

令和 7 年度公共事業 再評価諮問箇所個別資料

道路課 道路事業 6 件

1 公共事業再評価諮問箇所一覧表、B/C の考え方

P1～

2 代表説明箇所資料

道路事業（中原鳥栖線(下野工区)）

P4～

3 個別事業箇所資料

① 道路事業（国道 204 号(小黒川工区)）

P10～

② 道路事業（国道 444 号（福富下分工区））

P11～

③ 道路事業（相知山内線(茅場工区)）

P12～

④ 道路事業（中原鳥栖線(下野工区)）

P13～

⑤ 道路事業（北茂安三田川線（西尾橋工区））

P14～

⑥ 道路事業（北茂安三田川線（中津隈橋工区））

P15～

令和7年度公共事業再評価諮問箇所一覧表

道路課

令和7年度公共事業再評価諮問箇所一覧表

No.	事業名	事業箇所 (地区名)	事業年度 (上段:前回) (下段:今回)	進捗率 (上段:前回) (下段:今回)	対応方針
1	道路橋りょう補助事業	国道204号 (小黒川工区)	H28~R2 H28~R13	— 49%	継続
2	道路橋りょう補助事業	国道444号 (福富下分工区)	H28~R2 H28~R9	— 80%	継続
3	道路橋りょう補助事業	相知山内線 (茅場工区)	R元~R5 R元~R14	— 40%	継続
4	道路整備交付金事業	中原鳥栖線 (下野工区)	H24~R7 H24~R10	60% 88%	継続
5	道路橋りょう補助事業	北茂安三田川線 (西尾橋工区)	H23~R8 H23~R13	59% 73%	継続
6	道路橋りょう補助事業	北茂安三田川線 (中津隈橋工区)	H26~R8 H26~R10	86% 83%	継続

【整備系】道路事業（一般改築）

事業の目的

交通渋滞が発生している道路、幅員が狭い道路等について、道路の新設や拡幅を行い、交通の円滑化を図る。

整備前



整備後



【整備系】道路事業（交通安全）

事業の目的

歩道整備や交差点改良を行うことで、歩行者・自転車利用者の安全性の向上及び交通の円滑化を図る。

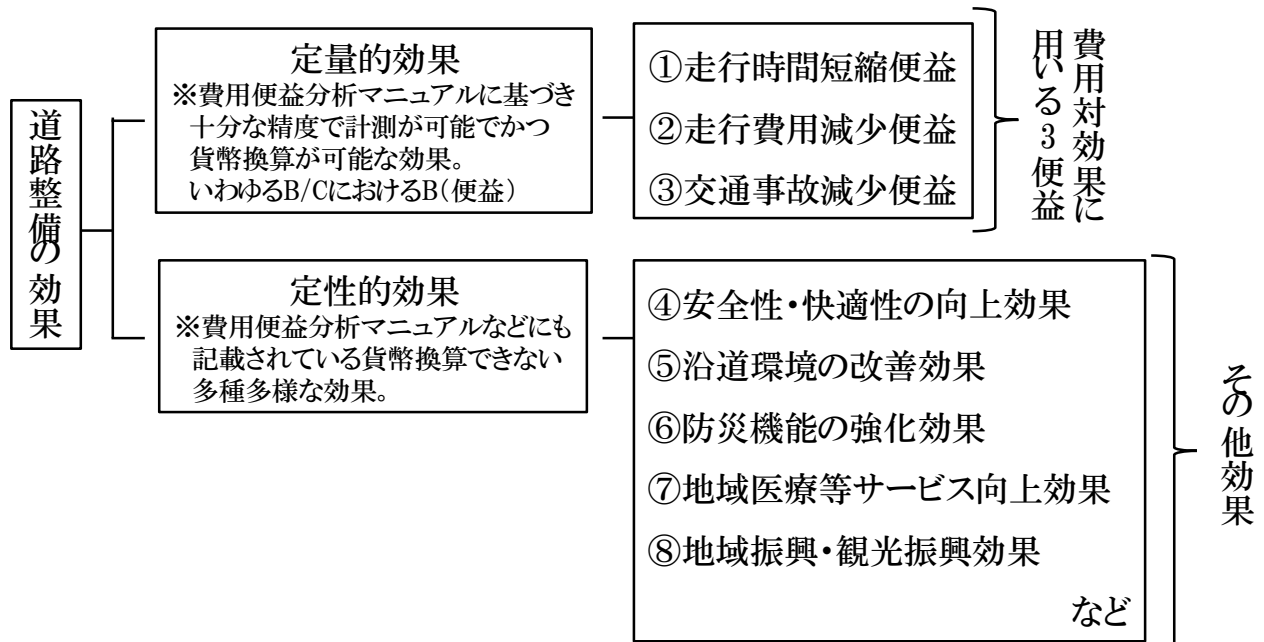
整備前



整備後



道路事業の整備効果



費用対効果の考え方

○総便益(B)：道路整備によって得られる便益
(内訳)

- ・走行時間短縮便益 整備による走行時間の短縮効果を費用に換算
- ・走行経費減少便益 整備によって走行条件が改善されることによる走行経費(燃料費、車両整備費等)の低下
- ・交通事故減少便益 整備による交通事故の社会的損失の減少額

○総費用(C)：道路整備及び維持管理に要する総費用
(内訳)

- ・道路整備に要する事業費 工事費、用地費、補償費等にかかる費用
- ・道路維持管理に要する費用 橋梁・トンネル等の道路構造物の点検・補修、巡回・清掃等にかかる費用
- ・道路構造物の更新に要する費用 橋梁等の構造物の更新にかかる費用

○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

令和7年度 公共事業評価監視委員会

道路整備交付金事業

なかばる と す しもの
一般県道 中原鳥栖線 (下野工区)

鳥栖市

再評価理由

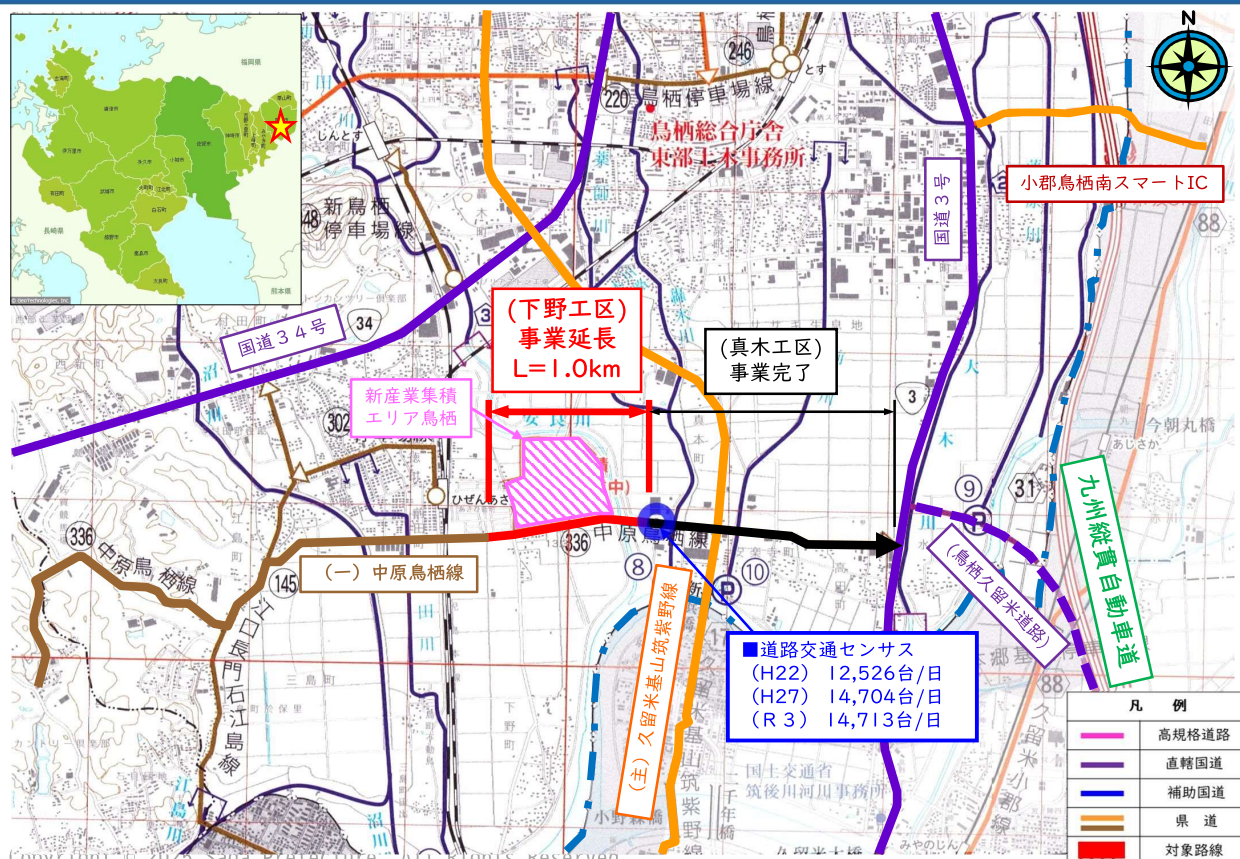
再評価実施後5年が経過する前に工期延長を行うため

Copyright © 2025 Saga Prefecture. All Rights Reserved.



佐賀県 県土整備部 道路課

位置図



Copyright © 2025 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業目的



現道拡幅・歩道の設置により

交通の円滑化

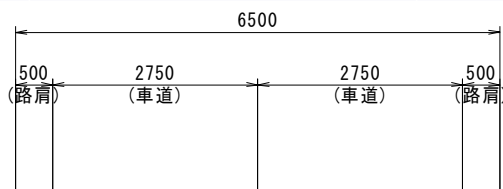
安全性の向上

Copyright © 2025 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

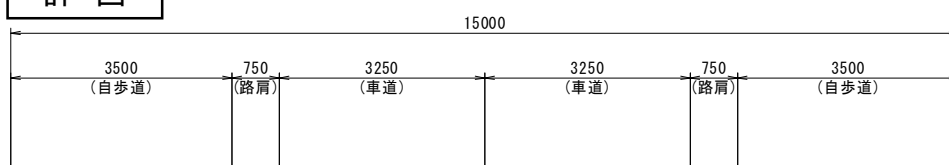
事業概要

	前回評価（令和２年度）	今回
全体事業費	３２．８億円	３２．８億円
工期	平成２４年度～令和７年度	平成２４年度～令和１０年度
延長	１．０ｋｍ	１．０ｋｍ
幅員	６．５（１５．０）ｍ	６．５（１５．０）ｍ
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L＝１．０ｋｍ ・舗装工 L＝１．０ｋｍ ・橋梁 １橋 ・測試 一式 ・用地補償 一式 	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L＝１．０ｋｍ ・舗装工 L＝１．０ｋｍ ・橋梁 １橋 ・測試 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	２．２	２．１

現況



計画



Copyright © 2025 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業の進捗状況



	令和6年度まで	令和7年度	令和8年度以降
事業費 (億円)	28.8	2.9	1.1
進捗率 (%)	87.8	96.6	100.0
用地進捗率 (%) ※	100.0	100.0	100.0

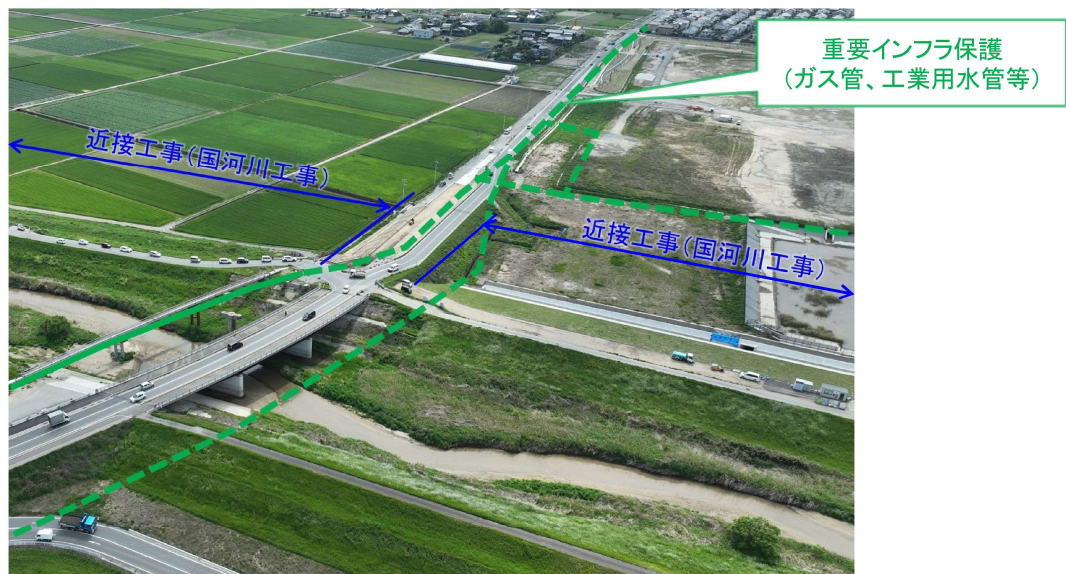
※面積ベース

Copyright © 2025 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業内容の見直し理由

(工期の延伸)

- 重要インフラ保護 (ガス管、工業用水管等)、近接工事 (国河川工事) との工程調整を踏まえた工程の見直しに伴う事業期間の延伸 (R7完了 → R10完了)



Copyright © 2025 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

現 地 状 況



Copyright © 2025

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 中原鳥栖線は、R2年3月に策定された「鳥栖市都市計画マスタープラン」の将来都市構造において、広域連携軸（国道3号、久留米基山筑紫野線等）との連携を強化し、工業拠点の機能向上を図る産業軸として位置付けられた。
- 近隣では、R6年6月に小郡鳥栖南スマートICが供用され、その周辺で産業用地（サザン鳥栖クロスパーク）が開発中である。
- 鳥栖市南部地域の幹線道路として、自動車交通量は増加傾向にあるがR6年4月に佐賀東部クリーンエコランドの稼働が開始されたことや今後整備される新産業集積エリア鳥栖に、アサヒビールがR11年に開業予定としていること等から更なる交通量の増加が見込まれ、依然として事業の必要性は高い。

事業の効果・必要性(費用対効果)

○将来予測交通量に基づき、B/Cは、下記のとおりとなっている。

事業全体	総便益 (B)	84.8 億円	
費用対効果 (B/C)	=	$\frac{84.8}{41.0}$	= 2.1
	総費用 (C)	41.0 億円	
※社会的割引率4%			

【参考値】

事業全体	【社会的割引率2%】費用対効果 (B/C)	=	3.4
	【社会的割引率1%】費用対効果 (B/C)	=	4.5

<参考>

※基準年（令和6年度）における現在価値

○総便益 (B) = 走行時間短縮便益 + 走行経費縮小便益 + 交通事故減少便益

○総費用 (C) = 事業費 + 維持管理費 + 道路構造物の更新費

Copyright © 2025 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業の効果・必要性(その他効果)

○産業振興・地域振興

- ・国道3号などの幹線道路から新産業集積エリア鳥栖へのアクセス道路
- ・新産業集積エリア鳥栖が完成・分譲されると更なる交通量の増加が見込まれる

道路整備により

更なる産業振興・地域振興が期待できる

Copyright © 2025 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

コスト縮減や代替案等の可能性

- 事業間で工事工程を調整し、建設発生土の流用を行うことにより残土処分費の縮減を図っている。
- 再生資材の利用促進を図っている。
- 盛土材は、近隣のストックヤードを活用し、建設発生土を有効活用している。

Copyright © 2025 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

対応方針(事業課案)

- 道路整備により、交通の円滑化や安全性の向上が図られる。
- 鳥栖市南部地域の幹線道路として、自動車交通量は増加傾向にあるが、今後整備される新産業集積エリア鳥栖が完成・分譲されると更なる交通量の増加が見込まれることから依然として事業の必要性は高い。
- B/C1.0以上（B/C=2.1）が確保されている。
- これまでの事業の進捗は、令和6年度末までの進捗率で約88%であり、用地買収も完了していることから、今後も円滑な事業執行が可能である。
- 当該事業に対する地域の期待は強く、早期完成を望まれている。



事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい

Copyright © 2025 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

令和7年度再評価対象事業（道路I）

道路橋りょう補助事業 一般国道204号（小黑川工区）

【事業目的】

歩道設置により歩行者などの安全性向上を図る。（黒川小学校通学路）

【変更理由】

（事業費）

- ・建設資材の高騰及び労務費上昇等に伴う増（+3.0億円）
- ・市道橋架け替え詳細設計完了に伴う事業費の増（+2.6億円）
（現道交通を確保した段階的な施工に伴う仮設費など）
- ・市道橋架け替えに伴い市道の代替路設置にかかる工事費の増（+1.7億円）

（事業期間）

- ・市道橋架け替え時の迂回路についての関係者協議に時間を要したことに伴う事業期間の延長
- ・用地交渉の難航に伴う事業期間の延長

【対応方針】

令和3年の通学路緊急点検で要対策箇所位置付けられており、依然として事業の必要性は高く、歩道設置により歩行者などの安全性向上を図るため、当事業を継続したい。

位置図

担当課：道路課



現況



	事業概要	進捗状況	社会経済情勢等の変化	費用対効果の変化	コスト削減や代替案等の可能性
今回評価 (R7) 事業採択後10年経過のため再評価	全体事業費：C=13.5億円 工期：H28～R13 改修延長：L=0.4km 事業内容 道路改良工L=0.4km 舗装工L=0.4km 橋梁工N=1基 測量試験一式 用地補償一式	令和5年度より、起点側から道路 拡幅部分の工事に着手し、事業を 進めている。 (R6末進捗率 約49%) (用地補償進捗率 約97%)	(交通量) ◎R3センサス 自動車13,539台/日 歩行者15人/12h 自転車19台/12h (地域の状況) 交通量が多く、通学路として利用されており、依然として事業の必要性は高い	交通安全事業のため、B/Cを算出していない	・現場発生材や再生材の有効利用
新規評価 (H27)	全体事業費：C=6.2億円 事業期間：H28～R2 改修延長：L=0.4km 事業内容 道路改良工L=0.4km 舗装工L=0.4km 橋梁工N=1基 測量試験一式 用地補償一式	—	(交通量) ◎H22センサス 自動車6,939台/日 歩行者16人/12h 自転車33台/12h (参考) H27センサス 自動車15,141台/日 歩行者6人/12h 自転車50台/12h	交通安全事業のため、B/Cを算出していない	・現場発生材や再生材の有効利用

令和7年度再評価対象事業（道路2）

道路橋りょう補助事業 一般国道444号（福富下分工区）

【事業目的】

歩道設置により歩行者などの安全性向上を図る。（福富小学校通学路）

【変更理由】

（事業費）

- ・道路拡幅部の地盤改良工の追加による工事費の増（+2.3億円）
- ・建設資材の高騰及び労務費上昇等に伴う増（+1.5億円）
- ・地下埋設物（水道管、NTT光ケーブル）移設の追加等による補償費の増（+1.9億円）

（事業期間）

- ・地下埋設管（水道管、NTT光ケーブル）の移設について、関係者協議の遅延に伴う事業期間の延長

【対応方針】

令和3年の通学路緊急点検で要対策箇所位置付けられており、依然として事業の必要性は高い。歩道設置により歩行者などの安全性向上を図るため、当事業を継続したい。

位置図

担当課：道路課



現況



	事業概要	進捗状況	社会経済情勢等の変化	費用対効果の変化	コスト削減や代替案等の可能性
今回評価（R7） 事業採択後10年経過のため再評価	全体事業費：C=8.3億円 事業期間：H28～R9 事業延長：L=0.5km 事業内容 道路改良工L=0.5km 舗装工L=0.5km 測量試験一式 用地補償一式	令和2年度より、交差点部分から工事に着手し、事業を進めている。 （R6末進捗率 約80%） （用地補償進捗率 100%）	R3センサス 自動車5,812台/日 歩行者7人/12h 自転車5台/12h 通学路として利用されており、依然として事業の必要性は高い 有明海沿岸道路 芦刈南IC～福富北IC～福富IC間 R3.7月 開通 （R3センサス） 自動車11,289台/日	交通安全事業のため、B/Cを算出していない	・再生材の積極的使用
新規評価（H27）	全体事業費：C=2.6億円 事業期間：H28～R2 事業延長：L=0.5km 事業内容 道路改良工L=0.5km 舗装工L=0.5km 測量試験一式 用地補償一式	—	H22センサス 自動車16,938台/日 歩行者13人/12h 自転車27台/12h （参考） H27センサス 自動車16,096台/日 歩行者12人/12h 自転車17台/12h	交通安全事業のため、B/Cを算出していない	・再生材の積極的使用

令和7年度再評価対象事業（道路3）

位置図

担当課:道路課



道路橋りょう補助事業 主要地方道 相知山内線(茅場工区)

【事業目的】

踏切道の改良・歩道設置により車両、歩行者などの安全性向上を図る。
(山内東小学校通学路)

【変更理由】

(事業費)

- ・建設資材の高騰及び労務費上昇等に伴う増(+4.2億円)
- ・道路詳細設計による工事費・補償費の増(+3.5億円)

(事業期間)

- ・用地交渉の難航に伴う事業期間の延長

【対応方針】

踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切道に指定されており、依然として事業の必要性は高い。踏切道の改良・歩道整備により車両、歩行者などの安全性向上を図るため、当事業を継続したい。

	事業概要	進捗状況	社会経済情勢等の変化	費用対効果の変化	コスト削減や代替案等の可能性
今回評価(R7) 国の再評価実施要領等(事業採択後長期間が経過)で定められた県が実施する再評価	全体事業費:C=18.7億円 工期:R元~R14 改修延長:L=0.7km、W=6.5(12.0)m 歩道幅員:3.5m 事業内容 道路改良工L=0.7km、舗装工L=0.7km 測量試験 一式、用地補償 一式	現在は、事業実施に係る用地買収、各関係機関との協議を進めている。 (R6末進捗率 約40%) (用地補償進捗率 約61%)	R3センサス 自動車2,839台/日(2車線) 歩行者25人/12h 自転車30台/12h 交通量が多く、通学路として利用されており、依然として事業の必要性は高い。	交通安全事業のため、B/Cを算出していない	・再生材の積極的利用
※参考(R3) 交付金から補助へ移行する際に国の事業評価のみ実施	全体事業費:C=11億円 事業期間:R元~R8 改修延長:L=0.7km、W=6.5(12.0)m 歩道幅員:3.5m 事業内容 道路改良工L=0.7km、舗装工L=0.7km 測量試験 一式、用地補償 一式	事業実施に係る用地買収、各関係機関との協議を進めている。 (R2末進捗率 約1%) (用地補償進捗率 0%)	H27センサス 自動車2,836台/日(2車線) 歩行者30人/12h 自転車29台/12h	交通安全事業のため、B/Cを算出していない	・再生材の積極的利用
新規評価(R元)	全体事業費:C=10億円 事業期間:R元~R5 改修延長:L=0.3km、W=6.5(12.0)m 歩道幅員:3.5m 事業内容 道路改良工L=0.3km、舗装工L=0.3km 測量試験 一式、用地補償 一式	-	H27センサス 自動車2,836台/日(2車線) 歩行者30人/12h 自転車29台/12h 近くに山内東小学校があり、当該箇所は通学路に指定されている。	交通安全事業のため、B/Cを算出していない	・再生材の積極的利用

令和7年度再評価対象事業（道路4）

道路整備交付金事業 一般県道 中原鳥栖線（下野工区）

【事業目的】

道路拡幅・歩道設置により交通の円滑化、安全性の向上を図る。

（新産業集積エリア鳥栖へのアクセス道路）

【変更理由】

（事業期間）

- ・インフラ保護（ガス管、工業用水管等）、近接工事（国河川工事）との
- ・工程調整を踏まえた工程の見直しに伴う事業期間の延長。

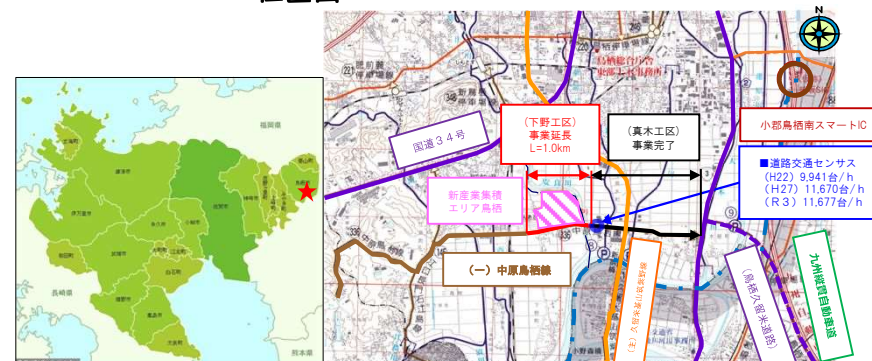
【対応方針】

費用対効果について、1.0以上が確保されており、当該事業に対する地域の期待も強いことから早期完成に向けて事業を継続したい。

（用地買収も完了しており、R11年アサヒビールの開業（予定）を控えている）

位置図

担当課：道路課



現況



	事業概要	進捗状況	社会経済情勢等の変化	費用対効果の変化	コスト削減や代替案等の可能性
今回評価 (R7) 事業期間見直しのため再評価	全体事業費：C=32.8億円 工期：H24～R10 全体延長：L=1.0km 事業内容 ・改良工 L=1.0km ・舗装工 L=1.0km ・橋梁 1橋 ・測試 一式 ・用地補償 一式 ※建設資材の高騰及び労務費上昇による工事費の増はあるものの、コスト削減により、事業費の見直しなし	現在は、鳥南橋から西側の道路改良工事を実施している。 (R6末進捗率：約88%) (用地補償進捗率 100%)	(地域の状況) アサヒビールの新産業エリア鳥栖での開業をR11年（予定）に控え、事業の必要性は依然として高い	B/C=2.1 B/C(2%)=3.4 B/C(1%)=4.5	・再生材の積極的使用 ・建設発生土の有効活用 ・近隣のストックヤードの活用
前回評価 (R3) 事業採択後10年経過のため再評価	全体事業費：C=32.8億円 工期：H24～R7 全体延長：L=1.0km 事業内容 ・改良工 L=1.0km ・舗装工 L=1.0km ・橋梁 1橋 ・測試 一式 ・用地補償 一式	(R2末進捗率：約60%) (用地補償進捗率 100%)	(地域の状況) 中原鳥栖線はR2年3月に策定された「鳥栖市都市計画マスタープラン」にて将来都市構造における広域連携軸（国道3号、久留米基山筑紫野線等）との連携を強化し、工業拠点の機能向上を図る産業軸として位置付けられた。 鳥栖市南部地域の幹線道路として、自動車交通量は増加傾向にある。	B/C=2.2	・再生材の積極的使用 ・建設発生土の有効活用

令和7年度再評価対象事業（道路5）

道路橋りょう補助事業 主要地方道 北茂安三田川線（西尾橋工区）

【事業目的】

歩道設置により安全性向上を図る。（北茂安小学校通学路）

【変更理由】

（事業費）

- ・残土流用不可による残土処分費の増（+1.3億円）
- ・建設資材の高騰及び労務費上昇等に伴う増（+1.0億円）
- ・交差点詳細設計完了に伴う事業費・補償費の増（+2.9億円）
（現道交通を確保した段階的な施工に伴う仮設費など）
- ・橋梁工事に伴う借地料の増（+0.4億円）

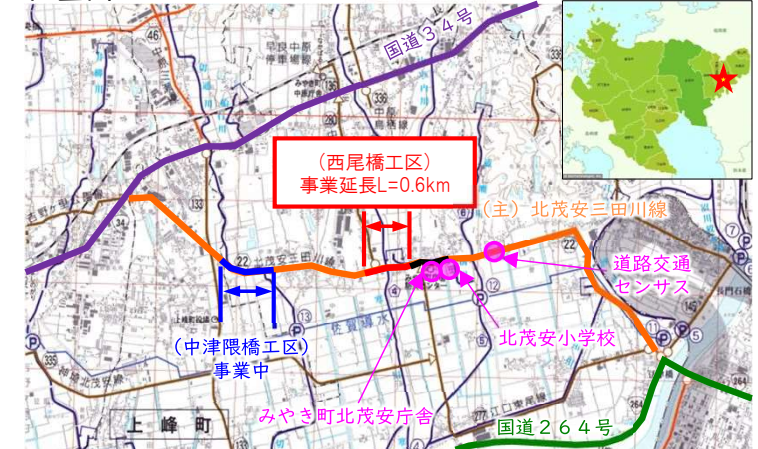
（事業期間）

- ・用地交渉の難航に伴う事業期間の延長
- ・支障物移設（電柱、信号機）における関係者協議の遅延に伴う事業期間の延長

【対応方針】

令和3年の通学路緊急点検で要対策箇所に位置付けられており、依然として事業の必要性は高い。歩道設置により歩行者などの安全性向上を図るため、当事業を継続したい。

位置図



担当課:道路課

現況



	事業概要	進捗状況	社会経済情勢等の変化	費用対効果の変化	CO2削減や代替案等の可能性
今回評価 (R7) 再評価実施後、5年が経過したため	全体事業費:C=22.6億円 事業期間:H23~R13 延長:L=0.6km 幅員:W=6.5(15.0)m 事業内容 改良工 L=0.6km 舗装工 L=0.6km 橋梁工 N=1橋 測量試験 一式 用地補償 一式	現在は、用地交渉及び支障物移設（電柱、信号機）を行っており、残すは函渠工、交差点改良及び道路改良工となっている。 (R6末進捗率 約73%) (用地補償進捗率 約99%)	R3センサス 自動車14,158台/日 歩行者278人/12h 自転車27台/12h 交通量が多く、通学路として利用されており、依然として事業の必要性は高い。	交通安全事業のため、B/Cを算出していない	・再生材の積極的使用
前回評価 (R2) 事業採択後、10年経過のため再評価	全体事業費:C=17.0億円 事業期間:H23~R8 延長:L=0.6km 幅員:W=6.5(15.0)m 事業内容 改良工 L=0.6km 舗装工 L=0.6km 橋梁工 N=1橋 測量試験 一式 用地補償 一式	(R4末進捗率 約59%) (用地補償進捗率 約83%)	H27センサス 自動車15,562台/日 歩行者612人/12h 自転車46台/12h 平成24年度に全国で登下校中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生したことを受け、通学路の緊急合同点検が実施され、その結果を基に策定された「みやき町通学路交通安全プログラム(H27.3)」の対策必要箇所に指定された。	交通安全事業のため、B/Cを算出していない	・工事で発生する残土を盛土等に流用

令和7年度再評価対象事業（道路6）

道路橋りょう補助事業 主要地方道 北茂安三田川線（中津隈橋工区）

【事業目的】

歩道設置により安全性向上を図る。（北茂安小学校通学路）

【変更理由】

（事業費）

- ・建設資材の高騰及び労務費上昇等に伴う増（+0.9億円）
- ・地下埋設物（コンクリート舗装版等）撤去による工事費の増（+0.7億円）

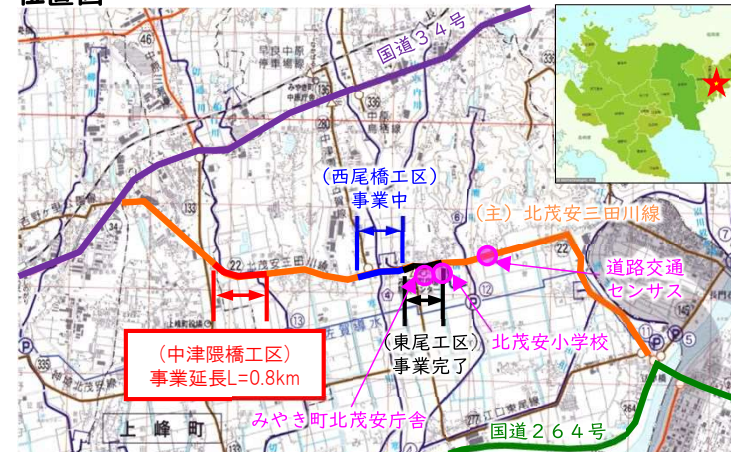
（事業期間）

- ・用地交渉の難航に伴う事業期間の延長

【対応方針】

令和3年の通学路緊急点検で要対策箇所に位置付けられており、依然として事業の必要性は高い。歩道設置により歩行者などの安全性向上を図るため、当事業を継続したい。

位置図



担当課：道路課

現況



	事業概要	進捗状況	社会経済情勢等の変化	費用対効果の変化	コスト削減や代替案等の可能性
今回評価 (R7) 再評価実施後5年 が経過する前に工 期延伸及び事業費 を増額するため	全体事業費：C＝14.6億円 工期：H26～R10 延長：L＝0.8km 幅員：W＝6.5（15.0）m 事業内容 改良工 L＝0.8km 舗装工 L＝0.8km 橋梁工 N＝1橋 測量試験 一式 用地補償 一式	現在は、終点側道路改良工を 行っており、残すは約230mと なっている。 （R6未進捗率 約83%） （用地補償進捗率 約96%）	R3センサス 自動車14,158台/日 歩行者278人/12h 自転車27台/12h 交通量が多く、通学路として利用されて おり、依然として事業の必要性は高い。	交通安全事業のため、B/Cを算出して いない	・再生材の積極的使用
前回評価 (R5) 事業採択後、一定 期間（10年）が経 過した時点で継続 中の事業	全体事業費：C＝13.0億円 事業期間：H26～R8 延長：L＝0.8km 幅員：W＝6.5（15.0）m 事業内容 改良工 L＝0.8km 舗装工 L＝0.8km 橋梁工 N＝1橋 測量試験 一式 用地補償 一式	（R4未進捗率 約86%） （用地補償進捗率 約85%）	R3センサス 自動車14,158台/日 歩行者278人/12h 自転車27台/12h 千葉県八街市の交通事故を受け、令和 3年に通学路緊急点検が実施された。 当該箇所は要対策箇所に位置付けられ た。	交通安全事業のため、B/Cを算出して いない	・再生資材の利用促進