

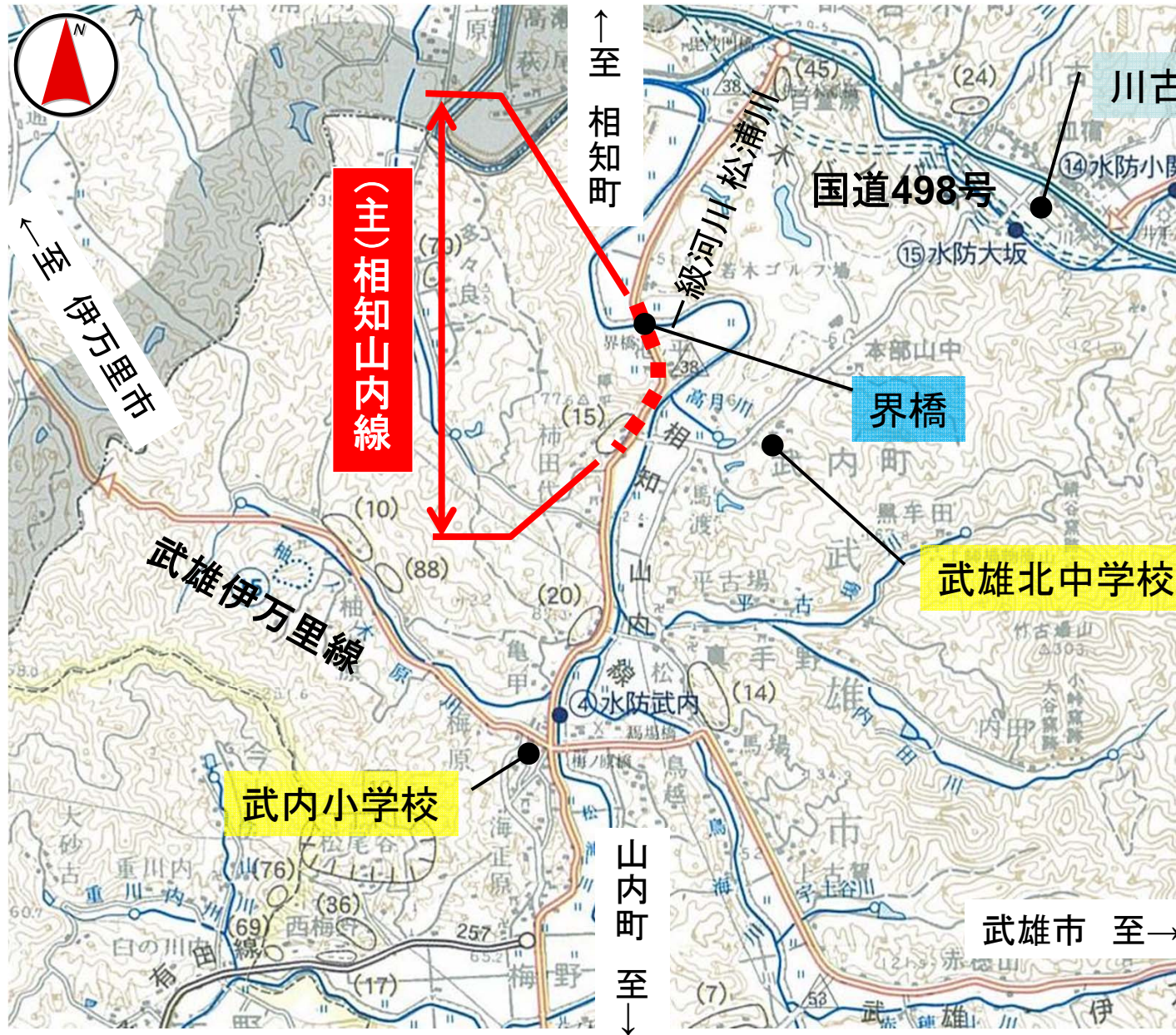
# 平成22年度 再評価委員会

路線名：主要地方道 相知山内線  
（武内工区）

事業名：道路整備交付金事業

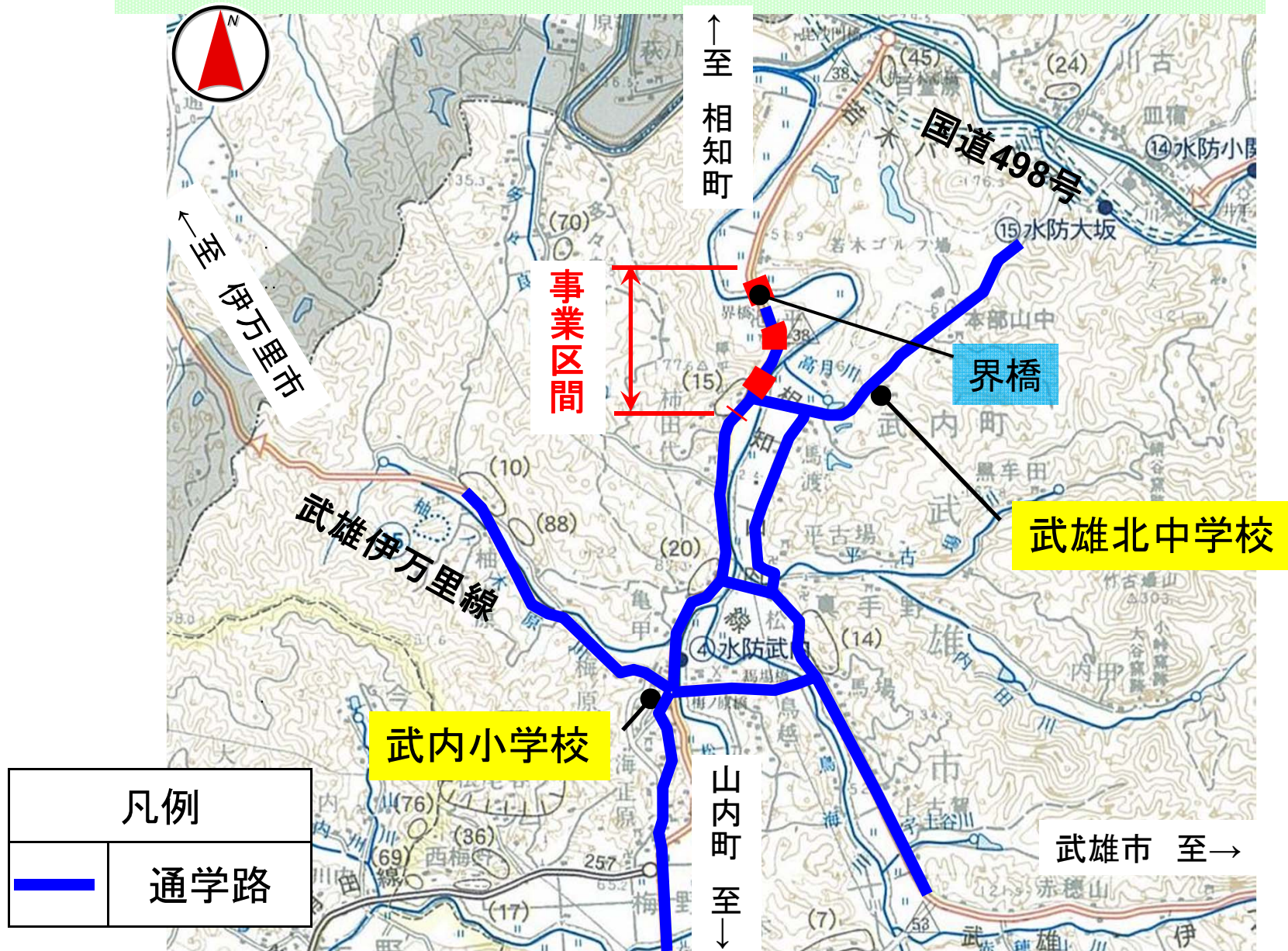
（着手より10年経過のため再評価）

# 主要地方道 相知山内線 位置図





# ・通学路に指定されている



# 事業目的

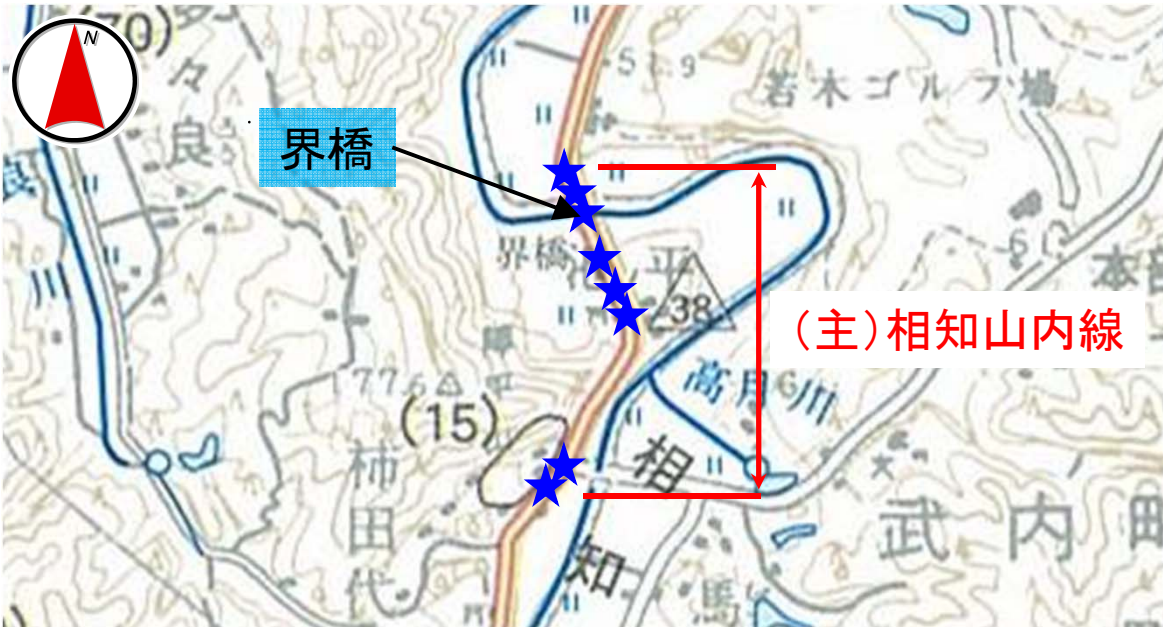
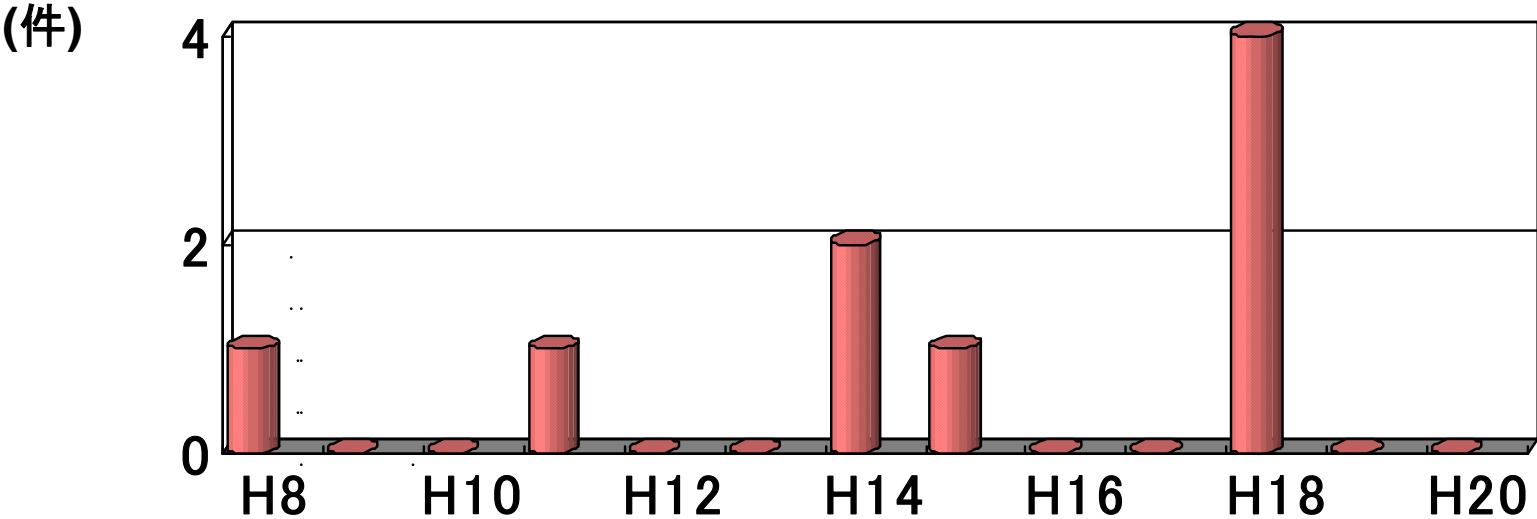


線形改良及び歩道整備により

交通の円滑化、通学者の安全性確保



事故の発生状況。過去14年間(H8~H20)で**9件**。



凡例	
★	1~5件
★	5~10件

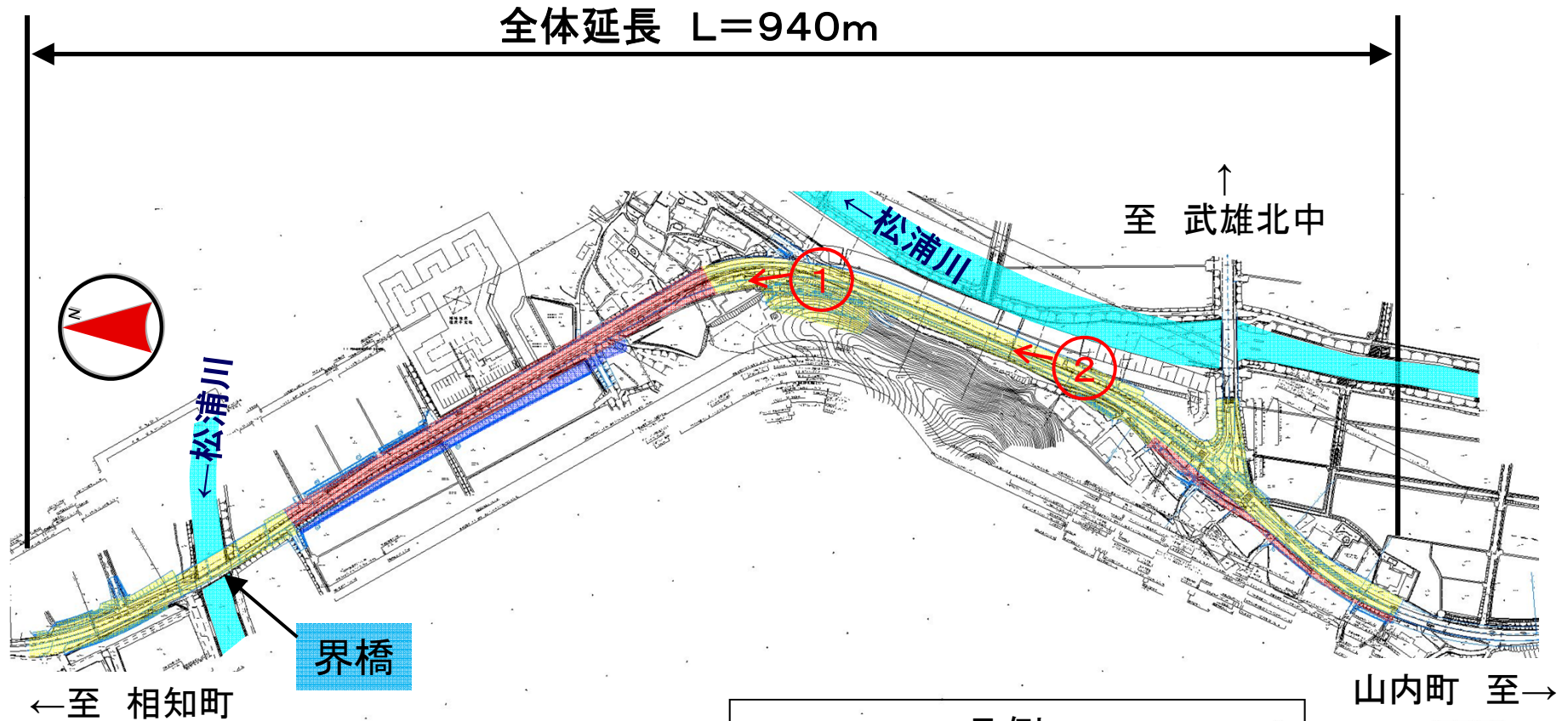
# 事業概要

- 全体事業費：6.3億円
- 工期：平成13年度～平成27年度（予定）
- 全体延長：L=940m
- 事業内容：改良工 L=940m  
用地買収 4,800m<sup>2</sup>  
家屋補償 4戸

## 事業の進捗状況

	平成21年度まで	平成22年度	平成23年度以降
事業費(億円)	2.4	0.6	3.3
進捗率(%)	38.1	47.6	100.0
用地進捗率(%)	93.2	97.4	100.0

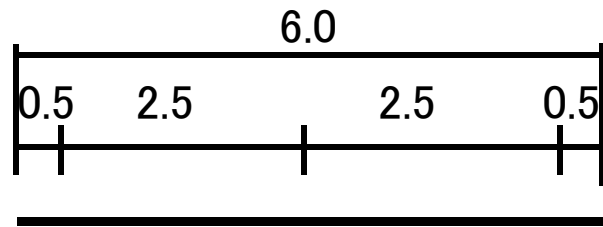
# 主要地方道 相知山内線 平面図



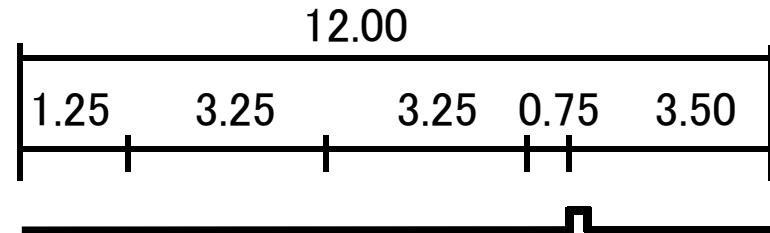
凡例	
青	平成21年度まで
赤	平成22年度施工箇所
黄	次年度施工箇所

# 主要地方道 相知山内線 横断図

現況



計画





# 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 交通量の増加

H9 3,355台／日(基準)

H11 3,603台／日(1.07)

H17 3,604台／日(1.07)

- 本路線が接続している国道498号の、大坪バイパス(伊万里市)が平成23年春に開通予定であり、また若木バイパス(武雄市)が事業中であることから、交通量の増加が予想される。

# 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。

$$\text{費用便益比 (B/C)} = 6.8 / 6.5 = 1.05$$

- 【便益】

走行時間短縮便益	=	9.6億円
走行経費縮小便益	=	-2.4億円
交通事故減少便益	=	-0.4億円
合計		6.8億円

- 【費用】

事業費	=	6.0億円
維持管理費	=	0.5億円
合計		6.5億円

# 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近隣事業の盛土等に流用する。
- 河川改修事業との共同工事を予定している。

## (代替案の検討)

- 特になし



# 対応方針(事業課案)

- 事業の必要性に変化が無い。
- 現在も、依然として交通の円滑化と交通安全の確保が出来ていないことから、引き続き事業を継続したい。