

## 公共事業新規評価個別地区の評価について

- 1 【港湾課】 P1～  
港湾整備事業 伊万里港（久原南地区）
  
- 2 【農山漁村課】 P7～  
ため池等整備事業 丹花地区
  
- 3 【道路課】 P17～  
道路整備事業 一般国道204号（松島工区）



# 港湾整備事業

地域交流部 港湾課

## ○事業概要

事業地区 伊万里港(久原南地区)

事業期間 令和5年度～14年度

総事業費 約20億円

## ○事業の目的

伊万里港久原南地区において、2025年のSUMCO新工場のフル稼働に際し、伊万里団地に係る物流・人流、また七ツ島地区と往來するコンテナ車両などで特に朝夕の出退勤時の渋滞が懸念される。



このため、臨港道路久原線の暫定2車線を4車線化することで、渋滞の解消を図る。

# ○事業概要（位置図等）



# ○現地状況

整備の必要性: 港湾計画上、久原臨港道路は4車線の計画となっているが、現状は暫定2車線で整備・供用している。2025年のSUMCO増設工場のフル稼働に伴い、伊万里団地に係る物流・人流、また七ツ島地区と往来するコンテナ車両などで、特に朝夕の出退勤時の渋滞が懸念されるため、4車線化の整備が必要である。

早朝の渋滞状況

楠久津交差点 国道204号側



楠久津交差点 臨港道路久原線側



# ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

## 事業区分 整備系(産業活性化事業)

### 事業名 港湾整備交付金事業(社会資本整備交付金)

#### (1) 位置づけ (A)【100/100】

##### ○地域交流部の政策に関する方針等

地域交流部の施策に関する方針等に位置付けられている。【10/10】

位置付けられている【10/10】 位置付けられていない【0/10】

##### ○港湾計画等

港湾法上の計画の位置づけが有る施設(重要港湾)。【50/50】

位置付けられている【50/50】 位置付けられていない【0/50】

##### ○地域振興の物流拠点

伊万里市内に留まらず市外と伊万里団地や七ツ島地区等の物流・人流に影響し、範囲は広範囲となる【30/30】

地域の振興に大規模に寄与する【30/30】 地域の振興に中規模に寄与する【20/30】  
地域の振興に小規模に寄与する【10/30】 地域の振興に関連無し【0/30】

##### ○プロジェクト関連

(株)SUMCOの工場増設に関連して早急に整備を必要とする事業。【10/10】

他事業と一体的整備を行う必要がある【10/10】 他事業との関連が無い【0/10】

# ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

#### (2) 必要性・効果 (A)【80/100】

##### ○費用対効果(B/C)

費用対効果(1.0以上~2.0未満)。【40/60】

2.0以上【60/60】  
1.0以上~2.0未満【40/60】 B/C=1.15  
1.0未満【0/60】

##### ※費用対効果(B/C)の考え方

○総便益(B):当該事業によりもたらされる総便益額

(内訳)

- ・輸送時間費用便益(走行時間短縮便益)
- ・輸送費用便益(走行経費減少便益)
- ・事故損失額削減便益(交通事故減少便益)
- ・各年次の便益額
- ・便益の現在価値

○総費用(C):当該施設整備及び維持管理に要する総費用

- ・建設費、維持管理費(※事業完了後50年間)

○費用便益比(B/C):総便益(B)÷総費用(C)

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### (2) 必要性・効果

#### ○物流施設等の充足率

道路等の臨港交通施設の車線不足。【20/20】

港湾施設の不足【20/20】 該当なし【0/20】

#### ○港湾の施設の技術上の基準等との整合

基準から大きく逸脱しており危険である。【20/20】

基準等から大きく逸脱しており、危険である【20/20】

基準等に適合していないが、危険度は低い【10/20】

基準等は満足している【0/20】

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### (3) 実施環境 (A) 【80/100】

#### ○市町村の協力体制

伊万里市が計画に対して熱心で積極的である。【40/60】

市町村、協議会等が計画に対して熱心で、地元に対しての取組が積極的である。【60/60】

協議会等の組織はないが、計画に対して協力的である。【40/60】

その他【0/60】

#### ○地元関係者との合意

地元関係者が事業に対して協力的で、同意が得られている。【40/40】

事業に対して協力的で、漁業補償・用地買収等の調整が図られている。【40/40】

事業に対して協力的で、同意が得られている。【20/40】

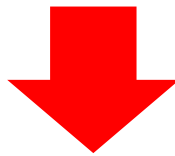
事業に対して同意が得られていない。【0/40】

## ○新規評価に基づく判断

(1) 位置づけ … (A)

(2) 必要性・効果 … (A)

(3) 実施環境 … (A)



**総合評価: I 優先的に事業を実施**





# ため池等整備事業

農林水産部 農山漁村課

## ○事業概要

事業地区 県営ため池等整備事業 <sup>たんが</sup>丹花地区  
(防災重点農業用ため池)

事業期間 令和5～9年度

総事業費 171百万円

## ○事業の目的

本ため池は、伊万里市西部に位置し下流域8.6haの水田のかんがい用水源として重要な役割を果たしている。

しかし、堤体は老朽化が進み脆弱化し、全線にわたり洗堀され、施設周辺及び堤体下部からの漏水が著しいため、防災対策として水位を下げて管理している。また、取水施設は老朽化により機能が低下し、洪水吐は躯体本体の劣化が著しく、排水能力も不足しており、このまま放置すると決壊の恐れがあり、農地、農業用施設はもちろん、公共施設にも多大な被害を与えることが想定される。

このため、早急に改修を行い決壊等の災害を未然に防止し、農業生産の維持及び農業経営の安定を図る。

# ○事業概要(位置図)

施工箇所:伊万里市役所から西へ約2.8km付近



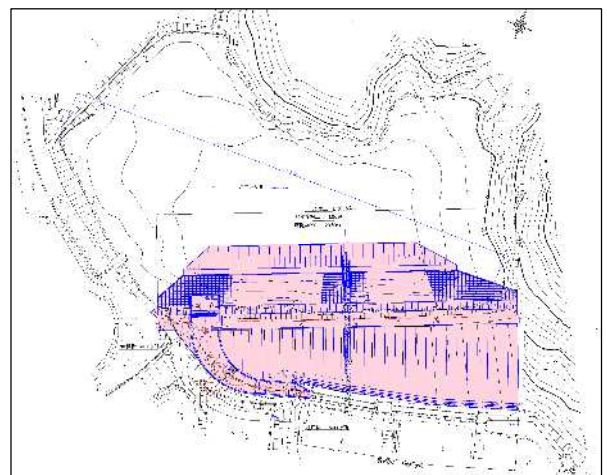
# ○事業概要(実施内容)

## ため池の諸元

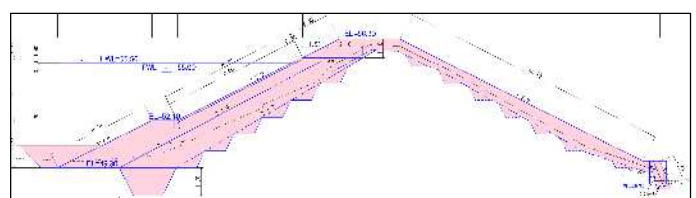
堤長L=88m, 堤高H=7.1m, 貯水量2.1万m<sup>3</sup>

- 事業名 県営ため池等整備事業
- 地区名 丹花(たなが)地区
- 所在地 伊万里市二里町大里乙地内
- 工期 令和5年度～令和9年度
- 事業費 171,000千円
- 受益面積 A=8.6ha
- 受益戸数 34戸
- 事業内容
  - 堤体工 L=88m
  - 取水施設工 一式
  - 洪水吐工 一式
  - 法面保護工 A=618m<sup>2</sup>
- 負担割合 国55%、県33%、市11%  
地元1%

平面図



標準断面図



## ○現況写真

ため池全景(堤内)



洪水吐断面不足



取水施設老朽化状況



法面洗堀状況



## ○整備イメージ

ため池整備事例 (寺浦八折地区)

整備前



整備後





## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

事業区分 整備系(生活関連事業、産業活性化事業)

事業名 県営ため池等整備事業

(1)位置づけ (A)【90/100】

### ○施策に関する方針【10/10】

農林水産部の施策に関する方針等に位置付けられている。

( 佐賀県「食」と「農」の振興計画2019－第4章施策の展開方向－  
II 活力ある農村の実現【農村の振興】－ 1 農村地域の振興－  
(3) 快適で安全・安心な農村づくりに位置付けられている。 )

### ○防災計画【30/30】

県が策定する防災に関する計画に位置付けられている。

( 「佐賀県水防計画書」に警戒を要する施設として位置づけられている。 )

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### ○農業生産性の向上【10/15】

米・麦・大豆や露地野菜などの複合経営や高収益作物の新規導入など所得向上の見込みがある。【15/15】

**事業の実施により、作業効率の向上や維持管理労力の軽減が見込みがある。【10/15】**

( 老朽化した取水施設や堤体を改修することにより、施設利用や日常的な草刈り等が行いやすくなり、作業効率の向上や維持管理労力の軽減が見込まれる。 )

### ○担い手の確保【10/15】

集落営農組織の法人化や企業参入など将来的な担い手確保の見込みがある。【15/15】

**事業の実施により農業経営の維持ができる。【10/15】**

( 当該地区のかんがい用水源として重要な役割を果たしているため、当該事業の実施により農業用水が安定確保され、農業経営の維持が見込まれる。 )

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### ○農地・農業用施設への被害防止【30/30】

農用地・農業用施設の被害が防止または軽減される。

当事業の実施により豪雨や地震等によるため池被害が防止または軽減される。  
ため池の決壊が防止されることにより下流域の水田、用排水路、農道への被害  
が防止または軽減される。

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### (2) 必要性・効果 (A)【80/100】

#### ○明確な必要性【20/20】

地域農業の将来像(営農や担い手)の実現に向けて本事業を実施する必要性  
が認められる。

水田を中心としている当該地区では、堤体からの漏水や取水施設の老朽化により  
農業用水の安定確保ができないことが地域農業の発展阻害要因であり、本事業に  
よるため池の機能回復が必要である。

#### ○機能低下【0/10】

機能低下が見られ、ここ数年の維持管理費が以前に比べて飛躍的に増大して  
いる。

維持管理費の飛躍的な増大はない。

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### ○危険度の判定【10/20】

下記の条件、①および②の両方の要件を満足する場合【20/20】

下記の条件、①および②の片方の要件を満足する場合【10/20】

- ①地震耐性評価の結果、AA種に該当するため池の場合、許容沈下量を満足しない  
または、A種に該当するため池の場合、安全率が1.2未満
- ②豪雨耐性評価の結果、ため池の設計洪水量に対する洪水吐の断面不足、  
または、設計洪水位に対する堤体及び洪水吐の余裕高不足

〔 ② 設計洪水量 $Q=5.04\text{m}^3/\text{s} > Q=3.26\text{m}^3/\text{s}$  洪水吐断面の不足 〕

### ○主要施設の老朽度【10/10】

築造又は改修後40年を経過し、堤体からの漏水、堤体の変形、または洪水吐等の老朽化が著しい。

〔 築造後100年以上経過している。  
堤体からの漏水が著しい。  
洪水吐に亀裂が発生しているなど老朽化が激しい 〕

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### ○費用対効果【30/30】

費用対効果(B/C)が1.0以上

〔 本事業の費用対効果は、2.57である。  
費用対効果(現在価値化) = 総便益 ÷ 総費用  
 $2.57 = 339,889\text{千円} \div 131,776\text{千円}$  〕

※県営ため池等整備事業のB/Cの考え方

○総費用総便益比 = 総便益(B) ÷ 総費用(C)

※総便益と総費用については、当該事業の事業期間5年+40年で算定

○総便益(B): 事業によりもたらされる総便益額

(内訳)

・維持管理費節減効果 + 災害防止効果

○総費用(C): 事業に要する総費用

(内訳)

・当該事業費 + 評価期間における再整備費 - 評価期間終了時点の資産価額

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### ○一般家屋、公共施設等への被害防止【10/10】

一般家屋、公共施設等への被害が防止または軽減される。

〔 決壊した際の被害想定区域内には、一般家屋や市道があるため、当該事業の実施により決壊を未然に防ぐことで被害防止が見込まれる。 〕

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### (3) 実施環境 (A)【90/100】

#### ○市町及び受益農家の合意形成【20/20】

関係市町村の同意が得られ、受益者の大部分の同意が得られている。

〔 伊万里市議会において越差ため池事業計画書作成のための予算は議決されている。  
ため池管理組合城区から伊万里市へため池整備要望書が提出されている。 〕

#### ○受益者の負担能力【20/20】

市町村及び農家の負担について同意が確実であり、農家負担を伴う場合は所得償還率 $\leq 0.4$

〔 総所得償還率は0.05である。  
総所得償還率 = 年償還額 ÷ 現況年総農業所得額  
 $0.05 = 169 \text{千円} \div 3,241 \text{千円}$  〕

#### ○事業推進体制の整備【0/10】

事業推進協議会が設立されているか、もしくは土地改良区の総会又は総代会において事業推進に関する決議が得られている。

〔 事業推進協議会は設立されてはいない。 〕

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### ○維持管理体制の確保【10/10】

維持管理について予定管理者の同意が得られている。

〔 予定管理者であるため池地元区の同意を得ている。 〕

### ○関係機関との事前調整【10/10】

施設所有者、文化財管理者等関係者との調整が図られ、また、河川管理者、道路所有者との協議において基本的事項が確認されている。

〔 伊万里市教育委員会(文化財担当課)と文化財の予備協議が行われている。 〕

### ○関係法令、基準等との整合【10/10】

工法は妥当性があるもので、関係法令、基準等に適合している。

〔 土地改良事業設計指針「ため池整備」(農林水産省農村振興局整備部監修)に基づいている。 〕

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### ○採択要件との適合【10/10】

事業実施要綱・要領に規定された事業内容、採択基準の要件に適合している。

〔 国の補助事業である農村地域防災減災事業の事業実施要綱・要領に規定された事業内容、採択基準の要件に適合している。  
( 受益面積 8.6ha $\geq$ 2.0ha 、 事業費 163,000千円 > 4,000千円 ) 〕

### ○経済性・効率性【10/10】

事業費の設定が適切であり、経済的に妥当なものとなっている。

〔 堤体盛土に係る単価(直接工事費):近傍地区と比べ概ね妥当である。  
当該地区:7,700円/m<sup>3</sup>  
近傍地区:6,185円/m<sup>3</sup> ※近傍地は伊万里市の新堤地区(R4~7) 〕

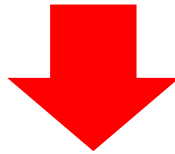


## ○新規評価に基づく判断

(1)位置づけ …… (A)

(2)必要性・効果 …… (A)

(3)実施環境 …… (A)



**総合評価：I 優先的に事業を実施**



# 道路整備事業

## 県土整備部 道路課

### ○事業概要

- 事業地区 一般国道204号(松島工区)  
事業期間 令和5年度~令和7年度(予定)  
総事業費 約6億円

### ○事業の目的

- ◆佐賀県の物流・交流を支える重要な道路として、伊万里湾に接する工業団地などの港湾施設とICを結ぶ物流機能を担い、生活・産業・観光面にわたって多様な役割を果たしている
- ◆西九州自動車道の伊万里中央IC(仮称)が開通することで、一般国道204号の交通量が現況の約1.5倍に増加する見込みである

整備(2車線⇒4車線)することで…

交通の円滑化・物流の効率化・西九州自動車道の沿線都市との交流促進

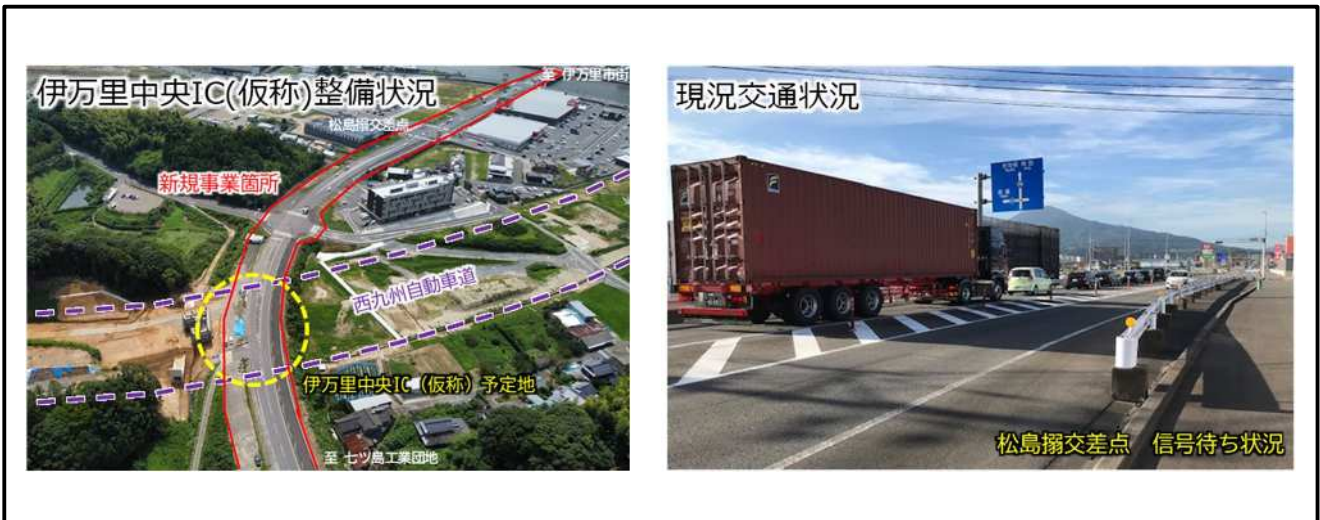
# ○事業概要（位置図等）



# ○現地状況

## 整備の必要性

西九州自動車道 伊万里中央IC(仮称)の開通に伴い、交通量の増加が見込まれるため、現道拡幅(2車線⇒4車線化)することにより、西九州自動車道へのアクセス性を高め、更なる物流の効率化や交通の円滑化を図る。



# ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

## ◆事業区分 整備系(広域事業)

## ◆事業名 改築事業(2次改築)

### (1) 位置付け (A)【100/100】

#### ○各部の施策に関する方針等

県土整備部の施策に関する方針『広域幹線道路ネットワークの整備』に位置付けられている 【10/10】

- ・【10点】位置付けられている
- ・【0点】位置付けられていない

#### ○佐賀県新広域道路交通計画

当該計画の佐賀県将来道路ネットワーク計画『物流ネットワーク』に位置付けされた道路 【50/50】

- ・【50点】当該計画の佐賀県将来道路ネットワーク計画に位置付けされた道路
- ・【30点】当該計画の基本方針に即した道路

#### ○緊急輸送道路、観光ルート、大型プロジェクト

西九州自動車道 伊万里中央IC(仮称)のアクセス道路 【40/40】

- ・【40点】主要プロジェクト関連(ICアクセス道路、新産業集積エリアなど県内主要プロジェクト関連道路)
- ・【40点】物流・交流の拠点を有機的に結ぶ道路
- ・【20点】県内主要観光地を広域的に結ぶ道路又は、緊急輸送道路に位置付けられている道路

# ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### (2) 必要性・効果 (A)【100/100】

#### ○費用対効果(B/C)

(B) 19.8 億円 / (C) 6.3 億円  $\div$  3.1 【60/60】

- ・【60点】2.0 以上
- ・【40点】1.5 ~ 2.0 未満
- ・【20点】1.0 ~ 1.5 未満
- ・【0点】1.0 未満

#### 道路事業の費用対効果(B/C)の考え方

○総便益(B)：道路整備によりもたらされる総便益額 **1,983 百万円**  
(内訳)

- ・走行時間短縮便益
- ・走行経費減少便益
- ・交通事故減少便益

○総費用(C)：道路整備及び維持管理等に要する総費用 **632 百万円**  
(内訳)

- ・事業費
- ・維持管理費
- ・道路構造物の更新費

○費用便益比(B/C)：総便益(B) / 総費用(C) **1,983 / 632 = 3.14**

※便益と維持管理費については、供用開始後50年間で算定

# ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

## ○交通混雑 道路幅員6.0m以上の道路(混雑度による評価)(2次改築の必要性の評価)

混雑度 = 2.00 【20/20】

- ・【20点】 2.00 以上～
- ・【15点】 1.50 ～ 2.00 未満
- ・【10点】 1.00 ～ 1.50 未満
- ・【0点】 ～ 1.00 未満

※混雑度：交通量の交通容量(道路を通過しうる最大の交通量)に対する比率

※2次改築：1次改築(未改良の道路を道路構造令の規定に従って整備すること)済みの道路で、交通量の増加に伴い道路構造令の規定に適合しなくなったものを、同令の規定に適合するように再度改良すること

## ○道路構造令との整合

西九州自動車道(伊万里中央IC(仮称))供用後は

交通量が増加する見込みであり、基準から大きく逸脱するため 【20/20】

- ・【20点】 道路構造令の基準から大きく逸脱している
- ・【10点】 道路構造令の基準に適合していない
- ・【0点】 道路構造令の基準を満足している

# ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

## (3) 実施環境 (A) 【100/100】

### ○期成会、協議会の状況

『国道204号線の整備促進期成会』が設立され、積極的な要望がなされている 【60/60】

- ・【60点】 期成会、協議会が設立されるなど計画に対して熱心で、地元に対しての取り組みが積極的である
- ・【30点】 期成会等の組織はないが、計画に対して協力的である
- ・【0点】 その他

### ○沿線住民の合意状況

地元は計画に対し協力的で、既に道路拡幅に必要な用地買収が完了している 【40/40】

- ・【40点】 計画に対して協力的で、用地買収のための調整が図られている
- ・【30点】 計画に対して協力的で、概ね地元の同意が図られている
- ・【20点】 計画に対して協力的である
- ・【10点】 計画に対して課題があるが、概ね協力的である
- ・【0点】 計画に対して同意が得られない

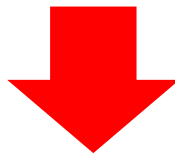


## ○新規評価に基づく判断

(1) 位置付け …… (A)

(2) 必要性・効果 …… (A)

(3) 実施環境 …… (A)



**総合評価: I 優先的に事業を実施**

# 港湾整備事業

地域交流部 港湾課

## ○事業概要

事業地区 伊万里港(久原南地区)

事業期間 令和5年度～14年度

総事業費 約20億円

## ○事業の目的

伊万里港久原南地区において、2025年のSUMCO新工場のフル稼働に際し、伊万里団地に係る物流・人流、また七ツ島地区と往来するコンテナ車両などで特に朝夕の出退勤時の渋滞が懸念される。



このため、臨港道路久原線の暫定2車線を4車線化することで、渋滞の解消を図る。



# ○事業概要（位置図等）



# ○現地状況

整備の必要性: 港湾計画上、久原臨港道路は4車線の計画となっているが、現状は暫定2車線で整備・供用している。2025年のSUMCO増設工場のフル稼働に伴い、伊万里団地に係る物流・人流、また七ツ島地区と往来するコンテナ車両などで、特に朝夕の出退勤時の渋滞が懸念されるため、4車線化の整備が必要である。

早朝の渋滞状況

楠久津交差点 国道204号側



楠久津交差点 臨港道路久原線側



## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### 事業区分 整備系（産業活性化事業）

#### 事業名 港湾整備交付金事業（社会資本整備交付金）

#### (1) 位置づけ (A) 【100/100】

##### ○地域交流部の政策に関する方針等

地域交流部の施策に関する方針等に位置付けられている。【10/10】

位置付けられている【10/10】 位置付けられていない【0/10】

##### ○港湾計画等

港湾法上の計画の位置づけが有る施設（重要港湾）。【50/50】

位置付けられている【50/50】 位置付けられていない【0/50】

##### ○地域振興の物流拠点

伊万里市内に留まらず市外と伊万里団地や七ツ島地区等の物流・人流に影響し、範囲は広範囲となる【30/30】

地域の振興に大規模に寄与する【30/30】 地域の振興に中規模に寄与する【20/30】  
地域の振興に小規模に寄与する【10/30】 地域の振興に関連無し【0/30】

##### ○プロジェクト関連

(株)SUMCOの工場増設に関連して早急に整備を必要とする事業。【10/10】

他事業と一体的整備を行う必要がある【10/10】 他事業との関連が無い【0/10】

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

#### (2) 必要性・効果 (A) 【80/100】

##### ○費用対効果(B/C)

費用対効果(1.0以上~2.0未満)。【40/60】

2.0以上【60/60】  
1.0以上~2.0未満【40/60】 B/C=1.15  
1.0未満【0/60】

##### ※費用対効果(B/C)の考え方

○総便益(B):当該事業によりもたらされる総便益額

(内訳)

- ・輸送時間費用便益(走行時間短縮便益)
- ・輸送費用便益(走行経費減少便益)
- ・事故損失額削減便益(交通事故減少便益)
- ・各年次の便益額
- ・便益の現在価値

○総費用(C):当該施設整備及び維持管理に要する総費用

- ・建設費、維持管理費(※事業完了後50年間)

○費用便益比(B/C):総便益(B)÷総費用(C)

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### (2) 必要性・効果

#### ○物流施設等の充足率

道路等の臨港交通施設の車線不足。【20/20】

港湾施設の不足【20/20】 該当なし【0/20】

#### ○港湾の施設の技術上の基準等との整合

基準から大きく逸脱しており危険である。【20/20】

基準等から大きく逸脱しており、危険である【20/20】

基準等に適合していないが、危険度は低い【10/20】

基準等は満足している【0/20】

## ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### (3) 実施環境 (A) 【80/100】

#### ○市町村の協力体制

伊万里市が計画に対して熱心で積極的である。【40/60】

市町村、協議会等が計画に対して熱心で、地元に対しての取組が積極的である。【60/60】

協議会等の組織はないが、計画に対して協力的である。【40/60】

その他【0/60】

#### ○地元関係者との合意

地元関係者が事業に対して協力的で、同意が得られている。【40/40】

事業に対して協力的で、漁業補償・用地買収等の調整が図られている。【40/40】

事業に対して協力的で、同意が得られている。【20/40】

事業に対して同意が得られていない。【0/40】

## ○新規評価に基づく判断

(1) 位置づけ … (A)

(2) 必要性・効果 … (A)

(3) 実施環境 … (A)



**総合評価: I 優先的に事業を実施**

# 道路整備事業

## 県土整備部 道路課

### ○事業概要

事業地区 一般国道204号(松島工区)

事業期間 令和5年度～令和7年度

総事業費 約6億円

### ○事業の目的

- ◆佐賀県の物流・交流を支える重要な道路として、伊万里湾に接する工業団地などの港湾施設とICを結ぶ物流機能を担い、生活・産業・観光面にわたって多様な役割を果たしている
- ◆西九州自動車道の伊万里中央IC(仮称)が開通することで、一般国道204号の交通量が現況の約1.5倍に増加する見込みである

整備(2車線⇒4車線)することで…

交通の円滑化・物流の効率化・西九州自動車道の沿線都市との交流促進



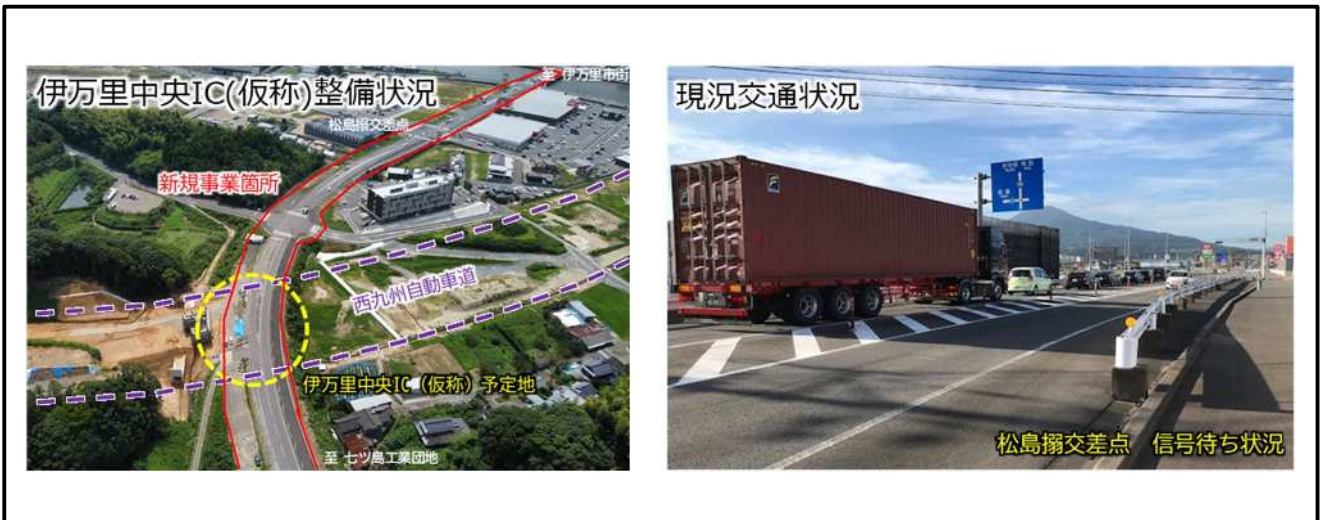
# ○事業概要（位置図等）



# ○現地状況

## 整備の必要性

西九州自動車道 伊万里中央IC(仮称)の開通に伴い、交通量の増加が見込まれるため、現道拡幅(2車線⇒4車線化)することにより、西九州自動車道へのアクセス性を高め、更なる物流の効率化や交通の円滑化を図る。



# ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

## ◆事業区分 整備系(広域事業)

## ◆事業名 改築事業(2次改築)

### (1) 位置付け (A)【100/100】

#### ○各部の施策に関する方針等

県土整備部の施策に関する方針『広域幹線道路ネットワークの整備』に位置付けられている 【10/10】

- ・【10点】位置付けられている
- ・【0点】位置付けられていない

#### ○佐賀県新広域道路交通計画

当該計画の佐賀県将来道路ネットワーク計画『物流ネットワーク』に位置付けされた道路 【50/50】

- ・【50点】当該計画の佐賀県将来道路ネットワーク計画に位置付けされた道路
- ・【30点】当該計画の基本方針に即した道路

#### ○緊急輸送道路、観光ルート、大型プロジェクト

西九州自動車道 伊万里中央IC(仮称)のアクセス道路 【40/40】

- ・【40点】主要プロジェクト関連(ICアクセス道路、新産業集積エリアなど県内主要プロジェクト関連道路)
- ・【40点】物流・交流の拠点を有機的に結ぶ道路
- ・【20点】県内主要観光地を広域的に結ぶ道路又は、緊急輸送道路に位置付けられている道路

# ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

### (2) 必要性・効果 (A)【100/100】

#### ○費用対効果(B/C)

(B) 19.8 億円 / (C) 6.3 億円  $\div$  3.1 【60/60】

- ・【60点】2.0 以上
- ・【40点】1.5 ~ 2.0 未満
- ・【20点】1.0 ~ 1.5 未満
- ・【0点】1.0 未満

#### 道路事業の費用対効果(B/C)の考え方

○総便益(B)：道路整備によりもたらされる総便益額 **1,983 百万円**

(内訳)

- ・走行時間短縮便益
- ・走行経費減少便益
- ・交通事故減少便益

○総費用(C)：道路整備及び維持管理等に要する総費用 **632 百万円**

(内訳)

- ・事業費
- ・維持管理費
- ・道路構造物の更新費

○費用便益比(B/C)：総便益(B) / 総費用(C) **1,983 / 632 = 3.14**

※便益と維持管理費については、供用開始後50年間で算定

# ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

## ○交通混雑 道路幅員6.0m以上の道路(混雑度による評価)(2次改築の必要性の評価)

混雑度 = 2.00 【20/20】

- ・【20点】 2.00 以上～
- ・【15点】 1.50 ～ 2.00 未満
- ・【10点】 1.00 ～ 1.50 未満
- ・【0点】 ～ 1.00 未満

※混雑度：交通量の交通容量(道路を通過しうる最大の交通量)に対する比率

※2次改築：1次改築(未改良の道路を道路構造令の規定に従って整備すること)済みの道路で、交通量の増加に伴い道路構造令の規定に適合しなくなったものを、同令の規定に適合するように再度改良すること

## ○道路構造令との整合

西九州自動車道(伊万里中央IC(仮称))供用後は

交通量が増加する見込みであり、基準から大きく逸脱するため 【20/20】

- ・【20点】 道路構造令の基準から大きく逸脱している
- ・【10点】 道路構造令の基準に適合していない
- ・【0点】 道路構造令の基準を満足している

# ○新規マニュアル評価に基づく評価内容

## (3) 実施環境 (A) 【100/100】

### ○期成会、協議会の状況

『国道204号線の整備促進期成会』が設立され、積極的な要望がなされている 【60/60】

- ・【60点】 期成会、協議会が設立されるなど計画に対して熱心で、地元に対しての取り組みが積極的である
- ・【30点】 期成会等の組織はないが、計画に対して協力的である
- ・【0点】 その他

### ○沿線住民の合意状況

地元は計画に対し協力的で、既に道路拡幅に必要な用地買収が完了している 【40/40】

- ・【40点】 計画に対して協力的で、用地買収のための調整が図られている
- ・【30点】 計画に対して協力的で、概ね地元の同意が図られている
- ・【20点】 計画に対して協力的である
- ・【10点】 計画に対して課題があるが、概ね協力的である
- ・【0点】 計画に対して同意が得られない

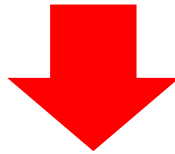


## ○新規評価に基づく判断

(1) 位置付け …… (A)

(2) 必要性・効果 …… (A)

(3) 実施環境 …… (A)



**総合評価: I 優先的に事業を実施**