

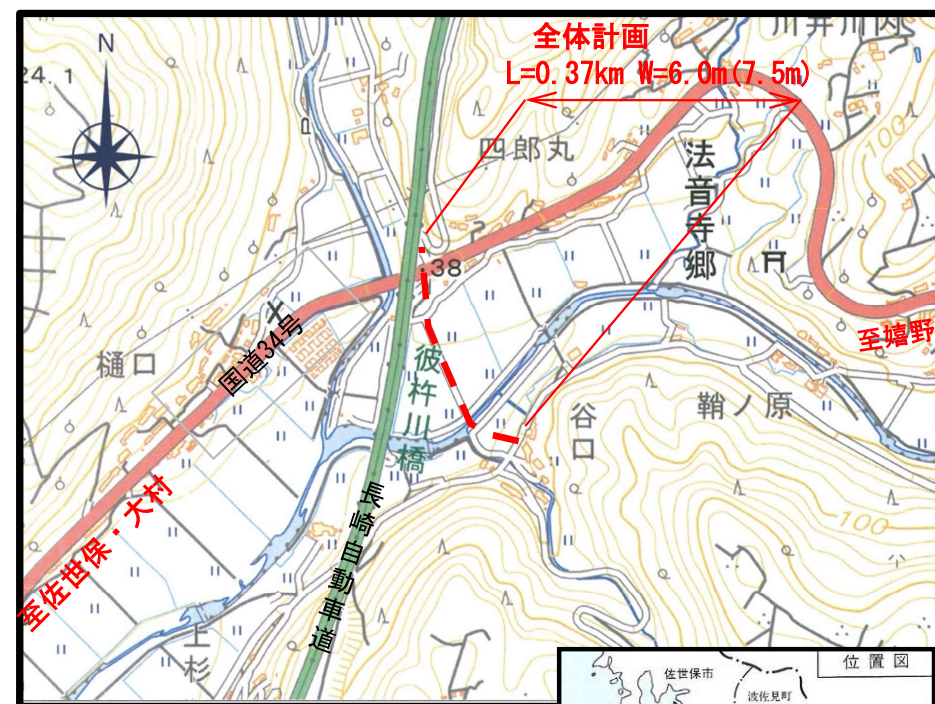
令和7年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道維一3 道路改築事業
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 再評価後変更(事業費)



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
第2回審議 (R7)	再評価後変更 (事業費)	H25	R10	6.5	1.21	【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

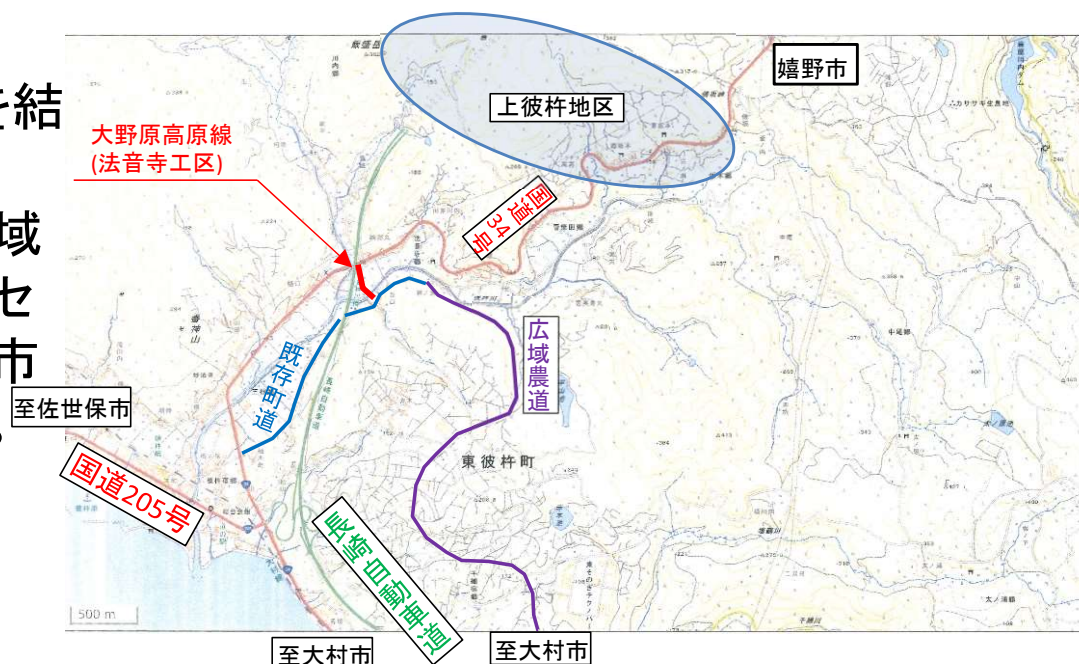
本路線は本町の中心部と上彼杵地区を結ぶ重要路線であり、バス路線でもある。当該工区の整備により、本町の丘陵地域の中心部を横断する広域農道とのアクセスが改善され、隣接する大村市や嬉野市との物流、交流の活性化が期待される。

◆事業概要

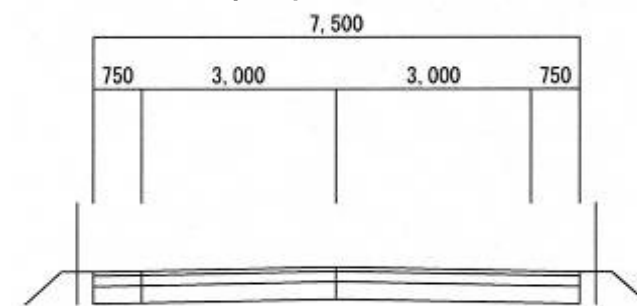
計画延長等	L=0.37km
幅員	W=6.0(7.5)m
計画交通量(R22)	1,849台

◆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6年度末時点未供用



標準断面図



事業の進捗率 58.5%(事業費ベース)
 用地進捗率 96.5%(面積ベース)
 令和6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)

<大野原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

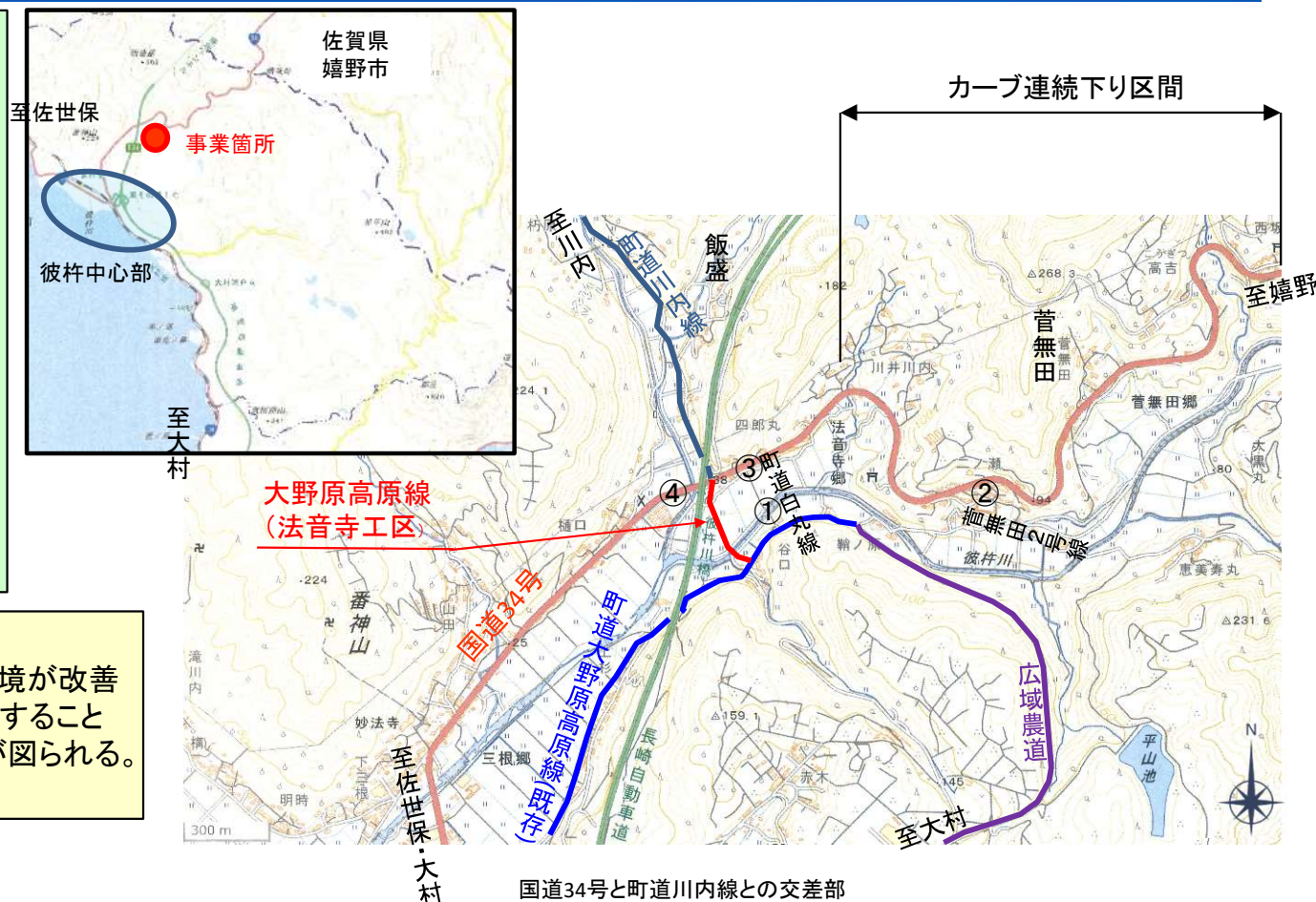
・嬉野市に近接する丘陵部地区や川内、飯盛地区について、大村市方面への主なルートは広域農道の整備前は国道34号であり、彼杵中心部へ迂回する必要があった。整備後は同じ丘陵部を通る広域農道へのルートを選択する車両が増加することが予想されるが、国道34号と広域農道までのアクセスは幅員が狭隘なその他町道しかない。

■国道34号と町道川内線との交差部

・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部に接続することで、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)



国道34号と町道川内線との交差部

③嬉野方面から撮影



佐世保・大村方面から撮影



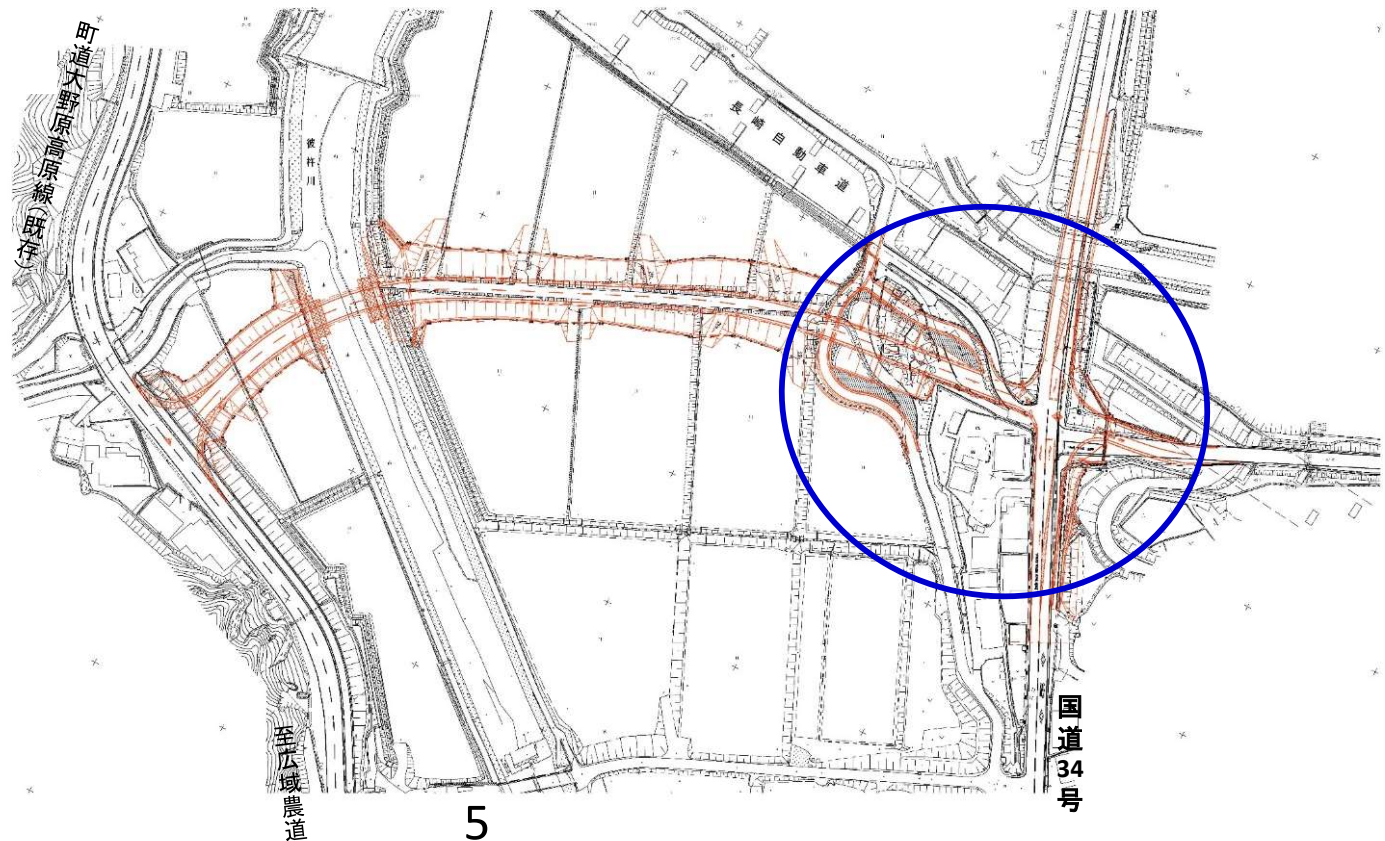
4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費の増加】 4.1億円(前回) → 6.5億円(今回)		
事業費増の内容	増 額	主な増額理由
①工法の決定	約1.00億円	交差点詳細設計に伴う構造の見直し、数量等の精査の結果
②補償費の追加	約0.65億円	墓地移転詳細設計に伴う墓地移転費用の追加
③用地関係	約0.05億円	墓地移転詳細設計に伴う追加買収の発生
④基準等	約0.15億円	週休二日対象工事による設計額の補正
③その他	約0.55億円	材料費・人件費、等の単価上昇、諸経费率上昇による事業費増
計	約2.40億円	

国道34号との交差点状況



移転予定墓地現況



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(2024～2033)における位置付け

第5次総合計画は、人口減少や少子高齢化が進む中、Society5.0時代の到来、災害の激甚化、感染症の流行に伴う生活様式の変化など行政やまち全体が取り組む課題が複雑化・多様化している背景があることから、町民・地域・行政など、東彼杵町に関わるすべての人たちが、まちのめざすべき方向性を共有し、協力してまちづくりを進めていくための新たな指針として策定。

本事業は、総合計画の基本計画における自然環境・都市基盤分野の政策8において、「町内の道路整備を町民と協働で進め、安全で安心な道路整備を推進」することとして位置付けられている。



8 道路・交通・港湾



東彼杵町のいま

- 町内の道路や橋梁については、町民の協力を得ながら計画的な補修工事を行っています。歩道がない区間や細い区間など、危険な箇所もあります。
- 町営バスは地域の要望に合わせて路線の変更やバス停の増設を行っています。利用者の減少が進んでいます。
- 東彼杵漁港（音琴・千綿・里）・彼杵新港は、それぞれ漁港・公共埠頭として機能しており、防波堤などの公共施設の定期的な保全工事を行っています。

～めざせ！～

10年後の姿

人も車も、誰もが安心して移動できる、
人々が行き交い、交流が生まれるまちになっています。



さあ、10年後に向けて取り組もう！

1 安全な道路環境の維持・管理を進めます

- | 行政が取り組むこと | ～まちのみんなで取り組むこと～ |
|---|-------------------------------|
| ▶ 町内の道路整備を町民との協働で進め、歩行者・自転車・自動車、そのほかの通行において、安全で安心できる道路をつくります。 | ● 行政と協働で、地域の道路の維持・管理を行いましょう。 |
| ▶ 県や関係市町と連携して「東彼杵道路」の早期実現に向けて働きかけます。 | ● 地域の道路で危険な箇所があれば、行政に報告しましょう。 |

2 多様な交通手段の検討と利用促進に取り組みます

- | 行政が取り組むこと | ～まちのみんなで取り組むこと～ |
|---------------------------------------|--|
| ▶ 利用ニーズに合わせて、町営バスの運行体系や時刻の見直しを行います。 | ● 身近な公共交通機関を積極的に利用しましょう。 |
| ▶ デマンド交通の導入により、ニーズに応じた効果的な交通体系を確保します。 | ● 地域公共交通活性化協議会などを通じて、地域の交通の将来について考えてみましょう。 |
| ▶ 地域や事業者と協力した輸送システムについて、検討を進めます。 | |
| ▶ 免許の自主返納や町営バスの利用促進に関する情報提供を行います。 | |

3 港湾施設の整備を推進します

- | 行政が取り組むこと | ～まちのみんなで取り組むこと～ |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| ▶ 県の事業を活用しながら、防波堤などの公共施設の整備を行います。 | ● それぞれの港湾が機能するよう、適切な利用を心がけましょう。 |

関連する計画 ● 東彼杵町地域公共交通計画 ● 東彼杵町より長浜市合併後計画 ● 東彼杵町漁港漁協経営計画

用語解説	
MaaS	Mobility as a Service（サービスとしての移動）の略。一人ひとりの移動ニーズに押し、複数の公共交通手段を最適な組み合わせで検索・予約・決済などを一括で行うサービスのこと。
東彼杵道路	東彼杵町と佐世保市を結ぶ、下の高規格道路。国土交通省と県によってルートなどの検討が行われている。
デマンド交通	利用者が予約をし、指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービスのこと。

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

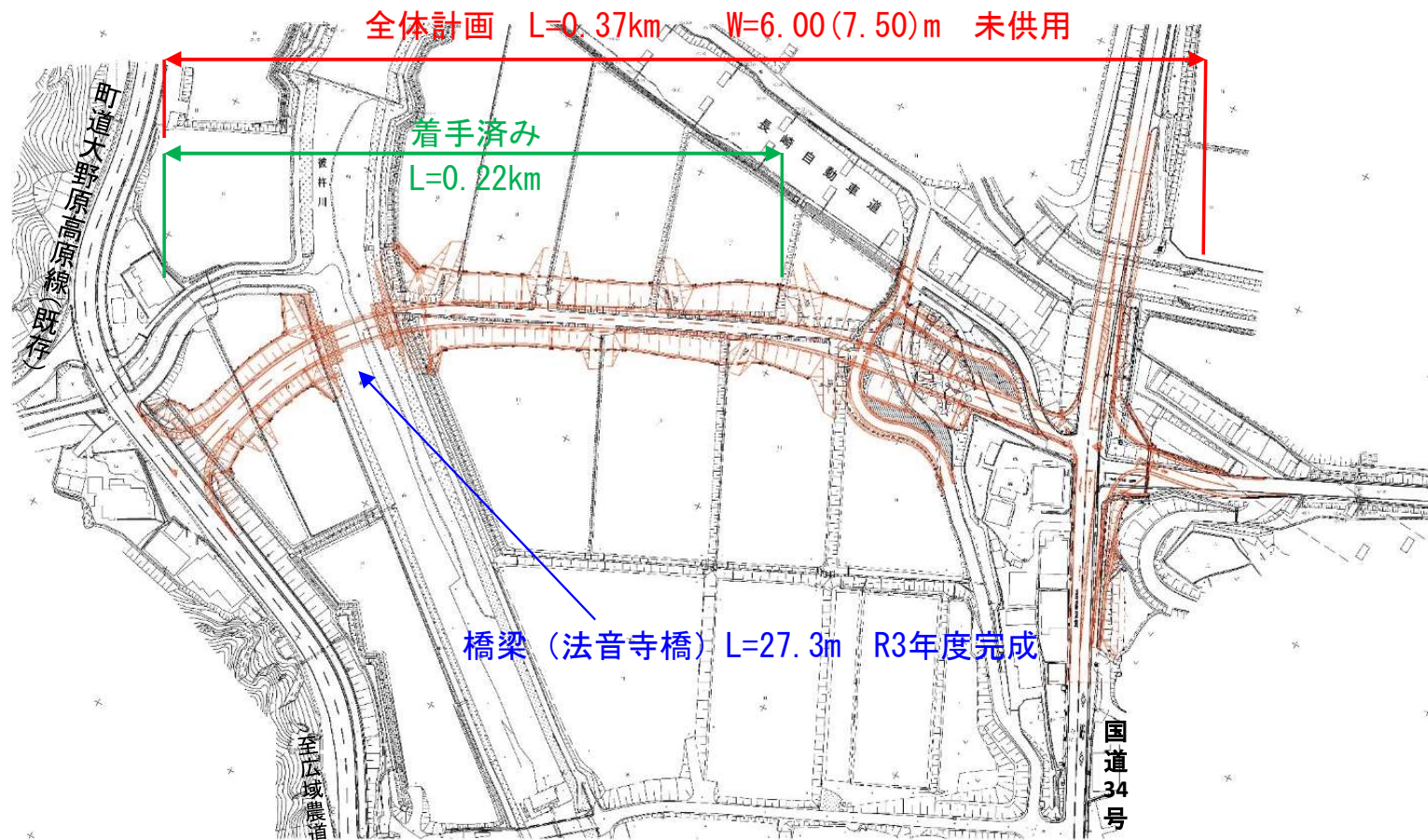
平成23年～平成24年

・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

◆これまで単独費で他工区流用土のストックヤードを確保するなど可能な限りコスト縮減を図ってきており、現在事業延長 $L=0.37\text{km}$ 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、 $L=0.22\text{km}$ 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	前回評価 (令和3年度)	今回評価 (令和7年度)
残事業	7.05 = 6.70億円 / 0.95億円	3.63 = 8.43億円 / 2.32億円
全事業	1.63 = 6.70億円 / 4.12億円	1.21 = 8.43億円 / 6.98億円

〔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

〔プラス要因〕

- ・整備ありと整備なしの将来交通量推計結果を比較した場合、国道34号と広域農道のアクセス改善の効果により広域農道の将来交通量が1.5倍～1.8倍に増加する。

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増(工法の決定、補償費の追加、用地関係、労務費や資機材、諸経費等の価格上昇)

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。
- ◆ 現在事業延長 $L=0.37\text{km}$ 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)を含む区間延長の約2/3が概成していることから、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。

