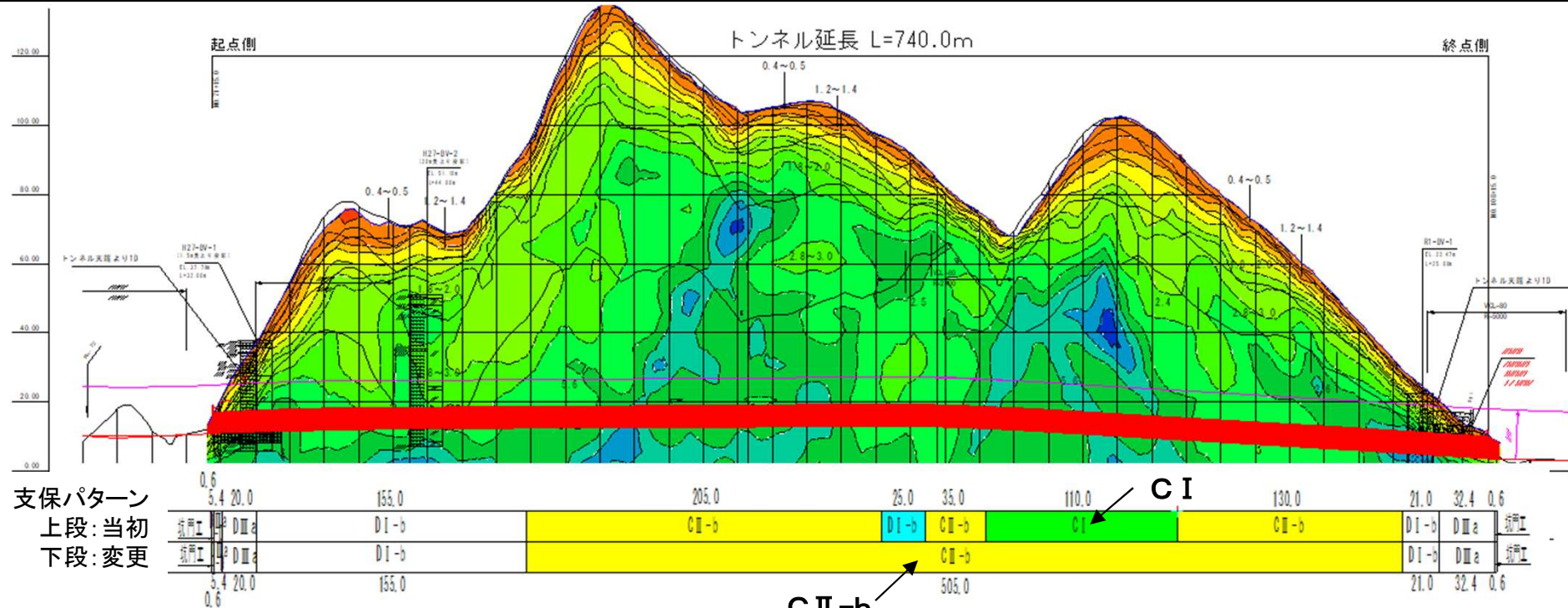
現況写真②(幅員が狭く離合困難)



- 幅員狭小
- 線形不良
- 災害危険箇所

4. 事業の進捗状況(事業費の増加)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
1 トンネル工	約1.0億円	岩質が悪かったため、支保工パターン(135m)の変更。



4. 事業の進捗状況(事業費の増加)

【事業費】48億円(前回)→61億円(今回)

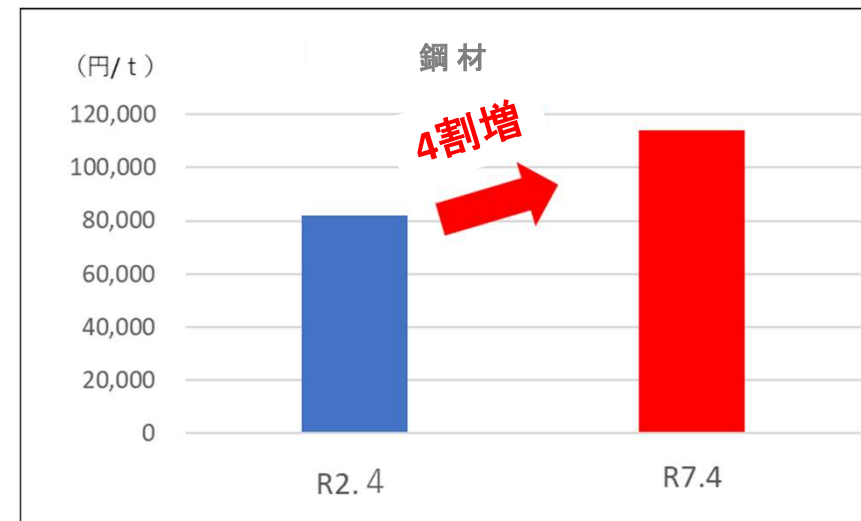
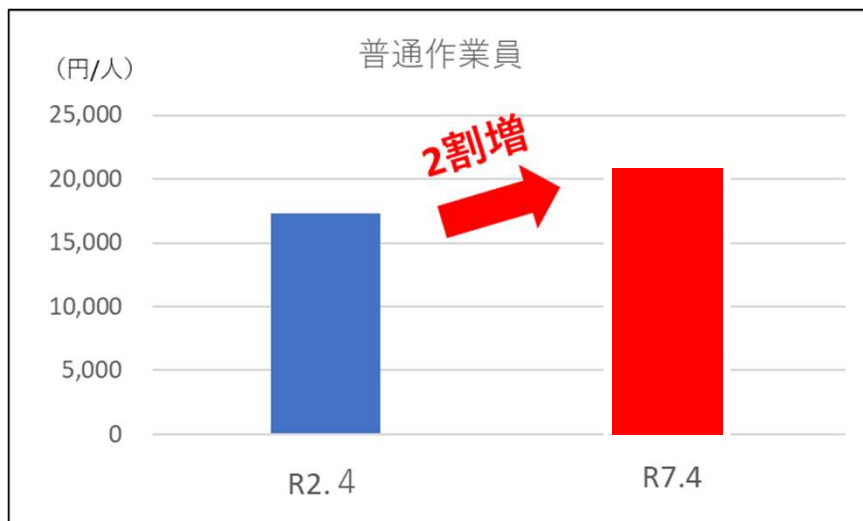
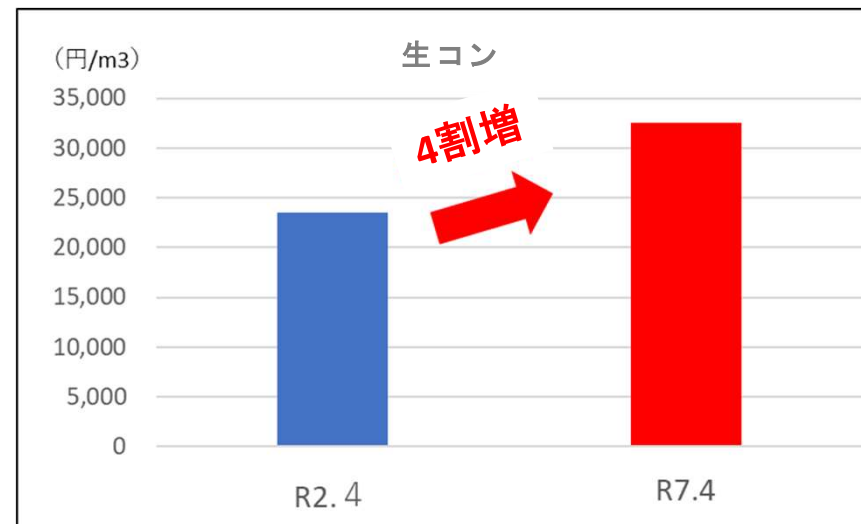
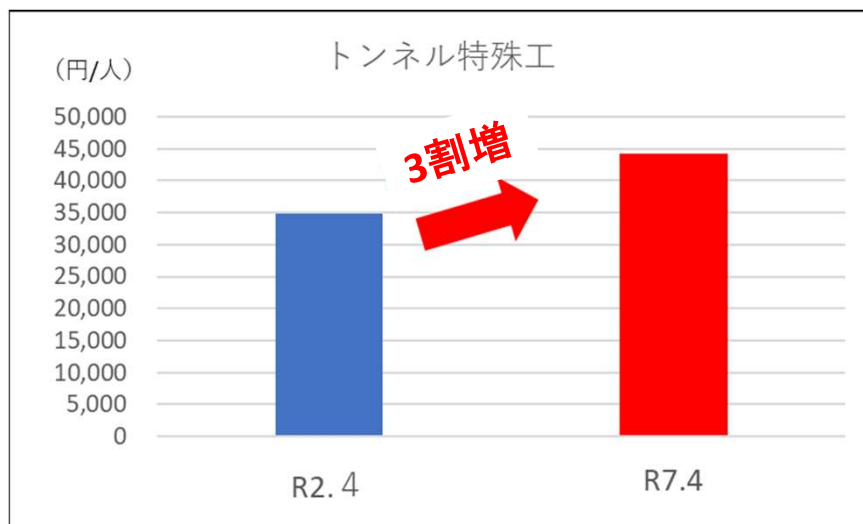
事業費増の内容	増額	主な増額理由
2 土砂の運搬先変更	約1.0億円	土砂仮置き場の変更(運搬距離の延長)



4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費】48億円(前回)→61億円(今回)

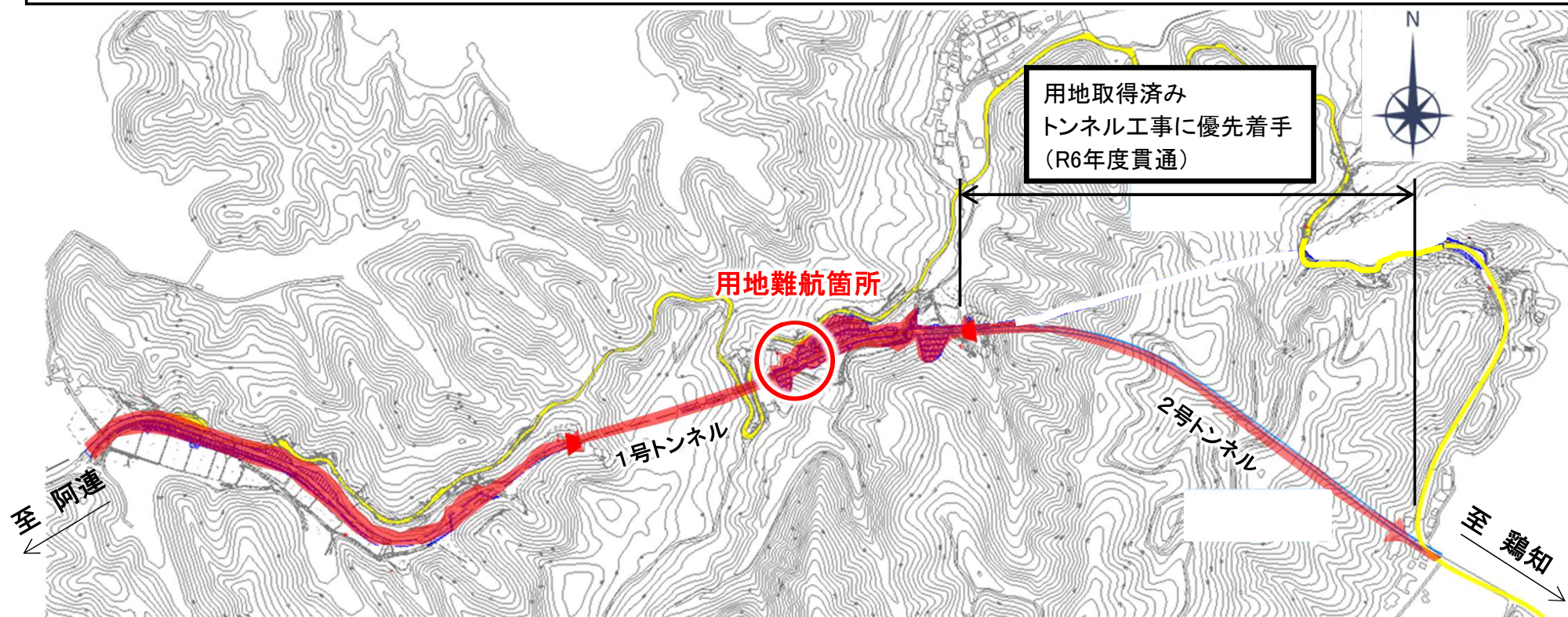
事業費増の内容	増額	主な増額理由
3 その他	約11.0億円	社会情勢の変化による資材・労務費の単価上昇など



4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R8(前回)→R11(今回)

- ・1号トンネル出口付近に用地難航箇所があり、その交渉に時間を要したため、工事期間を延長する。
- ・なお、用地取得済みである2号トンネルはR6年度に貫通済みであり、部分供用に向けて工事を進めている。



(前回)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
測量	■												
調査		■	■	■	■	■	■						
設計		■	■	■	■	■	■						
用地					■	■	■	■					
工事							■	■	■	■	■	■	■

(今回)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
測量	■									■						
調査	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■						
設計	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
用地					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
工事							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■



8

用地交渉期間

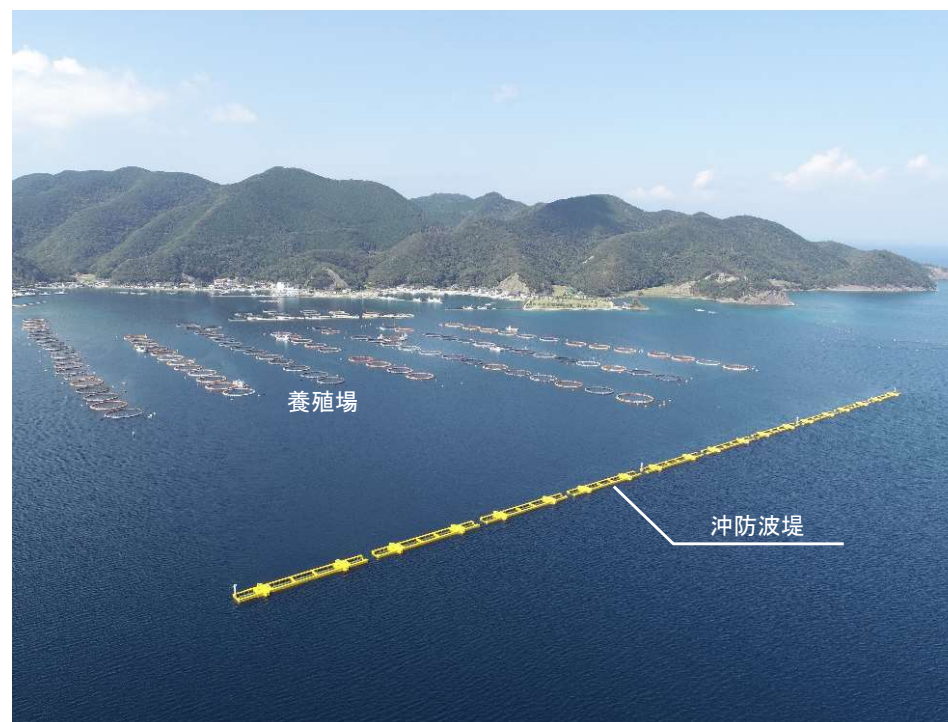
5. 社会経済情勢等の変化

【尾崎漁港の状況】

- ・マグロ養殖が盛んに行われており、近隣漁港と合わせて魚類養殖の拠点圏域を形成している。
- ・尾崎漁港から養殖マグロやその他活魚は厳原港へ運ばれているが、吹崎工区の現道が幅員狭小で線形も悪く、大型車は西側道路へ遠回りしている状況である。
- ・長崎県および対馬市では、尾崎漁港水産生産基盤整備事業(H28～)により効率的な水揚げ体制を構築するための浮栈橋、令和3年には沖防波堤が完成し港内静穏度を確保していることから、養殖場の漁獲高が3割程度増加している。

【尾崎漁港の整備効果】

吹崎工区の整備により、運搬時間短縮効果による活魚の鮮度を確保する等の効果が見込まれる。



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7年度)
残事業	1. 14 = 46.3億円/40.5億円	3. 30 = 61.83億円/18.75億円
全事業	1. 06 = 46.3億円/43.7億円	1. 03 = 61.83億円/59.94億円

〔費用〕

- ・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

〔便益〕

- ・走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少便益

〔プラス要因〕

- ・費用便益分析マニュアルの改定
→原単位(価格)の増加

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増
- ・工期の延長

◆ B/Cでは計測できない効果

- ・緊急輸送道路の防災機能強化

7. 対応方針(原案)

- ◆ 主要地方道厳原豆酩美津島線(吹崎工区)は、円滑で安全な交通の確保及び漁業、観光等の産業支援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64% [39.7億円/61.0億円]であり、用地進捗率は40%となっている。(令和7年3月末現在)
- ◆ 「対馬市」から整備促進を要望されている。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果は見込まれる。

