

# 平成 28 年度公共事業 再評価諮問地区個別資料

道路課 道路整備交付金事業(社会資本整備総合交付金)

1 公共事業再評価諮問地区一覧表、B/C の考え方

P 1～2

2 個別事業箇所資料

(1) 一般国道 498 号 (若木バイパス工区)

① 公共事業再評価諮問地区「継続」理由書等

P 3

② 再評価対象事業調書

P 4

③ 個別箇所説明資料

P 5～10

(2) 一般県道 多良岳公園線 (多良工区)

- ① 公共事業再評価諮問地区「継続」理由書等  
P 11
- ② 再評価対象事業調書  
P 12
- ③ 個別箇所説明資料  
P 13～18

(3) 主要地方道 武雄福富線 (福富工区)

- ① 公共事業再評価諮問地区「継続」理由書等  
P 19
- ② 再評価対象事業調書  
P 20
- ③ 個別箇所説明資料  
P 21～26

(4) 一般県道 東与賀佐賀線 (本庄工区)

- ① 公共事業再評価諮問地区「継続」理由書等  
P 27
- ② 再評価対象事業調書  
P 28
- ③ 個別箇所説明資料  
P 29～34

# 平成28年度公共事業再評価

## 県土整備部道路課

### 平成28年度公共事業再評価諮問地区一覧表

No.	事業名	事業箇所 (地区名)	事業 年度	進捗率 平成22年度 平成27年度	対応 方針
1	道路整備交付金事業 (社会資本整備総合交付金)	国道498号 (若木バイパス)	H19~H29	- 72%	継続
2	道路整備交付金事業 (社会資本整備総合交付金)	多良岳公園線 (多良)	H19~H30	- 87%	継続
3	道路整備交付金事業 (社会資本整備総合交付金)	武雄福富線 (福富)	H26~H32	- 12%	継続
4	道路整備交付金事業 (社会資本整備総合交付金)	東与賀佐賀線 (本庄)	H23~H34	- 18%	継続

## 道路事業のB/Cの考え方

### 費用対効果 B/C

#### ○総便益(B): 道路整備によりもたらされる総便益額

(内訳)

- 走行時間短縮便益  
= 車両1台当たりの時間価値 × 短縮時間 × 交通量
- 走行経費減少便益  
= 道路整備による走行経費の減少 × 走行距離 × 交通量
- 交通事故減少便益  
= 道路整備による人身事故件数の減少 × 人身事故一件当たり平均損失額  
(人的損失額、物的損失額、渋滞損失額)

#### ○総費用(C): 道路整備及び維持管理に要する総費用

(内訳)

- 事業費
- 維持管理費

#### ○費用便益比: 総便益(B) / 総費用(C)

※便益と維持管理費は、供用開始後50年間で算定

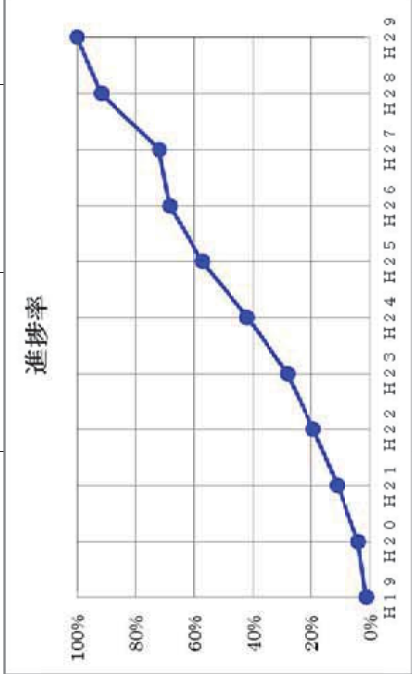
平成28年度公共事業再評価諮問地区「継続」理由書等

(課名： 道路課 )

<p>事業名 (路河川等名)</p>	<p>道路整備交付金事業(社会資本整備総合交付金) 一般国道498号(若木バイパス工区)</p>
<p>継続理由</p>	<p>一般国道498号は重要港湾伊万里港や長崎自動車道武雄北方ICなどの広域交通拠点へのアクセス強化を図る路線であり、物流の効率化とともに地域産業の育成や開発計画の促進を支援する重要な道路である。</p> <p>また、当該区間は幅員が狭小で交通事故が多発しており、早急な対応が求められている。</p> <p>当初から事業の必要性に変化がなく、交通の円滑化と交通安全を図るため事業を継続したい。</p>
<p>B/Cの 算出方法</p>	<p>【 便益 】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 走行時間短縮便益 = 107.2億円</li> <li>・ 走行経費減少便益 = 8.1億円</li> <li>・ 交通事故減少便益 = 16.3億円</li> </ul> <p style="text-align: right;">合計 = 131.6億円</p> <p>【 費用 】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業費 = 61.1億円</li> <li>・ 維持修繕費 = 4.2億円</li> </ul> <p style="text-align: right;">合計 = 65.3億円</p> <p style="text-align: center;">費用便益 B/C = 131.6 / 65.3 = 2.02</p> <p>※基準年における現在価値</p>
<p>備考</p>	

平成 28 年度再評価対象事業調査書 (事業採択後、一定期間 (5~10年) が経過した時点で継続中の事業又は未着工の事業)

番号	事業名 (路・河川名等)	事業目的	事業概要	事業の進捗状況	事業を巡る社会経済情勢等の変化	費用対効果の要因の変化	コスト削減や代替案等の可能性	再評価理由	対応方針 (事業経緯)	備考
3	道路整備交付金事業(社会資本整備総合交付金) 一般国道 498号 (若木バイパス工区)	本路線は、鹿島市の国道207号を起点とし、鷹野市・武雄市・伊万里市・有田町を經由して長崎県佐世保市に至る幹線道路であり、「佐賀県総合計画2015」で広域幹線道路ネットワークの整備を重点項目に掲げており、国道498号についてもその一つとして位置付け、重点的に整備を進めることとされている。 当該区間は、幅員が狭小で交通事故が多発しており、早急な対応が求められている。 以上のことから、バイパスの整備により、広域ネットワークの形成・交通事故の削減を図る。	全体事業費：57.4億円 工期：H19~H29 事業内容 延長 L=3,400m 幅員 W=6.0(10.0m) 改良工 L=3,180m 橋梁工 N=4橋 函渠工 N=17基 舗装工 L=3,180m 測試 1式 用地補償 1式	○H27未進捗率：約72% (事業費ベース) (年平均進捗率8%) ○用地補償契約 100%	・平成25年度に重要港湾伊万里港の大型船舶に対応する一13m岸壁と荷役設備(ガントリークレーン)を整備され、大型車の通過交通の増加が見込まれる。 ・また、県東部地区と伊万里市を結ぶ道路のなかで交通難所である女山峠のトンネル工事も順調に進んでいる。 ・平成27年1月に武雄北方インター工業団地に大同メタル工業(株)との進出協定を締結し、平成28年6月より操業開始。	事業採択時と比較して大きな要因の変化は見られない。 B/C=2.02	(コスト削減) ・再生資材の利用促進を図っている。 ・工事で発生する残土を盛土等に流用する。 (代替案の検討) ・特になし	事業採択後10年経過のため再評価	継続 (理由) 当該事業箇所はバイパスによる整備効果のため、整備効果を生現するために、事業の継続が必要である。 当該箇所の事業の必要性に変化がなく、交通の円滑化と交通安全を図るため、事業を継続したい。	



# 平成28年度 再評価

路線名：一般国道 498号  
(若木バイパス工区)  
事業名：道路整備交付金事業  
事業地：武雄市若木町川古～  
伊万里市松浦町桃ノ川  
(事業採択後10年が経過)

## 一般国道 498号 位置図



## 事業目的

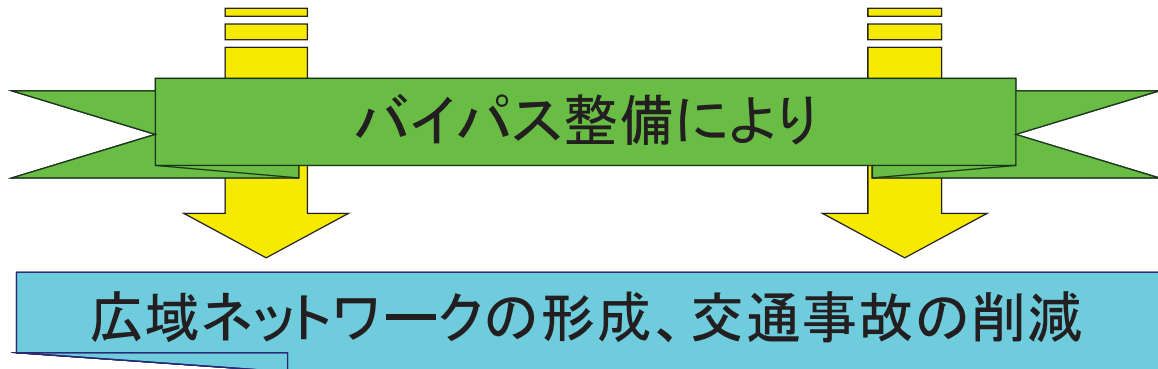
1

国道498号は  
4幹線の一つ



幅員が狭小で  
交通事故が多発

2



## 事業概要

- 全体事業費:57.4億円
- 工期:平成19年度～平成29年度
- 全体延長:L=3,400m
- 事業内容:改良工 L=3,180m 橋梁工 N=4橋(220m)  
 函渠工 N=17基 舗装工 L=3,180m  
 测试 1式 用地補償 1式

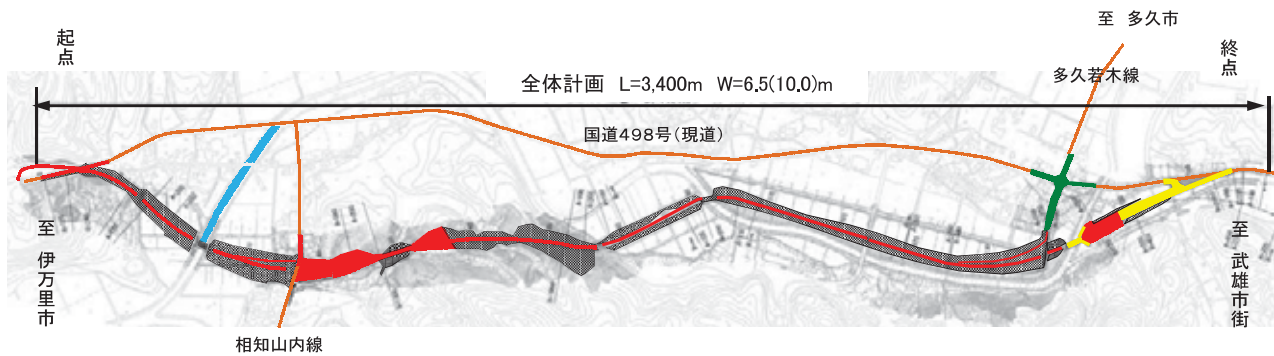
## 事業の進捗状況

	平成27年度まで	平成28年度	平成29年度以降
事業費(億円)	41.3	11.4	4.7
進捗率(%)	72.0	91.8	100.0
用地進捗率※(%)	98.0	100.0	100.0

※面積ベース



# 一般国道 498号(若木バイパス工区) 平面図



凡 例		
工 事	青	平成 27 年度まで
	赤	平成 28 年度施工箇所
	黄	次年度施工箇所

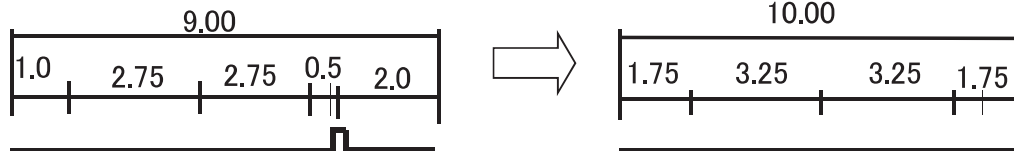
## 平成28年 現地状況



# 一般国道 498号(若木バイパス工区) 横断図

現況(現道部)

計画(バイパス部)



## 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 平成25年度に重要港湾伊万里港の大型船舶に対応するー13m岸壁と荷役設備(ガントリークレーン)の整備により、大型車の通過交通の増加が見込まれる。
- また、県東部地区と伊万里市を結ぶ道路のなかで交通難所である女山峠のトンネル工事も順調に進んでいる。
- 平成27年1月に武雄北方インター工業団地に大同メタル工業(株)との進出協定を締結し、平成28年6月より操業開始。

## 費用対効果の要因の変化

- 事業採択時と比較して大きな要因の変化は見られない。

$$\text{費用便益比(B/C)} = 131.6 / 65.3 = 2.02$$

### 【便益】

走行時間短縮便益	=	107.2億円
走行経費縮小便益	=	8.1億円
交通事故減少便益	=	16.3億円
合計		131.6億円

### 【費用】

事業費	=	61.1億円
維持管理費	=	4.2億円
合計		65.3億円

※基準年(平成28年度)における現在価値

## コスト縮減や代替案等の可能性

### (コスト縮減)

- 再生資材の利用促進を図っている。
- 工事で発生する残土を盛土等に流用する。

### (代替案の検討)

- 特になし

## 対応方針(事業課案)

- 当該事業箇所はバイパスによる整備であるため、整備効果を発現するためには、事業の継続が必要である。
- 当該箇所の事業の必要性に変化がなく、交通の円滑化と交通安全を図るため、事業を継続したい。

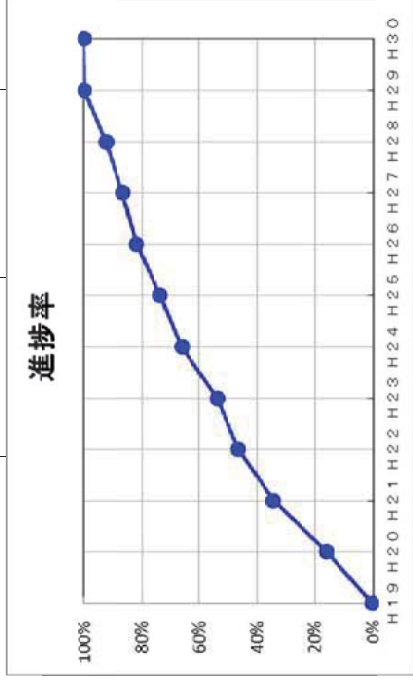
平成28年度公共事業再評価諮問地区「継続」理由書等

(課名： 道路課 )

<p>事業名 (路河川等名)</p>	<p>道路整備交付金事業(社会資本整備総合交付金) 一般県道 多良岳公園線(多良工区)</p>
<p>継続理由</p>	<p>一般県道多良岳公園線は、国道207号と県立多良岳自然公園を結ぶ路線であり、太良町の山間部集落と同町中心部を結ぶ生活道路としても不可欠な道路である。</p> <p>しかしながら、当該区間は幅員が狭小なうえに、小・中学校周辺の道路であるにもかかわらず歩道が設置されていないため、早急な対応が求められている。</p> <p>当該箇所については、当初から事業の必要性は変わっておらず、交通の円滑化や交通安全を図るため、事業を継続したい。</p>
<p>B/Cの 算出方法</p>	<p>【 便益 】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 走行時間短縮便益 = 39.7 億円</li> <li>・ 走行経費減少便益 = 2.4 億円</li> <li>・ 交通事故減少便益 = 1.0 億円</li> <li>合計 = 43.1 億円</li> </ul> <p>【 費用 】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業費 = 17.4 億円</li> <li>・ 維持修繕費 = 0.6 億円</li> <li>合計 = 18.0 億円</li> </ul> <p>費用便益 B/C = 43.1 / 18.0 = 2.39</p> <p>※基準年における現在価値</p>
<p>備考</p>	

平成 28 年度再評価対象事業調査書 (事業採択後、一定期間 (5~10年) が経過した時点で継続中の事業又は未着工の事業)

事業名 (路・河川名等)	事業目的	事業概要	事業の進捗状況	事業を巡る社会経済情勢等の変化	費用対効果の要因の変化	コスト削減や代替案等の可能性	再評価理由	対応方針 (事業線)	備考
4 道路整備交付金事業(社会資本整備総合交付金) 一般県道多良岳公園線 事業主体： 県 事業地： 藤津郡太良町多良	一般県道多良岳公園線は、国号207号と県内有数の観光地である県立多良岳自然公園を結ぶ路線であり、太良町の山間部集落と回町中心部を結ぶ生活道路としても不可欠な道路である。しかし、当該区間は、幅員が4~5mと狭く対抗車のスムーズな離合ができないほか、JR踏切部の鋭角な道路線形など極めて見通しの悪い道路となっており、また区間内には多良小・中学校などがあるにもかかわらず歩道が設置されていないなど、早急な対応が求められている。このため、当該箇所を一部バイパス等で歩道を含めた整備をすることにより、車両交通の円滑化と交通安全性の向上を図るものである。	全体事業費：15.5億円 工期：H19~H30 工事内容 延長 L=766m 幅員 W=6.0(12.0)m 改良工 L=766m 舗装工 L=766m 橋梁工 N=1橋 測試 1式 用地補償 1式	○H27未進捗率：約87% (事業費ベース) (年平均進捗率9%) ○用地補償契約 100%	平成22年度に、鹿島市と長崎県諫早市を結ぶ多良岳オレレンジ海道が全線開通し、国道207号と併せて多くの方が利用されており、多良岳公園線は新たなネットワークとしての役割を担うようになった。	事業採択時と比較して大きな要因の変化は見られない。 B/C=2.39	(コスト削減) ・再生資源の利用促進を図っている。 ・工事で発生する残土を盛土等に流用する。 (代替案の検討) ・特になし。	事業採択後10年経過のため再評価	継続 (理由) 小学校周辺の道路であるが、幅員が狭小なうえに歩道が整備されていないことから、交通の円滑化と交通安全を図るため、事業を継続したい。	



# 平成28年度 再評価

路線名：一般県道 多良岳公園線  
(多良工区)

事業名：道路整備交付金事業

事業地：藤津郡太良町大字多良

(事業採択後10年が経過)

## 一般県道 多良岳公園線 位置図



# 事業目的



道路拡幅(2車線化)・歩道の確保により

交通の円滑化、安全性の向上

# 事業概要

- ・全体事業費：15.5億円
- ・工 期：平成19年度～平成30年度
- ・全体延長：L=766m
- ・事業内容：改良工 L=766m  
舗装工 L=766m  
橋梁工 N=1橋  
測定 1式 用地補償 1式

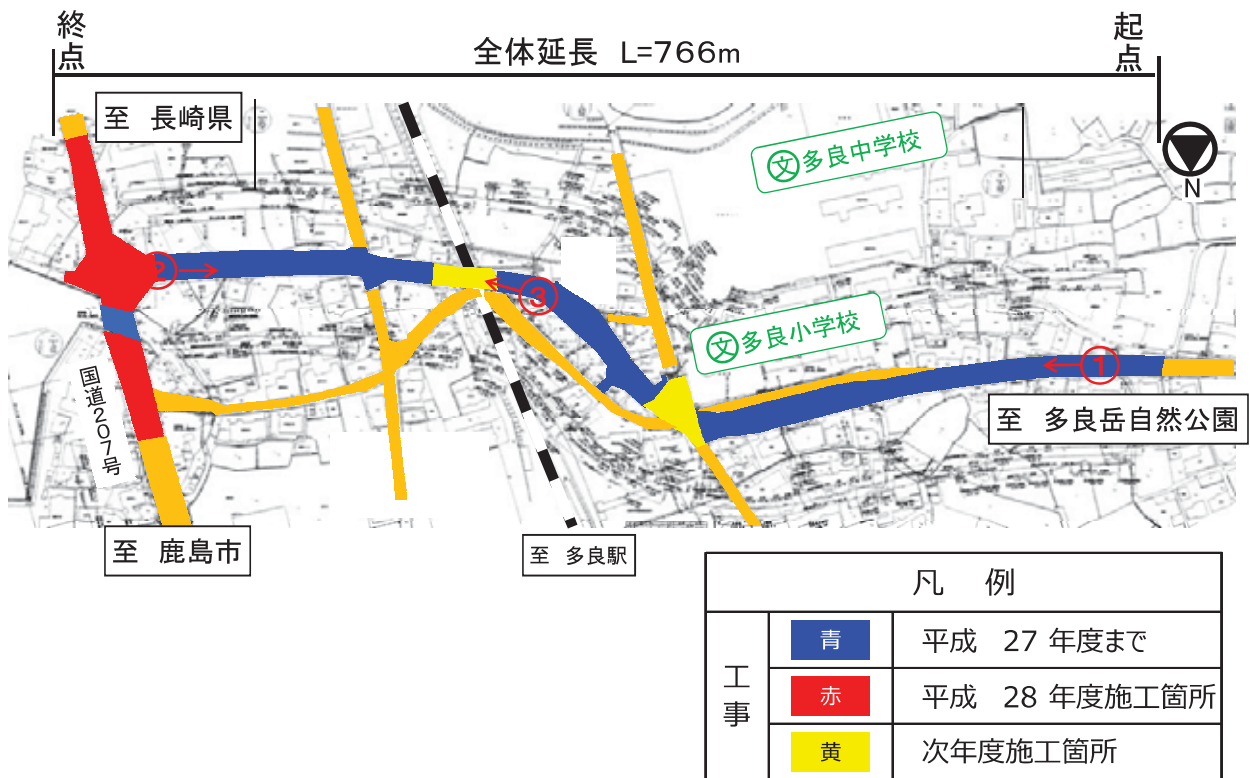
## 事業の進捗状況

	平成27年度まで	平成28年度	平成29年度以降
事業費(億円)	13.5	0.9	1.1
進捗率(%)	87.0	92.6	100.0
用地進捗率※(%)	100.0	100.0	100.0

※面積ベース



# 一般県道 多良岳公園線 平面図

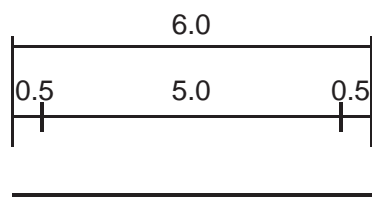


## 平成28年 現地状況

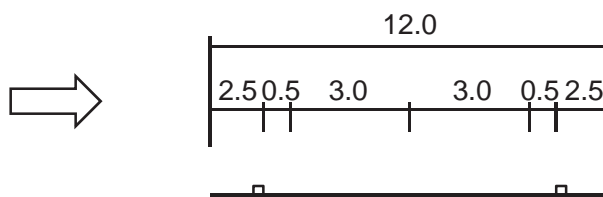


## 一般県道 多良岳公園線 横断図

現況



計画



## 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 平成22年度に、鹿島市と長崎県諫早市を結ぶ多良岳オレンジ海道が全線開通し、国道207号と併せて多くの方が利用されており、多良岳公園線は新たなネットワークとしての役割を担うようになった。

# 費用対効果の要因の変化

- 事業採択時と比較して大きな要因の変化は見られない。

$$\text{費用便益比}(B/C) = 43.1 / 18.0 = 2.39$$

## 【便益B】

走行時間短縮便益	= 39.7億円
走行経費縮小便益	= 2.4億円
交通事故減少便益	= 1.0億円
合計	43.1億円

## 【費用C】

事業費	= 17.4億円
維持管理費	= 0.6億円
合計	18.0億円

※基準年(平成28年度)における現在価値

## コスト縮減や代替案等の可能性

### (コスト縮減)

- 再生資材の利用促進を図っている。
- 工事で発生する残土を盛土等に流用する。

### (代替案の検討)

- 特になし

## 対応方針(事業課案)

- 小学校周辺の道路であるが、幅員が狭小なうえに歩道が整備されていないことから、交通の円滑化と交通安全を図るため、事業を継続したい。

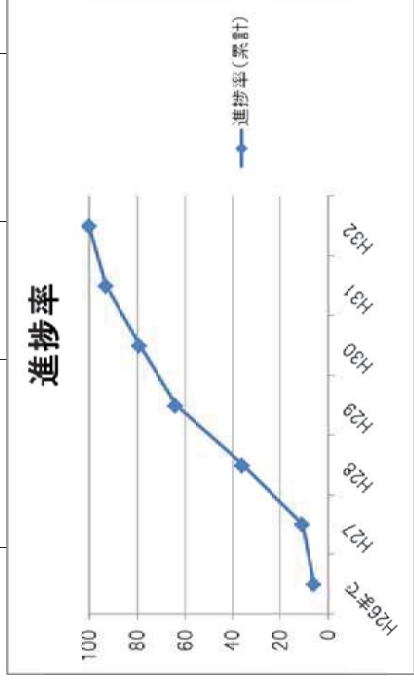
平成28年度公共事業再評価諮問地区「継続」理由書等

(課名： 道路課 )

<p>事業名 (路河川等名)</p>	<p>道路整備交付金事業(社会資本整備総合交付金) 主要地方道 武雄福富線(福富工区)</p>
<p>継続理由</p>	<p>当該区間は有明海沿岸道路(佐賀福富道路)の末端ICとなる福富ICへのアクセス道路であり、大幅な交通量の増加が見込まれており、交通量増加に伴う交通事故の危険性が高まることが懸念される。</p> <p>また、通学路に指定されているものの、歩道は狭小な片側のみであり、朝夕の通勤時間帯は歩行者、自転車と車両が輻輳する状況となっており、早急な対応が求められている。</p> <p>これらのことから現道を拡幅し、両側歩道を整備することで交通の円滑化や児童生徒等の危険性の解消が期待されることから、交付金から個別補助に移行し、事業を継続したい。</p>
<p>B/Cの 算出方法</p>	<p>【 便益 】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 走行時間短縮便益 = 70.9億円</li> <li>・ 走行経費減少便益 = 4.8億円</li> <li>・ 交通事故減少便益 = 3.8億円</li> </ul> <p style="text-align: right;">合計 = 79.5億円</p> <p>【 費用 】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業費 = 15.9億円</li> <li>・ 維持修繕費 = 0.8億円</li> </ul> <p style="text-align: right;">合計 = 16.7億円</p> <p style="text-align: center;">費用便益 B/C = 79.5 / 16.7 = 4.76</p> <p>※基準年における現在価値</p>
<p>備考</p>	

平成 28 年度再評価対象事業調査書 (社会経済情勢の急激な変化等により見直しの必要が生じた事業)

番号	事業名 (路・河川名等)	事業目的	事業概要	事業の進捗状況	事業を巡る社会経済情勢等の変化	費用対効果の要因の変化	コスト削減や代替案等の可能性	再評価理由	対応方針 (事業経緯)	備考
5	道路整備交付金事業(社会資本整備総合交付金) 主要地方道 武雄福富線 事業主体：県	本路線が存在する地区は杵島郡白石町の旧福富町に位置し、白石町役場福富支所及び福富中学校体育園等が集まっており、歩行者・自転車交通量が多い。 また、当該区間は有明海沿岸道路(佐賀福富道路)の末端 IC となる福富 IC へのアクセス道路であり、大幅な交通量の増加が見込まれる。 現況は、車道幅員が狭小で歩道も片側しかなかく、朝夕の通勤時間帯は歩行者、自転車と車両が幅越する状況となっており、早急な対応が求められている。このため、現道拡幅及び自転車歩行者道を整備し、車両交通の円滑化及び歩行者・自転車の安全性の向上を図るものである。	全体事業費：17.8億円 工期：H26～H32 事業内容 延長 L=1,200m 幅員 W=6.5(14.5)m 道路改良工 L=1,200m 地盤改良工 L=1,200m 函渠工 N=5基 舗装工 L=1,200m 測設 1式 用地補償 1式	○H27未進捗率：約12% (事業費ベース) (年平均進捗率6%) ○用地補償進捗率：10%	現況交通量：2,254台/日 計画交通量：14,500台/日  平成28年度に有明海沿岸道路などの地域高規格道路の整備と併せて行われる、ICへのアクセス道路の整備に対し、集中的な支援を行うため、新たな個別補助制度が創設された。  福富IC付近において平成28年10月7日に県内9番目の道の駅として『道の駅しろいし』が登録された。	事業採択時と比較して大きな要因の変化はない。  B/C=4.76	(コスト削減) 効率的な軟弱地盤対策工法を選定する。  工事で発生する残土を盛土等に流用する。  (代替案の検討) 特になし	社会情勢の急激な変化のため再評価  (事業進捗を図るための確実な予算確保を旨とし、交付金から新たに創設された個別補助に移行するたため)。	継続 (理由) 当該箇所の事業の必要性に変化がなく、交通の円滑化と交通安全を図るため、事業を継続したい。	



# 平成28年度 再評価

路線名: 主要地方道 武雄福富線(福富工区)

事業名: 道路整備交付金事業

事業地: 杵島郡白石町福富

(社会経済情勢の急激な変化)

位置図



# 地域高規格道路ICアクセス道路補助事業への移行

## ○補助事業への移行理由

- 平成28年度に地域高規格道路の整備と併せて行われる、ICへのアクセス道路の整備に対し、集中的な支援を行うため、新たな個別補助制度が創設された。
- 武雄福富線（福富工区）は、平成26年度から交付金事業で進めてきたが、個別補助事業に移行することで計画的な事業進捗を図るための確実な予算を確保する。

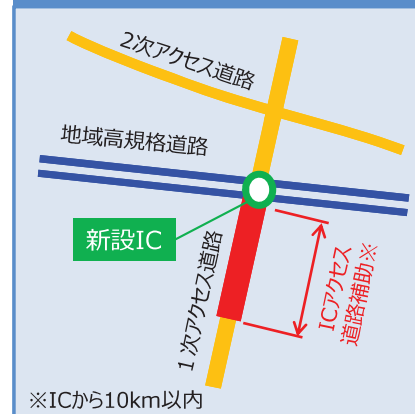
## ○補助事業の採択要件

- ① 地域高規格道路のICへの1次アクセス道路であること。
- ② 地域高規格道路のICが新設ICであること。
- ③ 地域高規格道路が事業化されていること。

## ○採択される場合の事業評価への必要な対応

- ① 国のマニュアル※1に基づくB/Cの算出
  - ② 事業評価監視委員会の意見を聴く
  - ③ 評価結果の公表
- ※1 費用便益マニュアル（平成20年11月）

## 1次ICアクセス道路の概念図



## 事業目的

- 当該区間は有明海沿岸道路（佐賀福富道路）の末端ICとなる福富ICと接続する1次アクセス道路。





## 事業概要

全体事業費	17.8億円
工期	平成26年度～平成32年度
全体延長	L=1,200m
事業内容	道路改良工 L=1,200m 地盤改良工 L=1,200m 函渠工 N=5基 舗装工 L=1,200m 测试 1式 用地補償 1式

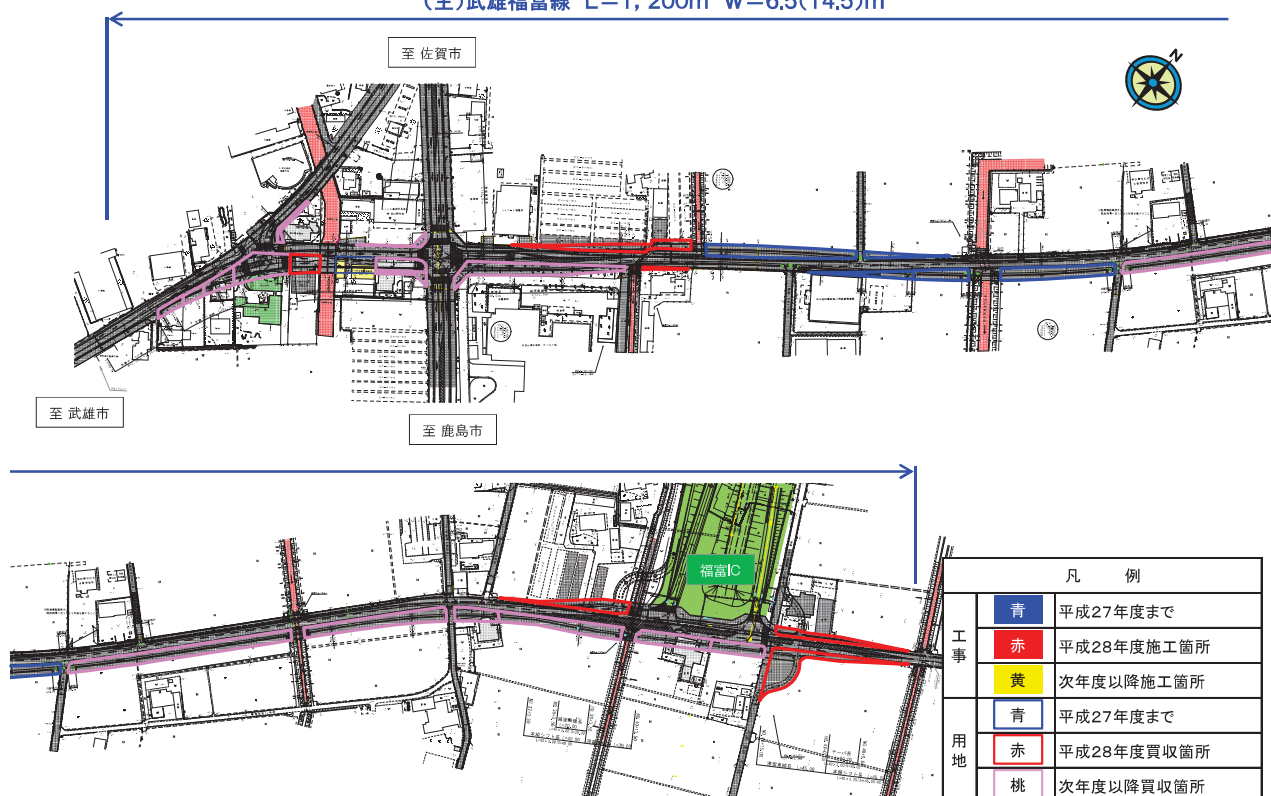
## 事業の進捗状況

	平成27年度まで	平成28年度	平成29年度以降
事業費(億円)	2.1	4.4	11.3
進捗率(%)	12.1	36.9	100.0
用地進捗率※(%)	10.0	30.0	100.0

※面積ベース

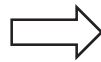
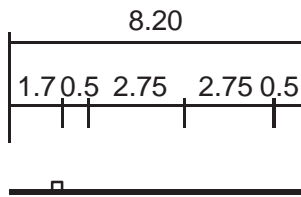
## 主要地方道 武雄福富線 平面図

(主)武雄福富線 L=1,200m W=6.5(14.5)m

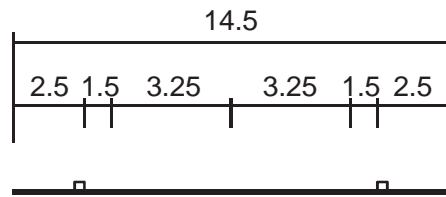


# 主要地方道 武雄福富線 横断図

現況



計画



## 平成28年 現地状況



起点側より終点側を望む



現道状況



国道444号より起点側を望む



起点側より終点側を望む

## 事業を巡る社会経済情勢等の変化

■平成28年度に有明海沿岸道路などの地域高規格道路の整備と併せて行われる、ICへのアクセス道路の整備に対し、集中的な支援を行うため、新たな個別補助制度が創設された。

■福富IC付近において平成28年10月7日に県内9番目の道の駅として『道の駅しろいし』が登録された。



道の駅しろいしICインターチェンジ

## 費用対効果の要因の変化

・事業採択時と比較して大きな要因の変化は見られない。

$$\text{費用便益比 (B/C)} = 79.5 / 16.7 = 4.76$$

### 【便益】

走行時間短縮便益 = 70.9億円

走行経費縮小便益 = 4.8億円

交通事故減少便益 = 3.8億円

合計 79.5億円

### 【費用】

事業費 = 15.9億円

維持管理費 = 0.8億円

合計 16.7億円

※基準年（平成28年度）における現在価値

## コスト縮減や代替案等の可能性

### (コスト縮減)

- 本工区は、全線軟弱地盤上に構築することとなるため、地盤特性を的確に把握し効率的な軟弱地盤対策工法を選定し、コスト縮減を図る。
- 工事で発生する残土を盛土等に流用する。

### (代替案の検討)

- 特になし。

## 対応方針(事業課案)

- 当該箇所の事業の必要性に変化がなく、交通の円滑化と交通安全を図るため、事業を継続したい。

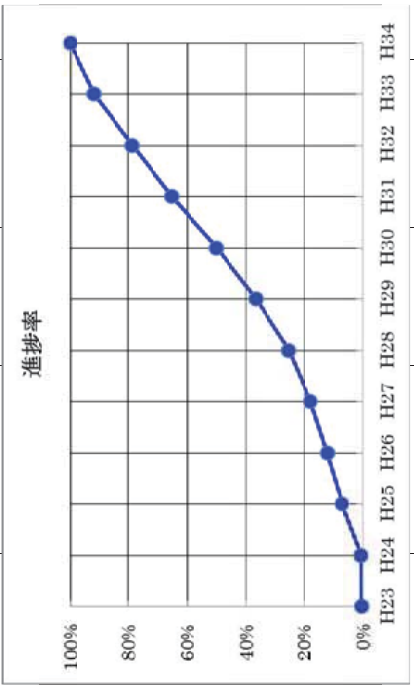
平成28年度公共事業再評価諮問地区「継続」理由書等

(課名： 道路課 )

<p>事業名 (路河川等名)</p>	<p>道路整備交付金事業(社会資本整備総合交付金) 一般県道 東与賀佐賀線(本庄工区)</p>
<p>継続理由</p>	<p>当該事業区間と並行する現道区間は、九州横断自動車道の佐賀大和ICと有明海沿岸道路(大川佐賀道路)の東与賀IC(仮称)とを結ぶ区間で唯一の2車線区間であり、円滑な交通の支障となる。</p> <p>また、現道区間は通学路に指定されているが、歩道が無い区間も多く、交通事故の増加・歩行者の安全性の低下が懸念される。</p> <p>このため、4車線のバイパス整備により、東与賀IC(仮称)からのアクセス道路として交通の円滑化に寄与し、有明海沿岸道路の整備と一体となり、交流圏の拡大や物流の効率化が期待されることから、交付金から個別補助に移行し、事業を継続したい。</p>
<p>B/Cの 算出方法</p>	<p>【 便益 】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 走行時間短縮便益 = 158.2億円</li> <li>・ 走行経費減少便益 = 12.9億円</li> <li>・ 交通事故減少便益 = 6.4億円</li> <li>合計 = 177.5億円</li> </ul> <p>【 費用 】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業費 = 42.9億円</li> <li>・ 維持修繕費 = 1.7億円</li> <li>合計 = 44.6億円</li> </ul> <p>費用便益 B/C = 177.5 / 44.6 = 3.98</p> <p>※基準年における現在価値</p>
<p>備考</p>	

平成 28 年度再評価対象事業調査書 (社会経済情勢の急激な変化等により見直しの必要が生じた事業)

番号	事業名 (路・河川名等)	事業目的	事業概要	事業の進捗状況	事業を巡る社会経済情勢等の変化	費用対効果の要因の変化	コスト削減や代替案等の可能性	再評価理由	対応方針 (路線)	備考
6	道路整備交付金事業(社会資本整備総合交付金) 一般県道 東与賀佐賀線 事業主体：県 事業地：佐賀市本庄町鹿子	本路線は、佐賀市の中心部を南北に縦走し、旧佐賀市と東与賀町を連絡する幹線道路であり、有明海沿岸道路(大川佐賀道路)東与賀IC(仮称)に接続する主要な路線である。 当該現道区間は通学路に指定されているが、歩道が無い区間も多く、交通事故の増加・歩行者の安全性の低下が懸念されるため、歩道整備を行い、歩行者等の安全性の向上と交通の円滑化を行うものである。	全体事業費：50.2億円 工期：H23～H34 事業内容 延長 L=2,000m 幅員 W=13.0(23.25)m 改良工 L=2,000m 地盤改良工 L=2,000m 函渠工 N=18基 舗装工 L=2,000m 測設 1式 用地補償 1式	○H27末進捗率：約18% (事業費ベース) (年平均進捗率：約5%) ○用地補償は8割完了 (残り17筆)	交通量の推移 H11 9,798台/日(基準) H17 10,140台/日(1.03) H22 11,889台/日(1.21) 平成28年度に地域高規格道路の整備と併せて行われる、ICへのアクセス道路の整備に対し、集中的な支援を行うため、新たな個別補助制度が創設された。 平成27年度に県道西与賀佐賀線(与賀町～佐賀大学前交差点)の4車線化を完了した。 ※当該事業区間が九州横断自動車道 佐賀大和ICと有明海沿岸道路 東与賀IC(仮称)を結ぶ区間で唯一の2車線区間として残る。	事業採択時と比較して大きな要因の変化は見られない。 B/C=3.98	(コスト削減) ・再生資源の利用促進を図っている。 ・工事で発生する残土を盛土等に流用する。 (代替案の検討) ・特になし。	社会情勢の急激な変化のため再評価 事業進捗を図るための確実な予算確保を目的し、交付金から新たに創設された個別補助に移行する(ため)。	継続 (理由) 当該事業箇所はバイパスによる整備効果のため、整備効果が発現するためには、事業の継続が必要である。当該箇所の事業の必要性に変化がなく、交通の円滑化と交通安全を図るため、事業を継続したい。	



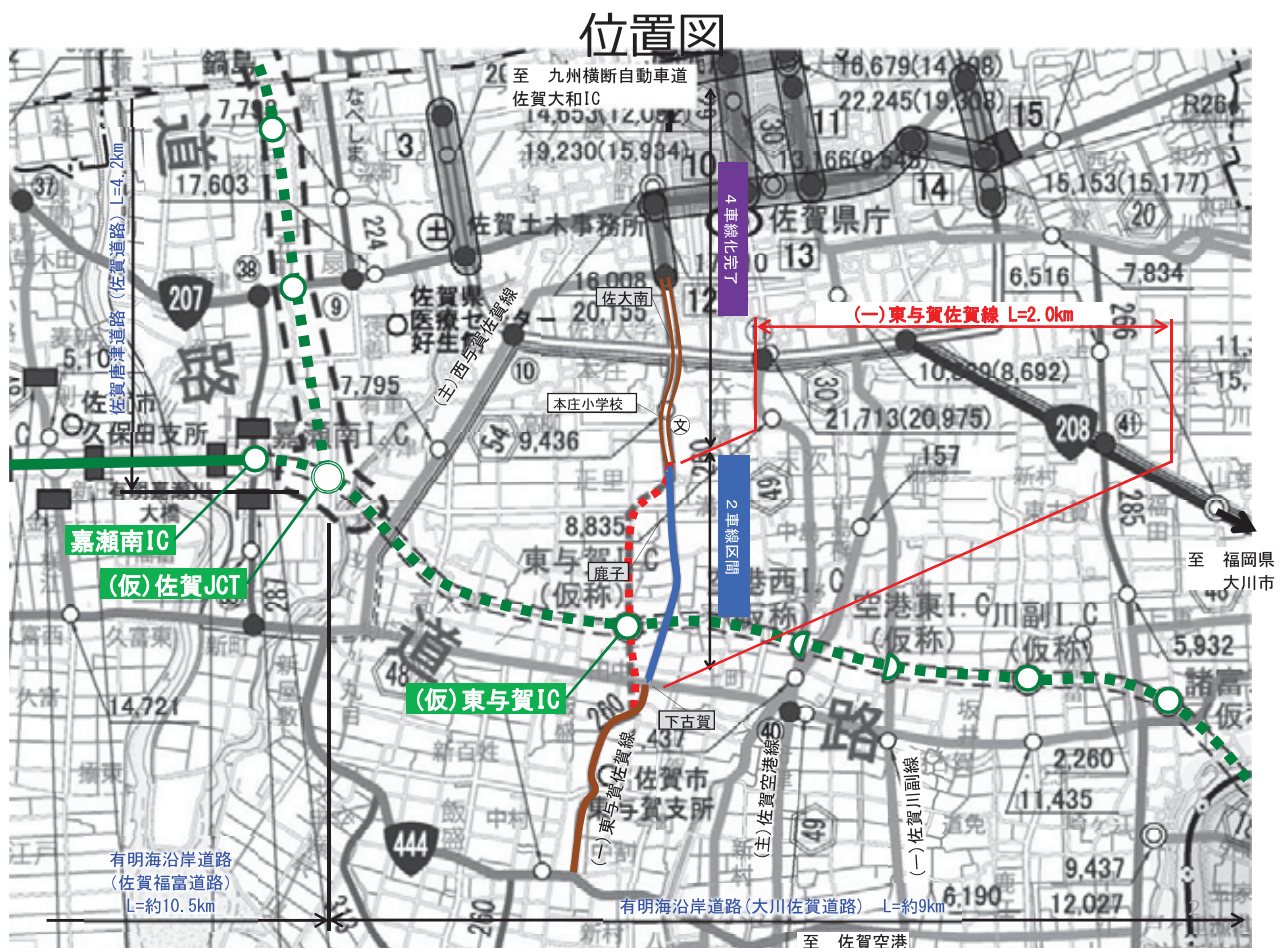
# 平成28年度 再評価

路線名：一般県道 東与賀佐賀線(本庄工区)

事業名：道路整備交付金事業

事業地：佐賀市与賀町下古賀～本庄町鹿子

(社会経済情勢の急激な変化)



# 地域高規格道路ICアクセス道路補助事業への移行

## ○補助事業への移行理由

- 平成28年度に地域高規格道路の整備と併せて行われる、ICへのアクセス道路の整備に対し、集中的な支援を行うため、新たな個別補助制度が創設された。
- 東与賀佐賀線（本庄工区）は、平成24年度から交付金事業で進めてきたが、個別補助に移行することで計画的な事業進捗を図るための確実な予算を確保する。

## ○補助事業の採択要件

- ① 地域高規格道路のICへの1次アクセス道路であること。
- ② 地域高規格道路のICが新設ICであること。
- ③ 地域高規格道路が事業化されていること。

## ○採択される場合の事業評価への必要な対応

- ① 国のマニュアル※1に基づくB/Cの算出
  - ② 事業評価監視委員会の意見を聴く
  - ③ 評価結果の公表
- ※1 費用便益マニュアル（平成20年11月）

## 1次ICアクセス道路の概念図



## 事業目的

幅員狭小で  
車両通行に支障



歩道が無く  
歩行者が危険



バイパス（歩道含む）整備により

交通の円滑化、通学者の安全性向上



# 事業概要

- 全体事業費： 50.2 億円
- 工 期：平成23年度～平成34年度
- 全体延長：L = 2.0 km
- 事業内容：改良工 L = 2.0 km  
                   函渠工 N = 18基  
                   用地買収 A = 45,800 m<sup>2</sup>  
                   家屋補償 N = 8戸

## 事業の進捗状況

	平成27年度まで	平成28年度	平成29年度以降
事業費 (億円)	9.2	3.7	37.3
進捗率 (%)	17.9	25.3	100.0
用地進捗率※ (%)	80.5	89.0	100.0

※面積ベース

5

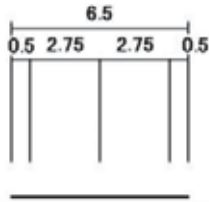
## 一般県道 東与賀佐賀線 平面図



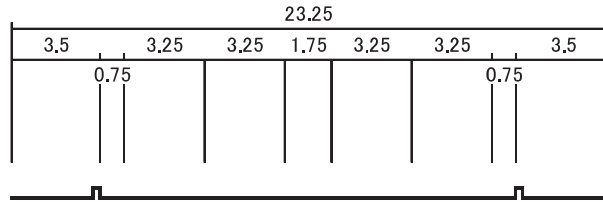
6

# 一般県道 東与賀佐賀線 横断図

現況(現道部)

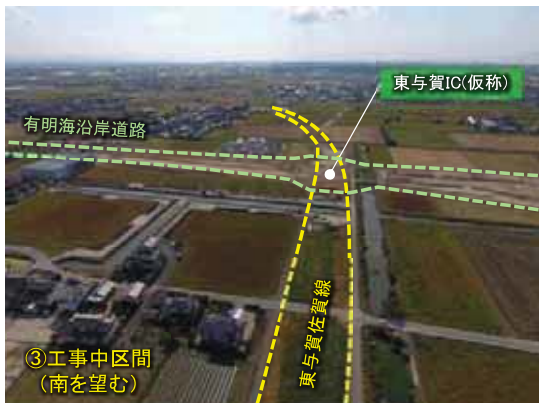


計画(バイパス部)



7

## 平成28年 現地状況



## 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 平成28年度に地域高規格道路の整備と併せて行われる、ICへのアクセス道路の整備に対し、集中的な支援を行うため、新たな個別補助制度が創設された。
- 平成27年度に県道西与賀佐賀線（与賀町～佐賀大学前交差点）の4車線化を完了した。

※当事業区間が九州横断自動車道 佐賀大和ICと有明海沿岸道路 東与賀IC（仮称）を結ぶ区間で唯一の2車線区間として残る。



## 費用対効果の要因の変化

- 事業採択時と比較して大きな要因の変化は見られない。

$$\text{費用便益比 (B/C)} = 177.5 / 44.6 = 3.98$$

### 【便益】

走行時間短縮便益 =	158.2 億円
走行経費縮小便益 =	12.9 億円
交通事故減少便益 =	6.4 億円
合計	177.5 億円

### 【費用】

事業費 =	42.9 億円
維持管理費 =	1.7 億円
合計	44.6 億円

※基準年（平成28年度）における現在価値

## コスト縮減や代替案等の可能性

### (コスト縮減)

- 本工区は、全線軟弱地盤上に構築することとなるため、地盤特性を的確に把握し効率的な軟弱地盤対策工法を選定しコスト縮減を図る。
- 工事で発生する残土を盛土等に流用する。

### (代替案の検討)

- 特になし

11

## 対応方針（事業課案）

- 当該事業箇所はバイパスによる整備であるため、整備効果を発現するためには、事業の継続が必要である。
- 当該箇所の事業の必要性に変化がなく、交通の円滑化と交通安全を図るため、事業を継続したい。

12