

令和3年度公共事業 再評価諮問箇所個別資料

道路課 道路整備交付金事業 等 12件

1 公共事業再評価諮問箇所一覧表、B/Cの考え方

P1~

2 個別事業箇所資料

- ・ 公共事業再評価諮問箇所「継続」理由書等
- ・ 再評価対象事業箇所調書
- ・ 個別箇所説明資料

道路整備交付金事業（中原鳥栖線(下野)）P3~

道路整備交付金事業（三瀬神埼線(広滝)）P11~

道路整備交付金事業（国道323号(柳瀬)）P19~

道路整備交付金事業（国道 264 号(嘉納)） P 27 ~

道路改良事業（東与賀佐賀線(本庄)） P 34 ~

道路整備交付金事業

（前原富士線(上無津呂)） P 42 ~

道路整備交付金事業

（佐賀環状東線(牛島)） P 51 ~

道路整備交付金事業（諸富西島線(徳富)） P 61 ~

道路整備交付金事業（諸富西島線(迎島)） P 70 ~

道路整備交付金事業

（国道 204 号(唐房バイパス)） P 78 ~

道路改良事業

（国道 444 号(佐賀福富道路)） P 87 ~

道路改良事業

（国道 444 号(福富鹿島道路)） P 96 ~

令和3年度公共事業再評価諮問箇所一覧表

道路課

令和3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)	方針
1	道路整備交付金事業 (社会資本整備総合交付金)	中原鳥栖線 (下野)	— H24~R7	— 60%	継続
2	道路整備交付金事業 (防災・安全交付金)	三瀬神埼線 (広滝)	— H24~R6	— 69%	継続
3	道路整備交付金事業 (防災・安全交付金)	国道323号 (柳瀬)	— H24~R8	— 40%	継続
4	道路整備交付金事業 (防災・安全交付金)	国道264号 (嘉納)	— H24~R9	— 65%	継続
5	道路改良事業	東与賀佐賀線 (本庄)	H23~R4 H23~R5	18% 86%	継続
6	道路整備交付金事業 (社会資本整備総合交付金)	前原富士線 (上無津呂)	H21~R3 H21~R8	63% 75%	継続

令和3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)	方針
7	道路整備交付金事業 (防災・安全交付金)	佐賀環状東線 (牛島)	H12~R4 H12~R6	66% 79%	継続
8	道路整備交付金事業 (防災・安全交付金)	諸富西島線 (徳富)	H27~R4 H27~R5	3% 11%	継続
9	道路整備交付金事業 (社会資本整備総合交付金)	諸富西島線 (迎島)	H9~R3 H9~R6	93% 89%	継続
10	道路整備交付金事業 (防災・安全交付金)	国道204号 (唐房バイパス)	H17~R4 H24~R4	55% 62%	継続
11	道路改良事業	国道444号 (佐賀福富道路)	H13~R4 H13~R7	90% 95%	継続
12	道路改良事業	国道444号 (福富鹿島道路)	H17~R5 H17~R13	2% 3%	継続

道路事業の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

(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

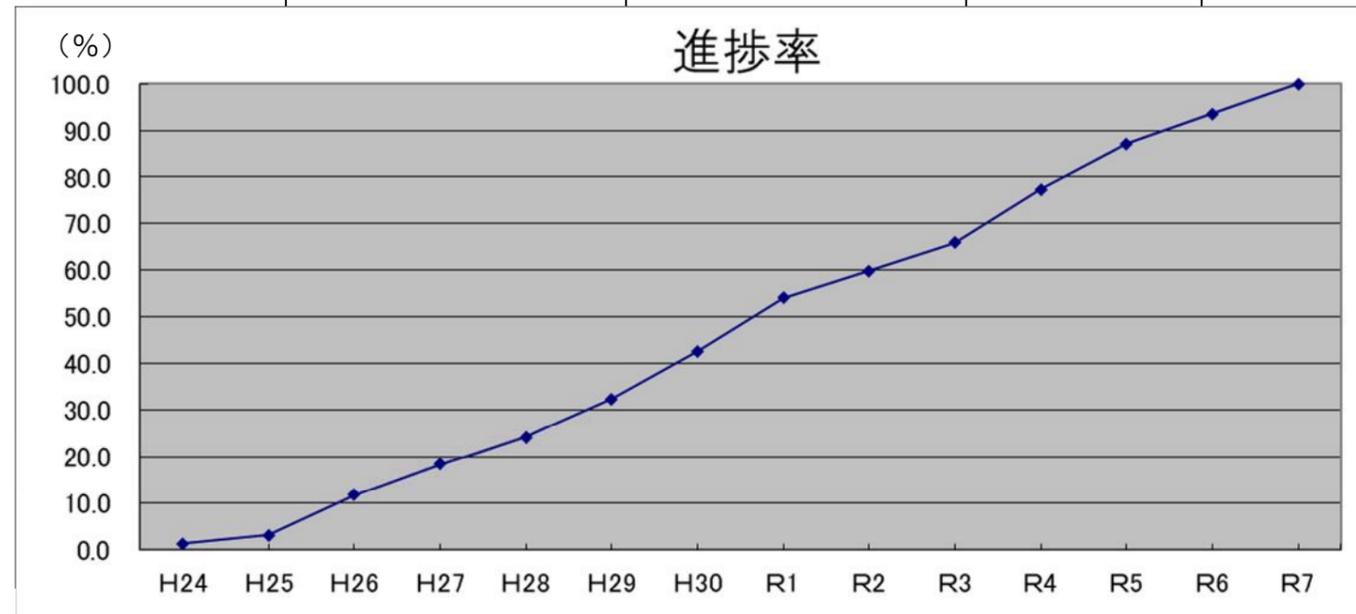
令和3年度公共事業再評価諮問箇所「**継続**・中止」理由書等

(課名： 道路課)

事業名 (路河川等名)	道路整備交付金事業(社会資本整備総合交付金) 一般県道 中原鳥栖線(下野工区)
継続 ・中止理由	<p>○道路整備により、交通の円滑化と安全性の向上が図られる。</p> <p>○費用対効果についても、B/C1.0 以上 (B/C=2.18) が確保されている。</p> <p>○事業進捗率は事業費ベースで約 60%[約 20 億円/約 33 億円] (令和2年度末)であり、用地進捗率は 100%となっている。</p> <p>○鳥栖市南部地域の幹線道路として、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が完成・分譲されることで交通量が増加する見通しである。</p> <p>○用地買収も完了しており、計画されている新産業集積エリアや整備中の東部地域ゴミ処理場の乗入口の調整など、地元自治体と協力し一体となった整備の推進が図られているため、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>○よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。</p>
B / C の 算出方法	<p>【 便益 】</p> <p>・ 走行時間短縮便益 = 68.5 億円</p> <p>・ 走行経費縮小便益 = 4.8 億円</p> <p>・ 交通事故減少便益 = 0.0 億円</p> <p>合計 = 73.3 億円</p> <p>【 費用 】</p> <p>・ 事業費 = 32.8 億円</p> <p>・ 維持修繕費 = 0.9 億円</p> <p>合計 = 33.7 億円</p> <p>費用便益 B / C = 73.3 / 33.7 = 2.18</p> <p>基準年における現在価値</p>
備考	

令和3年度再評価対象事業箇所 (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	CO2削減や代替案等の可能性	再評価理由	対応方針 (事業課案)	備考
	道路整備交付金事業 一般県道 中原鳥栖線 (下野工区) 事業主体：県 事業地：鳥栖市 真木町～下野町	当該路線は、みやき町と鳥栖市を結ぶ道路で、国道3号や(主)久留米基山筑紫野線と連絡する、地域間の交流や物流を担う主要幹線道路である。 当該区間の沿線には、新産業集積エリアが計画されており、工業拠点の機能向上を図る産業軸として期待されている。また、計画区間にある鳥南橋は、大型車の離合が困難であり、新橋への交通切り替えや道路拡幅を行うことで、交通の円滑化や安全性の向上を図るものである。	全体事業費：32.8億円 工期：H24～R7 事業内容： 延長 L=1.0km 幅員 W=6.5(15.0)m 改良工 L=1.0km 舗装工 L=1.0km 橋梁 1橋 測定 一式 用地補償 一式	R2末進捗率：約60% (事業費ベース) (年平均進捗率7.1%) ○用地補償契約 100%	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。 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得エリアが完成・分譲されると更なる交通量の増加が見込まれる。 観測地点：浄水センター前 H22センサス ・9,941台 / 12h H27センサス ・11,670台 / 12h	B/Cは1.0を上回っている。 B/C = 2.18	(CO2削減) ・再生資材の利用促進を図る。 ・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	事業採択後10年経過のため再評価	継続 (理由) ・当該箇所の事業の必要性に変わりはない。 ・B/C1.0以上(B/C=2.18)が確保されている。 ・用地買収も完了しており、今後も円滑な事業執行が可能である。 以上のことから、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。	



令和3年度 再評価委員会

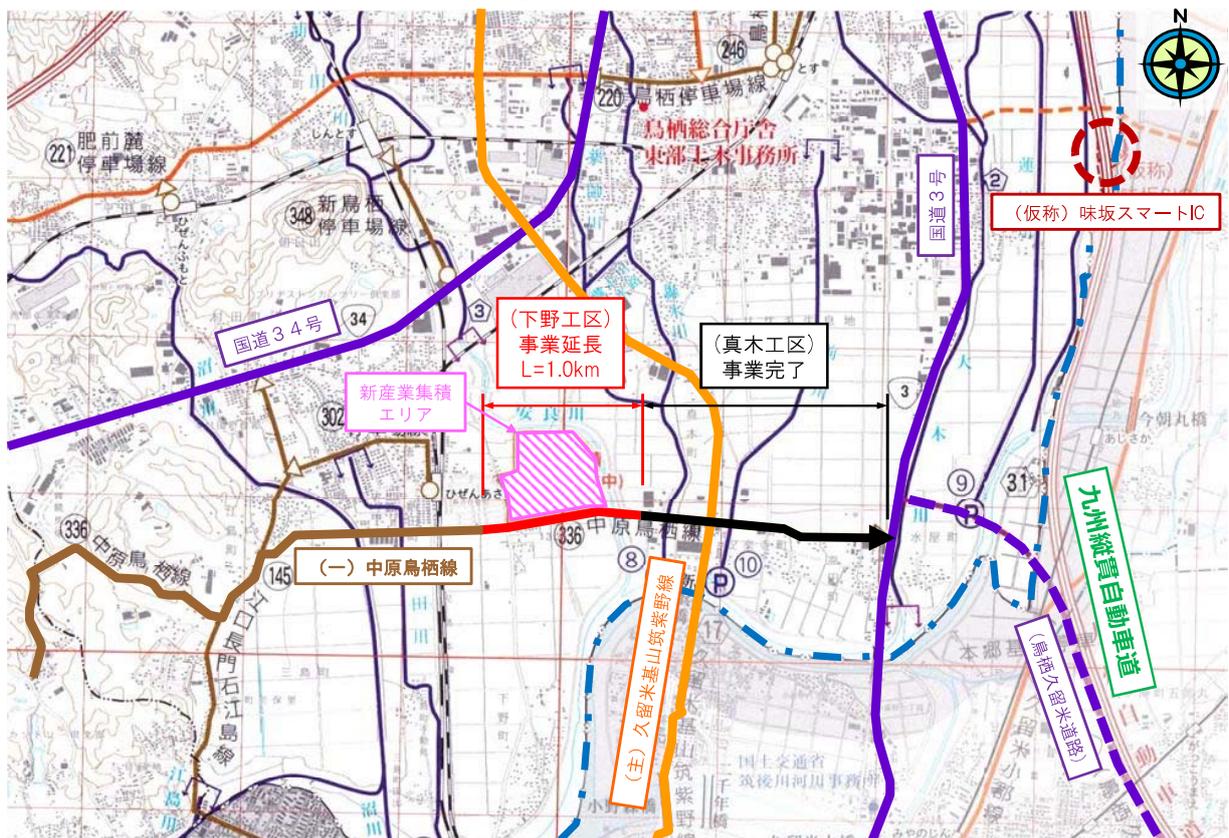
事業名: 道路整備交付金事業

路線名: 一般県道 なかばるとす 中原鳥栖線(下野工区) しもの

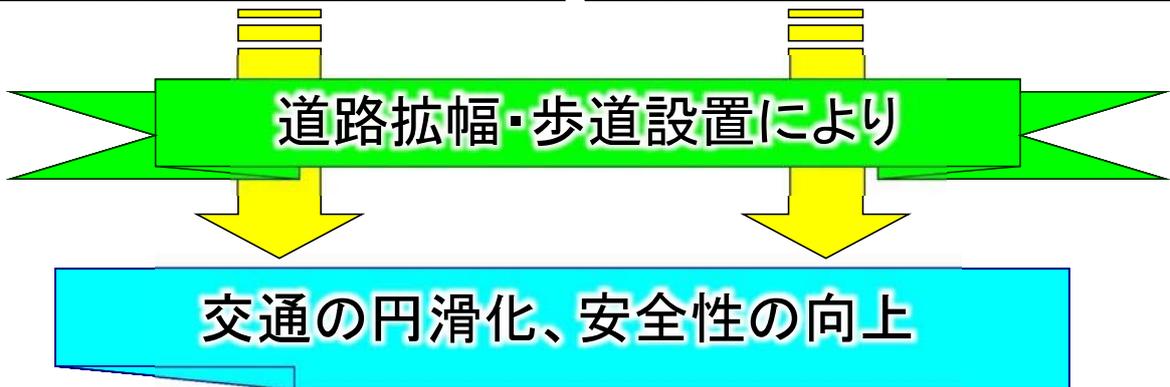
事業地: とす まき 鳥栖市真木町～下野町 しもの

事業採択後10年経過のため再評価

位置図



事業目的



2

事業概要

全体事業費	32.8億円
工期	平成24年度～令和7年度
全体延長	1.0km
計画幅員	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
費用対効果	2.18

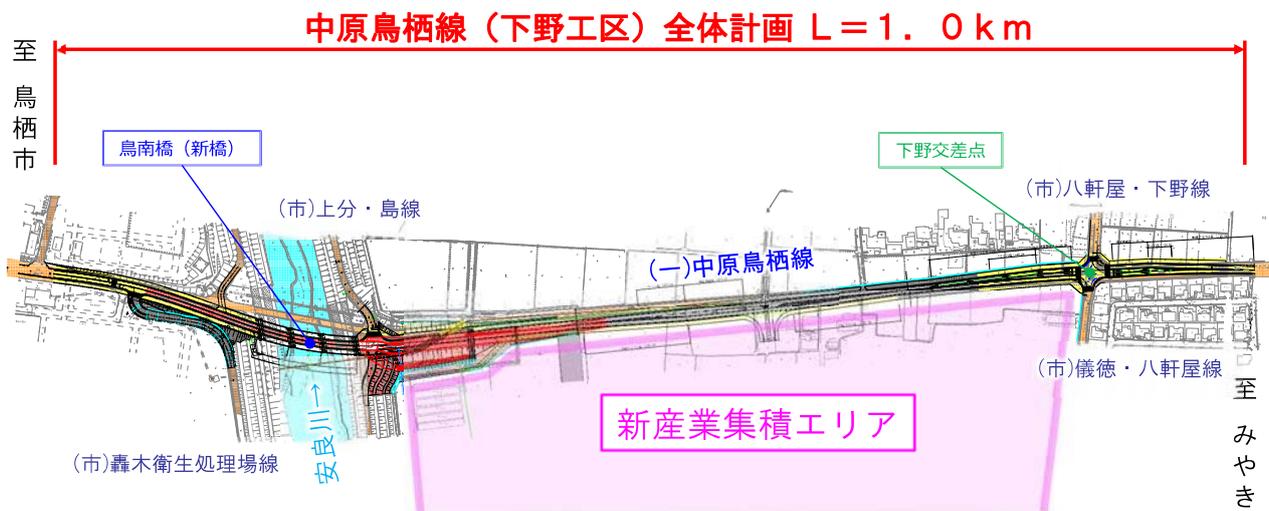
事業の進捗状況

	令和2年度まで	令和3年度	令和4年度以降
事業費(億円)	19.6	2.0 ※1 (0.2)	11.2
進捗率(%)	59.9	66.0	100.0
用地進捗率(%)※2	100.0	100.0	100.0

※1 令和2年度3次補正予算 ※2 面積ベース

3

平面図



凡例	
黒	令和2年度まで
赤	令和3年度施工箇所
黄	次年度以降施工箇所

4

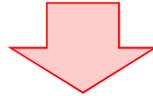
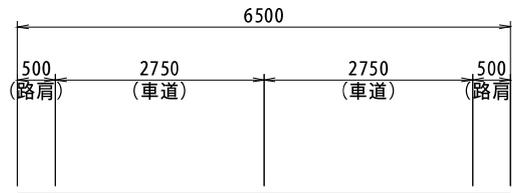
令和3年 現地状況



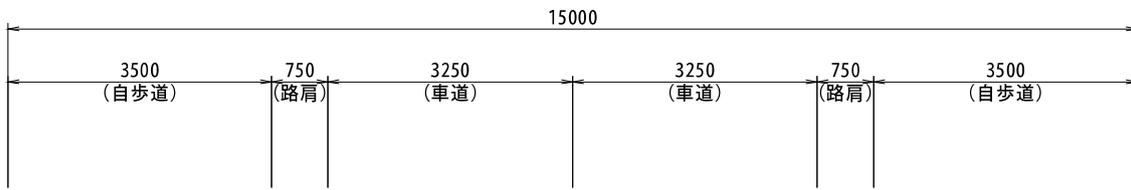
5

横断図

現況



計画



6

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。
- 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が完成・分譲されると更なる交通量の増加が見込まれます。

7

費用対効果の要因の変化

B/Cは1.0を上回っている

$$\text{費用便益比 (B/C)} = 73.3 / 33.7 = 2.18$$

【便益】

走行時間短縮便益

走行経費縮小便益

交通事故減少便益

合計 = 73.3億円

【費用】

事業費 = 32.8億円

維持管理費 = 0.9億円

合計 = 33.7億円

※基準年(令和3年度)における現在価値

8

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

9

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。
- 費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=2.18)が確保されている。
- 事業進捗率は事業費ベースで約60%〔約20億円/約33億円〕（令和2年度末）であり、用地進捗率は100%となっている。
- 鳥栖市南部地域の幹線道路として、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が完成・分譲されることで交通量が増加する見通しである。
- 用地買収も完了しており、計画されている新産業集積エリアや整備中の東部地域ゴミ処理場の乗入口の調整など、地元自治体と協力し一体となった整備の推進が図られているため、今後の円滑な事業執行が可能である。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。

10

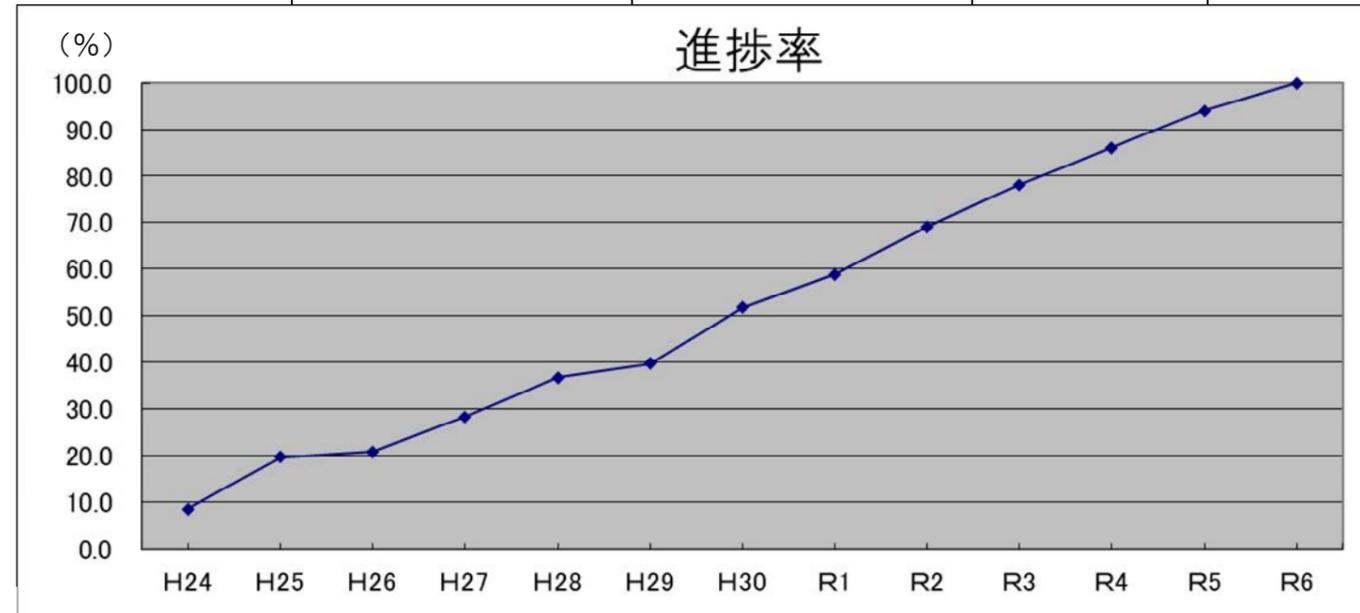
令和3年度公共事業再評価諮問箇所「**継続**・中止」理由書等

(課名： 道路課)

事業名 (路河川等名)	道路整備交付金事業(防災・安全交付金) 主要地方道 三瀬神埼線(広滝工区)
継続 ・中止理由	<p>○道路整備により、交通の円滑化や安全性の向上、また、緊急輸送道路としての機能向上が図られる。</p> <p>○費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=1.37)が確保されている。</p> <p>○事業進捗率は事業費ベースで約69%[約7億円/約10億円](令和2年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。</p> <p>○地元の協力により、用地買収も完了しているため、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>○よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。</p>
B/Cの算出方法	<p>【 便益 】</p> <p>・ 走行時間短縮便益 = 13.1億円</p> <p>・ 走行経費減少便益 = 2.8億円</p> <p>・ 交通事故減少便益 = 0.0億円</p> <p>合計 = 15.9億円</p> <p>【 費用 】</p> <p>・ 事業費 = 11.1億円</p> <p>・ 維持修繕費 = 0.5億円</p> <p>合計 = 11.6億円</p> <p>費用便益 B/C = 15.9 / 11.6 = 1.37</p> <p>基準年における現在価値</p>
備考	

令和3年度再評価対象事業箇所 (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 (事業課案)	備考
	<p>道路整備交付金事業</p> <p>主要地方道 三瀬神埼線 (広滝工区)</p> <p>事業主体：県</p> <p>事業地：神崎市脊振町広滝 ~ 神崎市背振町鹿路</p>	<p>主要地方道三瀬神埼線は、佐賀市三瀬村と神崎市街地を結ぶ主要地方道であり、第2次緊急輸送道路にも指定されている重要な路線である。</p> <p>当該区間は、急峻な山地と河川(城原川)に挟まれていることから、狭小な道路形態で線形も悪く、歩道も未整備である。このため、当該区間を整備することで交通の円滑化や安全性の向上、また、緊急輸送道路としての機能確保を図るものである。</p>	<p>全体事業費：10.4億円 工期：H24～R6</p> <p>事業内容 延長 L=550m 幅員 W=6.0(9.75)m</p> <p>改良工 L=550m 舗装工 L=550m 測定 一式 用地補償 一式</p>	<p>R2未進捗率：約69% (事業費ベース) (年平均進捗率7.7%)</p> <p>用地補償契約 100%</p>	<p>九年庵などの周辺観光のほか、城原川ダムの整備に着手されることから、ダム整備と一体となった地域振興により、今後、交通量の増加が見込まれる。</p> <p>観測地点：ふれあい館せせらぎ付近 H22センサス ・3,701台/12h H27センサス ・3,566台/12h</p>	<p>B/Cは1.0を上回っている。 B/C = 1.37</p>	<p>(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の有効利用を図っている。</p> <p>(代替案の検討) ・特になし</p>	<p>事業採択後10年経過のため再評価</p>	<p>継続</p> <p>(理由) ・当該箇所の事業の必要性に変わりはない。 ・B/C1.0以上(B/C=1.37)が確保されている。 ・用地買収も完了しており、今後も円滑な事業執行が可能である。 以上のことから、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。</p>	



令和3年度 再評価委員会

事業名: 道路整備交付金事業

みつせ かんざき

路線名: 主要地方道 三瀬神埼線

ひろたき

(広滝工区)

かんざき せふり ひろたき

事業地: 神崎市脊振町広滝

かんざき せふり ろくろ

～神崎市脊振町鹿路

事業採択後10年経過のため再評価

位置図



事業目的



現道拡幅・線形改良・歩道設置により

交通の円滑化、安全性の向上、
緊急輸送道路としての機能向上

2

事業概要

全体事業費	10.4億円
工期	平成24年度～令和6年度
全体延長	550m
計画幅員	6.0(9.75)m
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=550m ・舗装工 L=550m ・測試 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	1.06

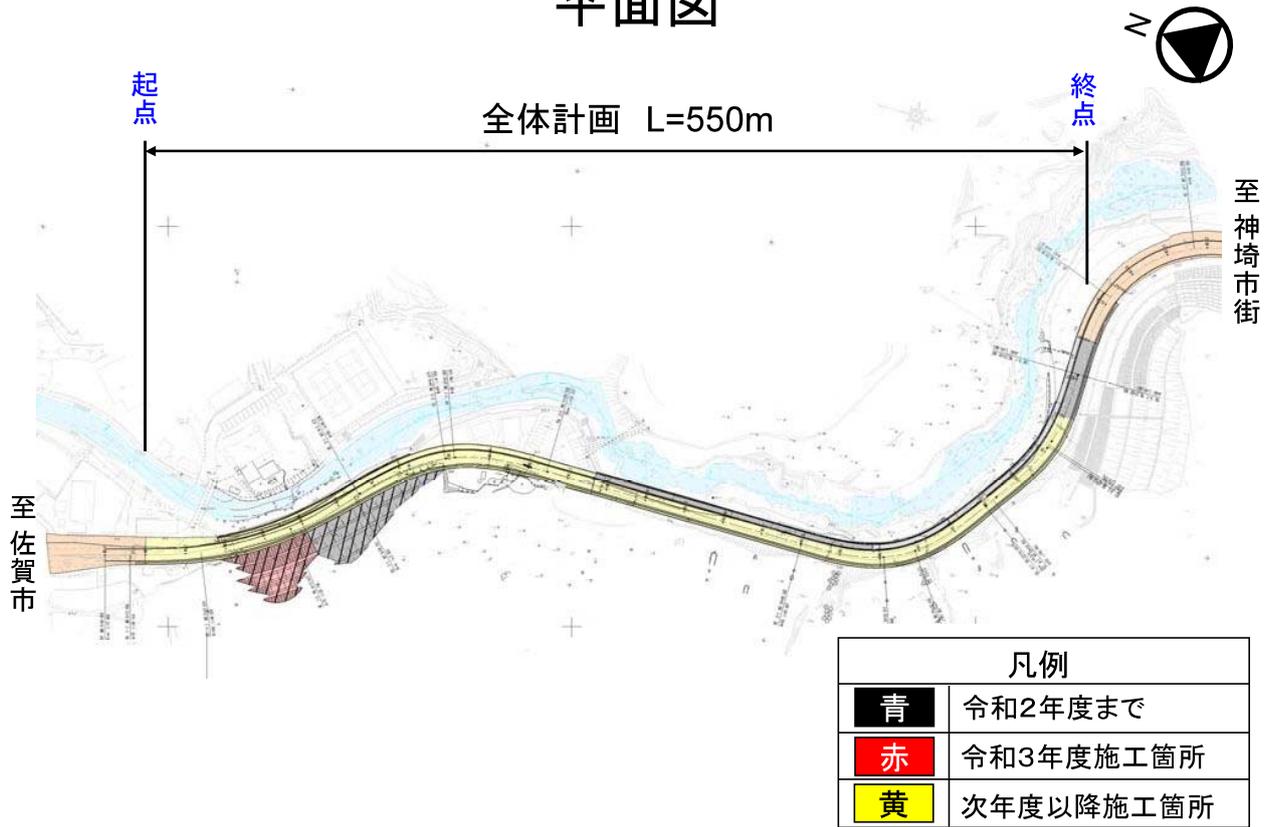
事業の進捗状況

	令和2年度まで	令和3年度	令和4年度以降
事業費(億円)	7.2	0.9	2.3
進捗率(%)	69.2	78.1	100.0
用地進捗率(%)※	100.0	100.0	100.0

※面積ベース

3

平面図



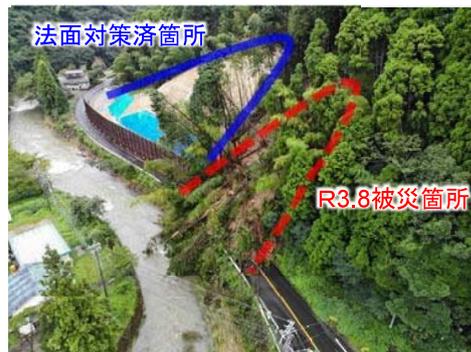
4

令和3年 現地状況

① 令和3年8月豪雨による被災状況



② 被災箇所上空から終点側を望む



③ 起点から終点側を望む



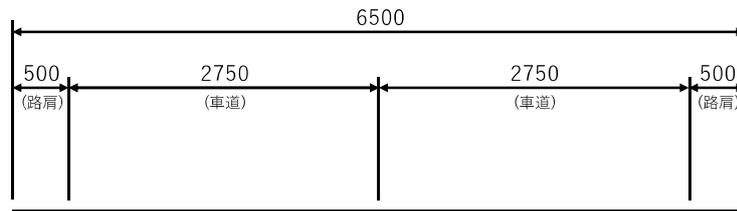
④ 終点から起点側を望む



5

横断図

現況



計画



6

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 九年庵などの周辺観光のほか、城原川ダムの整備に着手されることから、ダム整備と一体となった地域振興により今後、交通量の増加が見込まれる。

7

費用対効果の要因の変化

B/Cは1.0を上回っている

$$\text{費用便益比}(B/C) = 15.9 / 11.6 = 1.37$$

【便益】

走行時間短縮便益

走行経費縮小便益

交通事故減少便益

合計 = 15.9億円

【費用】

事業費 = 11.1億円

維持管理費 = 0.5億円

合計 = 11.6億円

※基準年(令和3年度)における現在価値

8

コスト縮減や代替案等の可能性

(コスト縮減)

- 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、他事業に有効利用する。

(代替案の検討)

- 特になし

9

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、また、緊急輸送道路としての機能向上が図られる。
- 費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=1.37)が確保されている。
- 事業進捗率は事業費ベースで約69%[約7億円/約10億円](令和2年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。
- 地元の協力により、用地買収も完了しているため、今後の円滑な事業執行が可能である。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。

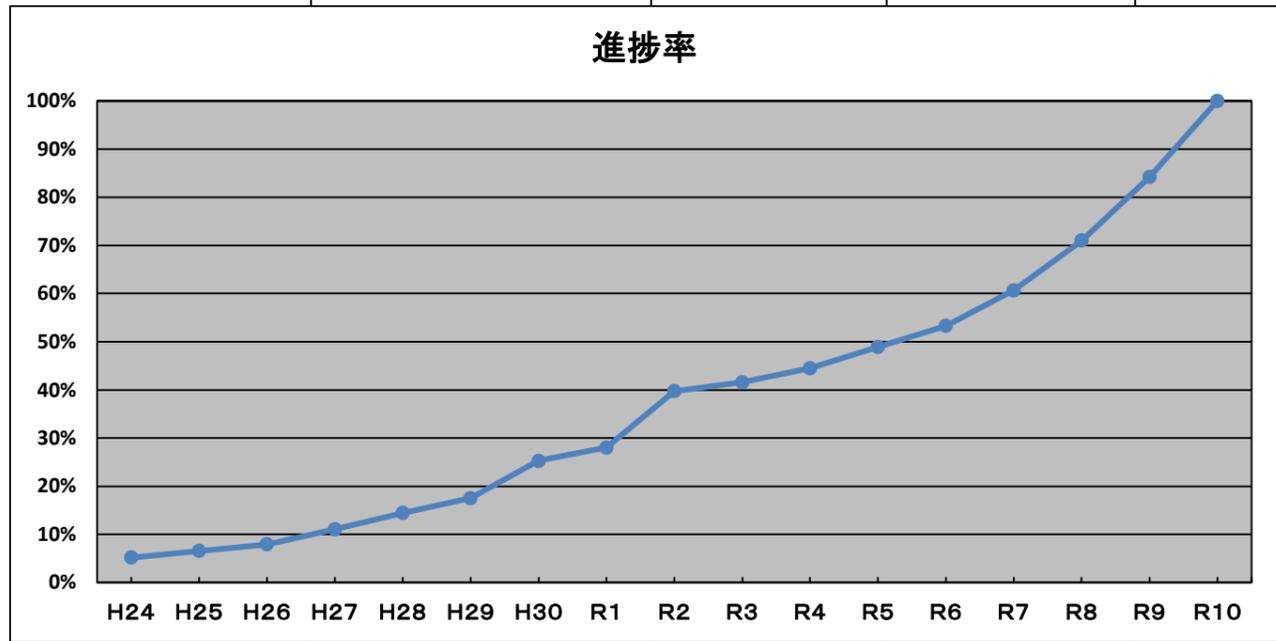
令和3年度公共事業再評価諮問箇所「継続・中止」理由書等

(課名：道路課)

事業名 (路河川等名)	道路整備交付金事業 一般国道323号(柳瀬工区)
継続・中止理由	<p>○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。</p> <p>○費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=1.05)が確保されている。</p> <p>○事業進捗率は、事業費ベースで約40%[約16億円/約34億円](令和2年度末)であり、そのうち用地進捗率は約47%(面積ベース)となっている。</p> <p>○地元からも要望がなされるなど、本事業に対する期待は大きい。</p> <p>○よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。</p>
B/Cの算出方法	<p>【 便益 】</p> <p>・ 走行時間短縮便益 = 32.3億円</p> <p>・ 走行費用短縮便益 = 1.2億円</p> <p>・ 交通事故減少便益 = 0.8億円</p> <p>合計 = 34.3億円</p> <p>【 費用 】</p> <p>・ 事業費 = 30.4億円</p> <p>・ 維持修繕費 = 2.2億円</p> <p>合計 = 32.6億円</p> <p>費用便益 B/C = 34.3 / 32.6 = 1.05</p>
備考	

令和3年度再評価対象事業箇所 (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 (事業課案)	備考
	道路整備交付金事業 一般国道323号 (柳瀬工区) 事業主体：県 事業地：唐津市七山仁部～浜玉町五反田地内	本路線は佐賀市と唐津市を結び、西九州自動車道・浜玉ICや七山・浜玉地区などへの観光ルートともなっている重要な道路である。 しかし、当該区間は幅員狭小で線形も悪く、車両の円滑な通行に支障をきたしているほか、歩道も未整備となっている。 このため、車道拡幅や線形改良を実施し、交通の円滑化を図るとともに、歩道を設置し歩車分離を行うことで、安全性の向上を図るものである。	全体事業費：34.0億円 工期：H24～R10 工事内容 延長 L=2.5km 幅員 W=6.50(11.00)m 改良工 L=2.5km 舗装工 L=2.5km 橋梁工 3橋 測定 一式 用地補償 一式	R2末進捗率：40.0% (事業費ベース) (年平均進捗率：4.4%) 用地補償契約：47.4%	本事業着手後、西九州自動車道は唐津千々賀山田ICから伊万里東府招ICまで延伸された他、佐賀市の国道323号・富士バイパスの供用や嘉瀬川ダムの完成など、都市間連携・観光連携としての需要が高まっている。 また現在、西九州自動車道・伊万里道路や伊万里松浦道路の整備も進められており、本路線の重要性は益々高まっていくものと期待される。	B/Cは1.0を上回っている。 B/C=1.05	(コスト削減) ・再生資材の利用促進を図っている。 (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) ・当該箇所の事業の必要性に変わりはない。 ・B/C1.0以上(B/C=1.05)が確保されている。 ・地元からも要望がなされており、今後も円滑な事業執行が可能である。 以上のことから、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。	



令和3年度 再評価委員会

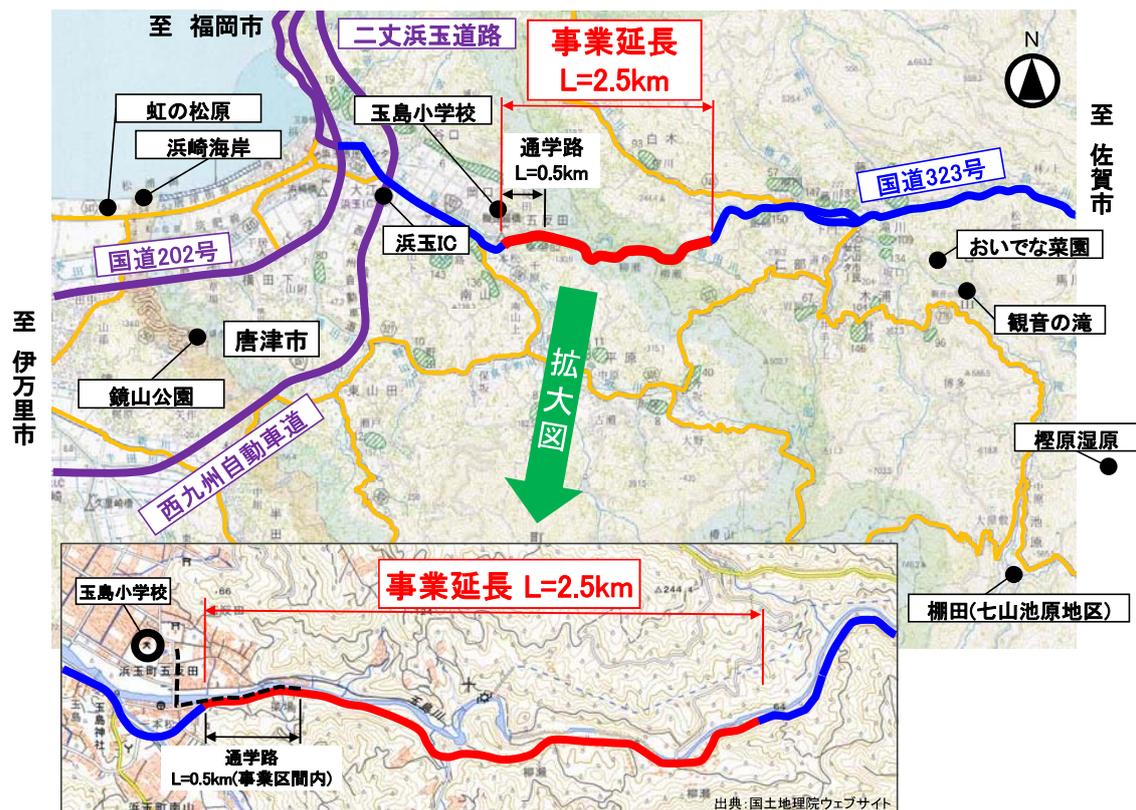
事業名:道路整備交付金事業

路線名:一般国道323号(柳瀬工区)
やなぎせ

事業地:唐津市七山仁部
からつ ななやま にぶ
はまたま ごたんだ
～浜玉町五反田地内

事業採択後10年経過のため再評価

位置図



事業目的

幅員狭小のため
円滑な通行に支障を来している!



線形不良
歩道未整備



現道拡幅・線形改良・歩道の設置により

交通の円滑化、安全性の向上

事業概要

全体事業費	34.0億円
工期	平成24年度～令和10年度
全体延長	2.5km
計画幅員	6.5(11.0)m
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=2.5km ・舗装工 L=2.5km ・橋梁工 3基 ・測試 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	1.05

事業の進捗状況

	令和2年度まで	令和3年度	令和4年度以降
事業費(億円)	13.5	0.6(1.7)	19.9
進捗率(%)	40.0	41.6	100.0
用地進捗率(%)※	47.4	54.2	100.0

※面積ベース

()内は令和2年度補正

平面図



凡例	
黒	令和2年度まで
赤	令和3年度施工箇所
黄	次年度以降施工箇所

令和3年 現地状況

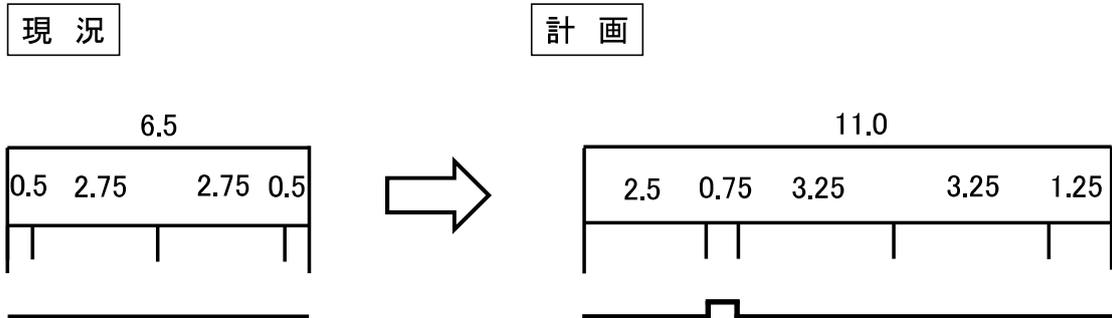
玉島川上空（市道柳瀬狩川線側）から現道を望む



玉島地区から佐賀市側を望む



横断図



事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 本事業着手後、西九州自動車道は唐津千々賀山田ICから伊万里東府招ICまで延伸された他、佐賀市の国道323号・富士バイパスの供用や嘉瀬川ダムの完成など、広域的な都市間連携・観光連携として期待される。
- また現在、西九州自動車道・伊万里道路や伊万里松浦道路の整備も進められており、本路線の重要性は益々高まっていくものと期待される。

費用対効果の要因の変化

B/Cは1.0を上回っている

$$\text{費用便益比}(B/C) = 34.3 / 32.6 = 1.05$$

【便益】 * 四捨五入の関係で合計が一致しないことがある。

走行時間短縮便益

走行経費縮小便益

交通事故減少便益

合計 = 34.3億円

【費用】

事業費 = 30.4億円

維持管理費 = 2.2億円

合計 32.6億円

※基準年(令和3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。

(代替案の検討)

- 特になし

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。
- 費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=1.05)が確保されている。
- 事業進捗率は、事業費ベースで約40% [約16億円/約34億円] (令和2年度末)であり、そのうち用地進捗率は約47%(面積ベース)となっている。
- 地元からも要望がなされるなど、本事業に対する期待は大きい。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。

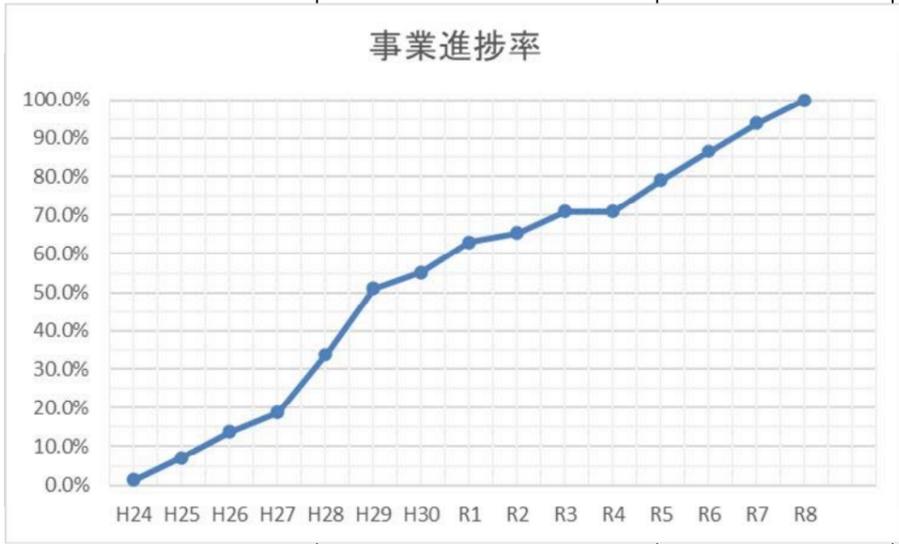
令和3年度公共事業再評価諮問箇所「継続・中止」理由書等

(課名：道路課)

事業名 (路河川等名)	道路整備交付金事業(防災・安全交付金) 一般国道 264号(嘉納工区)
<u>継続</u> ・中止理由	<p>○自歩道整備により、交通の円滑化と自転車歩行者の交通の安全性の向上が図られる。</p> <p>○事業進捗率は事業費ベースで約65%[約9.6億円/約14.7億円](令和2年度末)であり、そのうち用地進捗率は約93%(面積ベース)となっている。</p> <p>○早期整備が望まれており、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>○よって、当事業の完成に向けて、事業を継続することとした。</p>
備考	

令和 3 年度再評価対象事業箇所 (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	CO2削減や代替案等の可能性	再評価理由	対応方針 (事業課案)	備考
	道路整備交付金事業 一般国道264号 (嘉納工区) 事業主体：県 事業地： 神崎市千代田町 嘉納～詫田	当路線は、佐賀市を起点として神崎市を経て、福岡県久留米市に至る、広域交流、物流の促進、沿線市町の連携強化を図る主要幹線道路である。当該区間は通学路(千代田中部小)に指定されているが、歩道が狭小となっている。このため、交通の円滑化及び自転車歩行者の交通の安全性の向上を目的として、整備を実施するものである。	全体事業費：14.7億円 工期：H24～R8 工事内容 延長 L=820m 幅員 W=6.5(15.0)m 改良工 L=820m 舗装工 L=820m 測定 一式 用地補償 一式	R2末進捗率：65% (事業費ベース) (年平均進捗率：7.3%) ○用地補償契約93%	・自動車交通量や自転車歩行者数が多く、依然として通学路として利用されており、事業の必要性に変化はない。	-	(コスト削減) ・再生資材の利用促進を図る。 ・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	事業採択後10年経過のため再評価	・当該箇所の事業の必要性に変わりはない。 ・早期整備が望まれており、今後の円滑な事業執行が可能である。 以上のことから、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。	



令和3年度 再評価委員会

事業名:道路整備交付金事業

路線名:一般国道264号(嘉納工区)^{かのう}

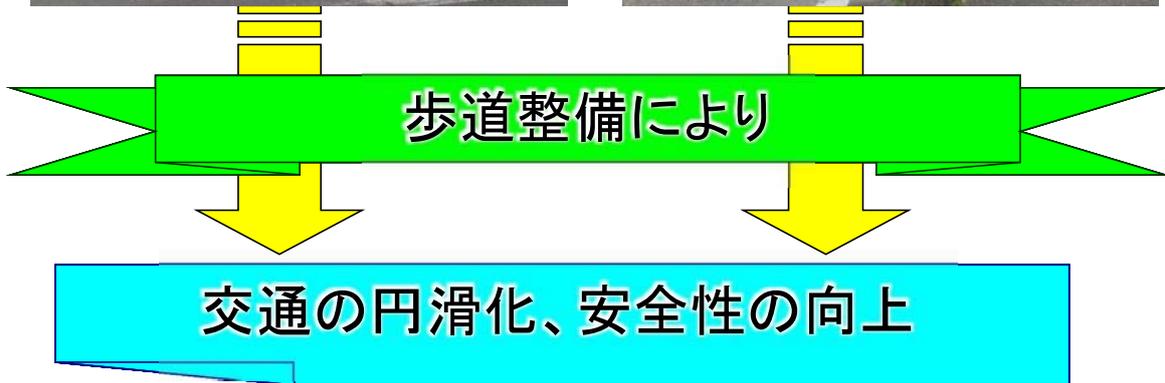
事業地:神崎市千代田町嘉納^{かんざき}～詫田^{ちよだ}^{たくた}

事業採択後10年経過のため再評価

位置図



事業目的



事業概要

	今回評価
全体事業費	14.7億円
工期	平成24年度～令和8年度
全体延長	820m
計画幅員	6.5(15.0)m
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=820m ・舗装工 L=820m ・測試 N=一式 ・用地補償 N=一式

事業の進捗状況

	令和2年度まで	令和3年度	令和4年度以降
事業費(億円)	9.6	0.8	4.3
進捗率(%)	65.4	70.9	100.0
用地進捗率(%)※	93.1	93.7	100.0

※面積ベース

平面図



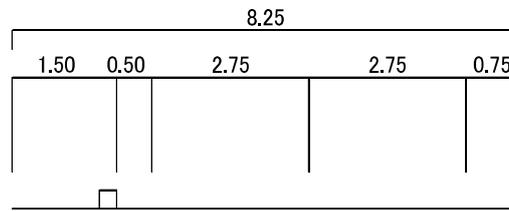
凡 例	
黒	令和2年度まで
赤	令和3年度施工箇所
黄	次年度以降施工箇所

令和3年 現地状況

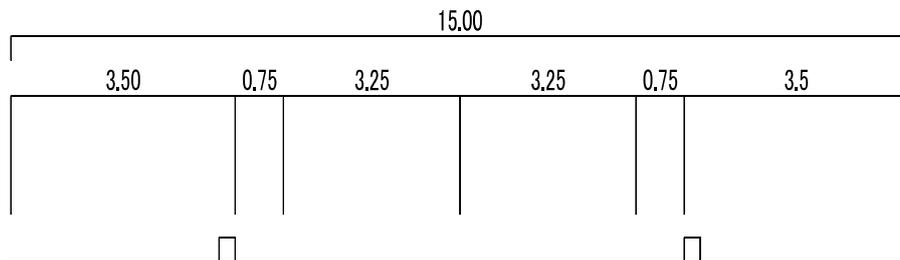


横断図

現況



計画



事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 自動車交通量や自転車歩行者数が多く、依然として通学路として利用されており、事業の必要性に変化はない。

コスト縮減や代替案等の可能性

(コスト縮減)

- 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

対応方針（事業課案）

- 自歩道整備により、交通の円滑化と自転車歩行者の交通の安全性の向上が図られる。
- 事業進捗率は事業費ベースで約65%[約9.6億円/約14.7億円](令和2年度末)であり、そのうち用地進捗率は93%(面積ベース)となっている。
- 早期整備が望まれており、今後の円滑な事業執行が可能である。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。

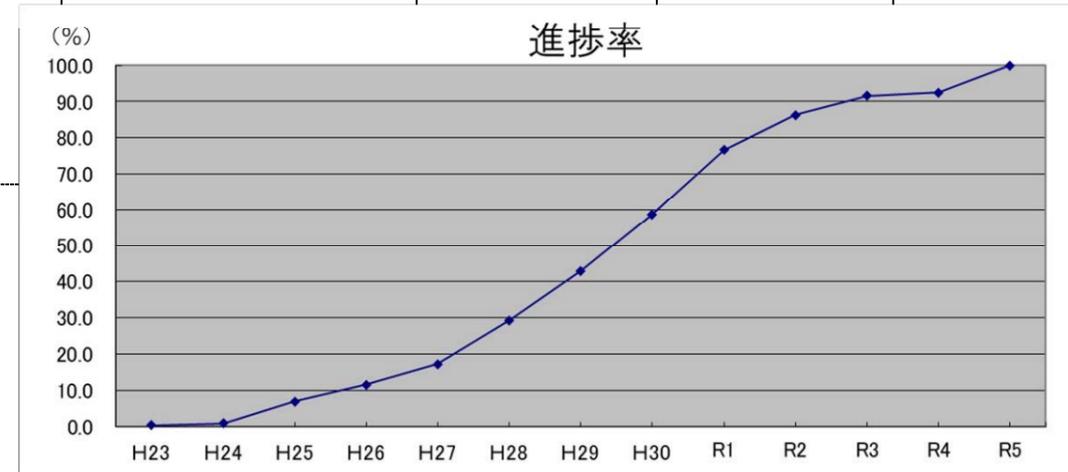
令和3年度公共事業再評価諮問箇所「**継続**・中止」理由書等

(課名： 道路課)

事業名 (路河川等名)	道路改良事業 一般県道 東与賀佐賀線(本庄工区)
継続 ・中止理由	<p>○東与賀佐賀線(本庄工区)は、地域高規格道路「有明海沿岸道路(大川佐賀道路)」の東与賀IC(仮称)に接続するアクセス道路であり、現道区間は歩道が無い区間も多いことから、バイパス整備により交通の円滑化と歩行者等の安全性の向上を図る事業である。</p> <p>○費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=3.49)が確保されている事業である。</p> <p>○事業進捗率は、事業費ベースで約86%[約46億円/約53億円](令和2年度末)であり、そのうち用地進捗率は98%となっている。</p> <p>○地元は早期整備を望まれており、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>○よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。</p>
B/Cの算出方法	<p>【 便益 】</p> <p>・ 走行時間短縮便益 = 178.1億円</p> <p>・ 走行費用短縮便益 = 17.6億円</p> <p>・ 交通事故減少便益 = 3.5億円</p> <p>合計 = 199.2億円</p> <p>【 費用 】</p> <p>・ 事業費 = 55.3億円</p> <p>・ 維持修繕費 = 1.8億円</p> <p>合計 = 57.1億円</p> <p>費用便益 B/C = 199.2 / 57.1 = 3.49</p> <p>基準年における現在価値</p>
備考	

令和3年度再評価対象事業 (対象：平成28年度再評価実施事業) (前回再評価実施後、一定期間(5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	項目	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 (事業継続)
H28 再評価 時点	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、歩道整備と併せバイパス整備を行い、歩行者等の安全性の向上と交通の円滑化を図るものである。	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 測定 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指し、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。
	現時点	道路改進黨業 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		全体事業費：52.8億円 工期：H23～R5 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 測定 1式 用地補償 1式	R2末進捗率：約86% (事業費ベース) (年平均進捗率：約8%) 用地補償契約：98% (面積ベース)	交通量の推移 H27 11,011台/日(1.12) 前回評価時より、大きな変化はみられない。	事業費増に伴う費用の増加と工期延伸による便益の減少 B/C = 3.49	同上	前回再評価後、5年経過のため再評価	継続 (理由) ・当該箇所の事業の必要性に変わりはない。 ・B/C1.0以上(B/C=3.49)が確保されている。 ・地元は早期整備を望まれており、今後の円滑な事業執行が可能である。 以上のことから、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。
	理由等			(工期) ・用地取得や物件の移転に時間を要したため。 (事業費) ・地質調査結果に伴う軟弱地盤対策工の変更による増						

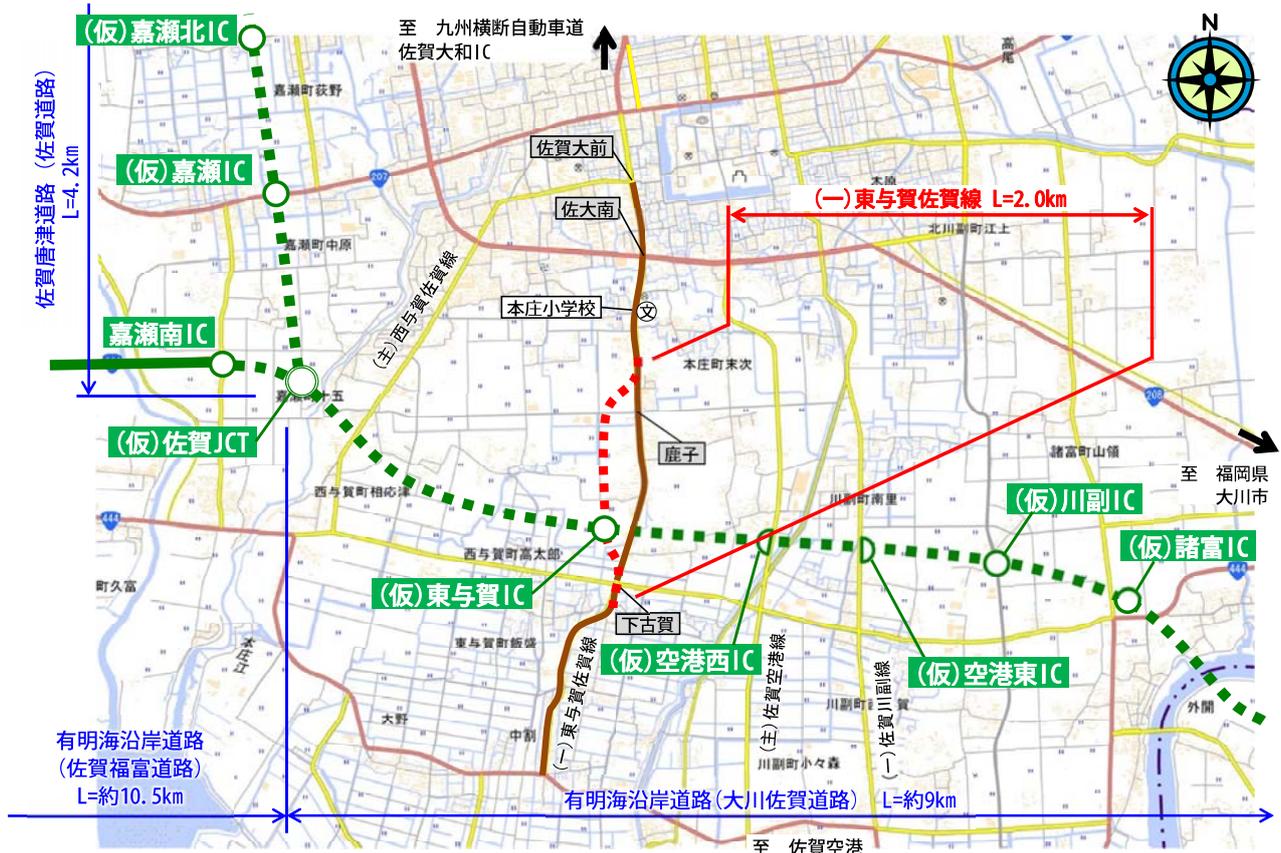


令和3年度 再評価委員会

事業名: 道路改良事業
 路線名: 一般県道 ^{ひがしよ かが さが} 東与賀佐賀線
 (本庄工区)
 事業地: ^{さが ひがしよ かしよ ちよ しも こが} 佐賀市東与賀町下古賀
 ~ ^{ほんじょう まち かのこ} 本庄町鹿子

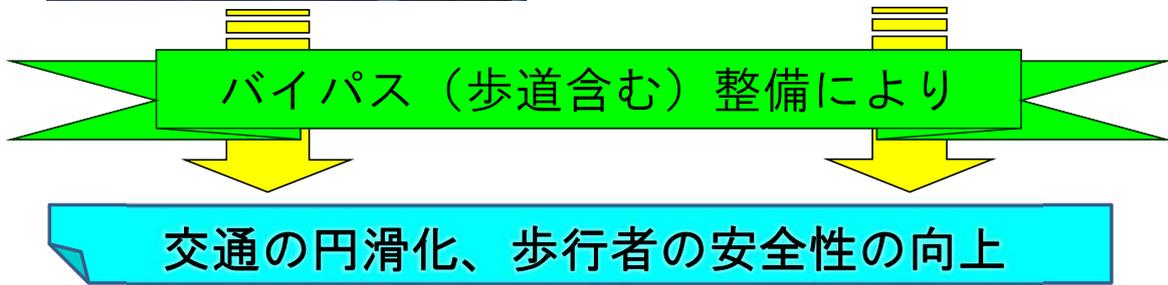
再評価実施後5年経過のため再評価

位置図



事業目的

- 本路線は、有明海沿岸道路（大川佐賀道路）の（仮称）東与賀ICに接続するアクセス道路。
- 現道は、幅員狭小で歩道が無い区間も多く、車両や歩行者の通行に支障をきたしている。



2

事業概要

	前回再評価(平成28年度)	今回
全体事業費	50.2億円	52.8億円
工期	平成23年度～令和4年度	平成23年度～令和5年度
全体延長	2,000m	2,000m
計画幅員	13.0(23.25)m	13.0(23.25)m
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・測定 一式 用地補償 一式 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・測定 一式 用地補償 一式
費用対効果	3.98	3.49

事業の進捗状況

	令和2年度まで	令和3年度	令和4年度以降
事業費(億円)	45.6	2.8 ※1 (0.5)	4.4
進捗率(%)	86.3	91.6	100.0
用地進捗率(%) ※2	98.2	98.8	100.0

※1 令和2年度補正予算 ※2 面積ベース

3

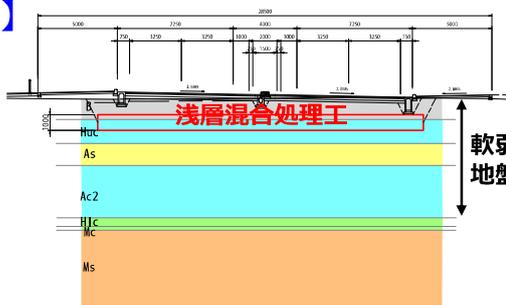
変更理由

<事業費増額>

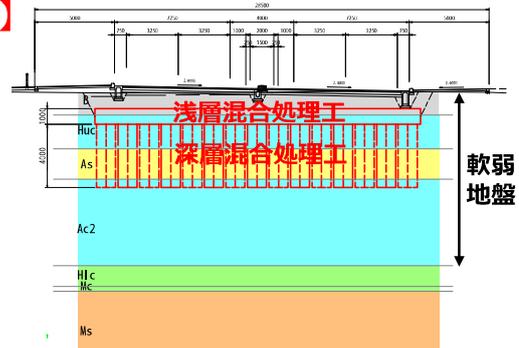
○地質調査結果に伴う軟弱地盤対策工の変更による増

現況宅地部において、既整備区間の地質調査及び施工実績をもとに、浅層混合処理工による対策を計画していたが、地質調査の結果、想定よりも軟弱地盤が厚く堆積しており、深層混合処理工が必要となったため。

【当初】



【変更】

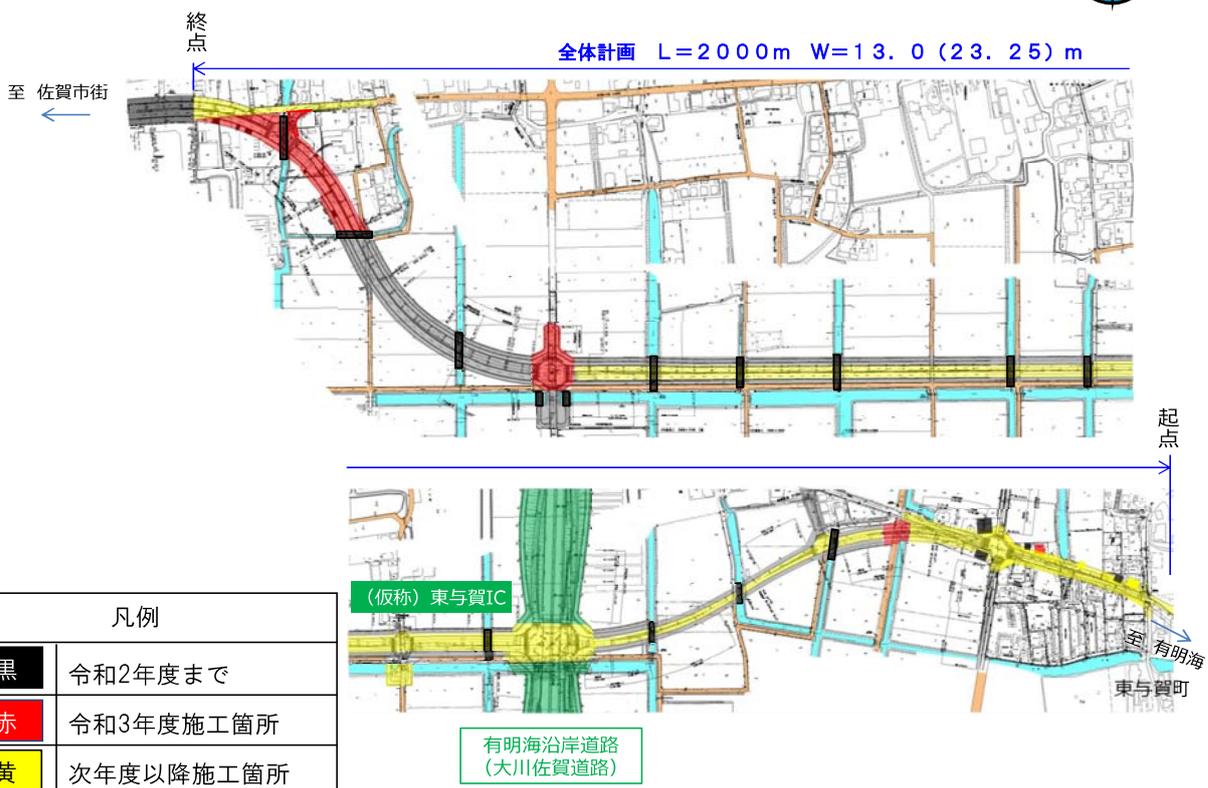


<工期延伸>

○用地取得や物件の移転に時間を要したため。

4

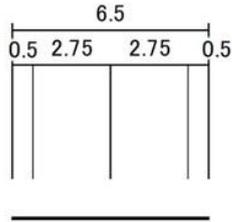
平面図



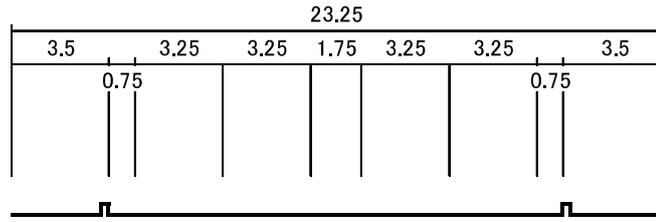
5

横断図

現況(現道部)



計画(バイパス部)



6

令和3年 現地状況

バイパス中間地点より東与賀方面(南)を望む



バイパス区間起点部から東与賀方面(南)を望む



7

事業を巡る社会経済情勢等の変化

■ 前回評価時より、大きな変化はみられない。

8

費用対効果の要因の変化

事業費増に伴う費用の増加と工期延伸による便益の減少
B/Cは1.0を上回っている

$$\text{費用便益比}(B/C) = 199.2 / 57.1 = 3.49$$

【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		
合計	=	199.2 億円

【費用】

事業費	=	55.3 億円
維持修繕費	=	1.8 億円
合計	=	57.1 億円

※基準年(令和3年度)における現在価値

9

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

10

対応方針(事業課案)

- 有明海沿岸道路(大川佐賀道路)の(仮称)東与賀ICに接続するアクセス道路であり、バイパス整備により、交通の円滑化や歩行者の安全性の向上を図る事業である。
- 費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=3.49)が確保されている。
- 事業進捗率は、事業費ベースで約86%[約45億円/約53億円](令和2年度末)であり、用地進捗率は98%となっている。
- 地元は早期整備を望まれており、今後の円滑な事業執行が可能である。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。

11

令和3年度公共事業再評価諮問箇所「**継続**・中止」理由書等

(課名： 道路課)

事業名 (路河川等名)	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 前原富士線(上無津呂工区)
継続 ・中止理由	<p>○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。</p> <p>○費用対効果についても、B/C1.0 以上 (B/C=1.18) が確保されている。</p> <p>○事業進捗率は事業費ベースで約 75% [約 9 億円/約 12 億円] (令和 2 年度末) であり、用地進捗率は 100% となっている。</p> <p>○本事業に係る期成会が設立されており、支援体制も整っている。また、地元の協力により、用地買収も完了しているため、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>○よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。</p>
B / C の 算出方法	<p>【 便益 】</p> <p>・ 走行時間短縮便益 = 13.8 億円</p> <p>・ 走行経費減少便益 = 1.3 億円</p> <p>・ 交通事故減少便益 = 0.1 億円</p> <p>合計 = 15.2 億円</p> <p>【 費用 】</p> <p>・ 事業費 = 12.2 億円</p> <p>・ 維持修繕費 = 0.8 億円</p> <p>合計 = 12.9 億円</p> <p>費用便益 B / C = 15.2 / 12.9 = 1.18</p> <p>基準年における現在価値</p>
備 考	

令和3年度再評価対象箇所
(対象：平成30年度再評価実施箇所)

(再評価実施後、一定期間(5年)が経過する前に、工期延長または事業費増額の変更を行う事業)

番号	項目	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 (事業課案)							
H30再評価時点	道路整備交付金事業 主要地方道前原富士線(上無津呂工区) 事業主体：県 事業地：佐賀市富士町上無津呂	主要地方道前原富士線は、国道323号(佐賀市富士町上無津呂)と福岡県糸島市と結ぶ、主要地方道である。 当該区間は、幅員狭小で線形も悪く、歩道も未整備となっており、特に降雪時には円滑な交通に支障を来しているため、現道拡幅や線形改良、歩道の整備により、交通の円滑化や安全性の向上を図るものである。	全体事業費：7億円 工期：H21～H33(R3) 事業内容 延長 L=750m 幅員 W=6.0(10.0)m 改良工 L=750m 舗装工 L=750m 測定 一式 用地補償 一式	H29末進捗率：約63% (事業費ベース) (年平均進捗率5%) 用地補償契約 100%	福岡県糸島市への観光客数が増加し、観光スポットとして知名度が上昇していることや九州大学が福岡県西部地域へ移転したことに伴い、佐賀都市圏からのアクセス道路として、今後、交通量の増加が見込まれる。 福岡県側においては、平成28年度に一部区間(L=1.80km)を供用するなど整備が順調に進められている。	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=1.31	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年が経過のため再評価	継続 (理由) 当該箇所の事業の必要性に変化はなく、交通の円滑化と交通安全を図るため、事業を継続したい。								
										現時点	全体事業費：11.5億円 工期：H21～R8 事業内容 延長 L=750m 幅員 W=6.0(10.0)m 改良工 L=750m 舗装工 L=750m 測定 一式 用地補償 一式	R2末進捗率：約75% (事業費ベース) (年平均進捗率6%) 用地補償契約 100%	福岡県糸島市への観光客数が増加し、観光スポットとして知名度が上昇していることから、佐賀都市圏からのアクセス道路として、今後、交通量の増加が見込まれる。 福岡県側においては、平成28年度に一部区間(L=1.80km)が完成し、続けて延長L=1.1kmの区間を新たに事業化するなど、整備が順調に進められている。	事業費増に伴う費用の増加と工期延伸による便益の減少 B/C=1.18	同上	前回再評価時より工期延長及び事業費増額のため再評価	継続 (理由) ・当該箇所の事業の必要性に変わりはない。 ・B/C1.0以上(B/C=1.18)が確保されている。 ・用地買収も完了しており、今後も円滑な事業執行が確保されている。 以上のことから、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。
										理由等	(事業費) ・道路計画の見直しに伴う大型擁壁工の追加による工事費の増 ・建設発生土の他工事への有効活用に伴う工事費の増 (工期) ・道路計画に見直しの必要が生じ、検討に時間を要したため。 ・道路計画の見直しに伴い、大型擁壁工が追加となったため。	(%) 100.0 90.0 80.0 70.0 60.0 50.0 40.0 30.0 20.0 10.0 0.0 進捗率 H21 H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30 R1 R2 R3 R4 R5 R6 R7 R8					

令和3年度 再評価委員会

事業名: 道路整備交付金事業

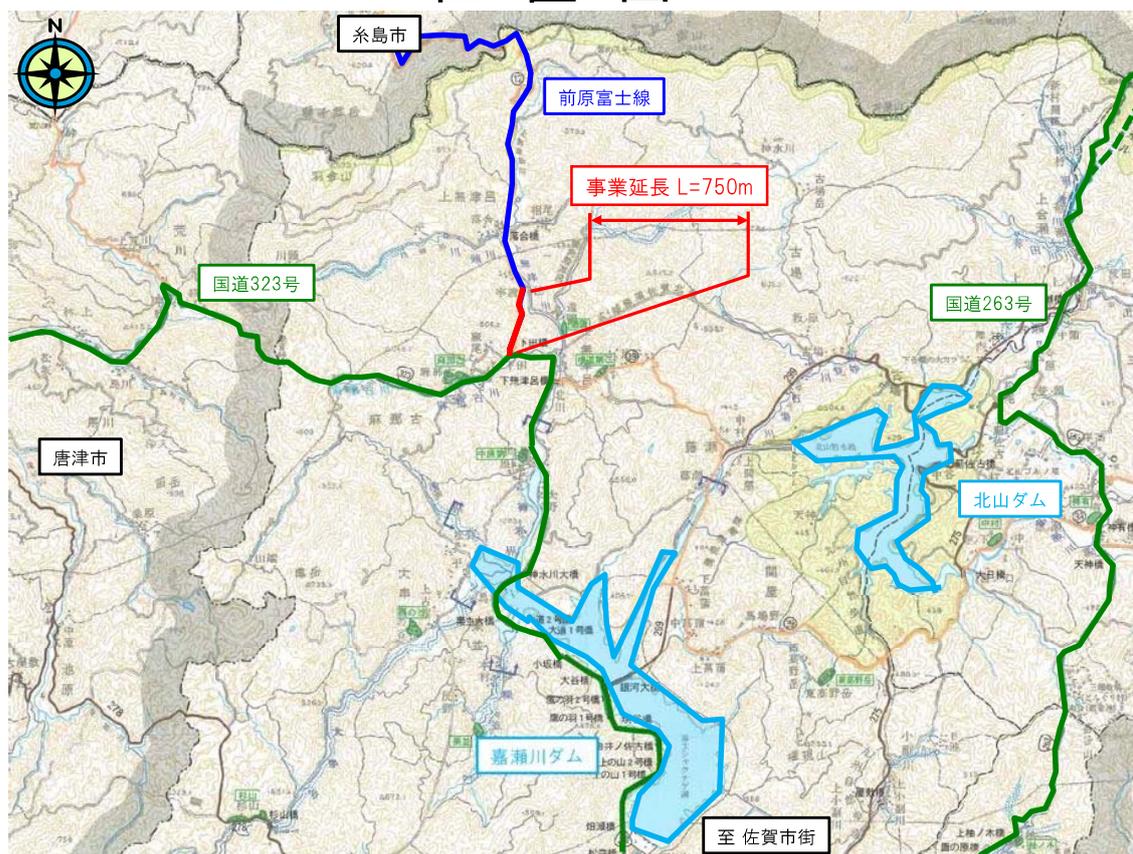
路線名: 主要地方道 前原富士線

(上無津呂工区)

事業地: 佐賀市富士町上無津呂地内

前回再評価時より工期延長及び事業費増額のため再評価

位置図



事業目的



道路拡幅・線形改良により

交通の円滑化、安全性の向上

2

事業概要

	前回再評価(平成30年度)	今回
全体事業費	7.0億円	11.5億円
工期	平成21年度～平成33年度	平成21年度～令和8年度
全体延長	750m	750m
計画幅員	6.0(10.0)m	6.0(10.0)m
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=750m ・舗装工 L=750m ・テスト 一式 ・用地補償 一式 	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=750m ・舗装工 L=750m ・テスト 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	1.31	1.18

事業の進捗状況

	令和2年度まで	令和3年度	令和4年度以降
事業費(億円)	8.6	0.1 ※1 (0.5)	2.8
進捗率(%)	74.8	75.7	100.0
用地進捗率(%) ※2	100.0	100.0	100.0

※1 令和2年度3次補正予算 ※2 面積ベース

3

変更理由

<事業費増額>

- 道路計画の見直しに伴う大型擁壁工の追加による工事費の増
- 建設発生土の他工事への有効活用(運搬距離延伸)に伴う工事費の増

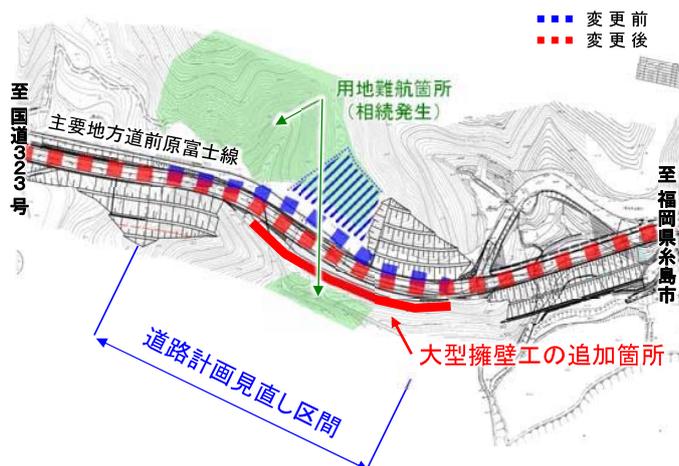


4

変更理由

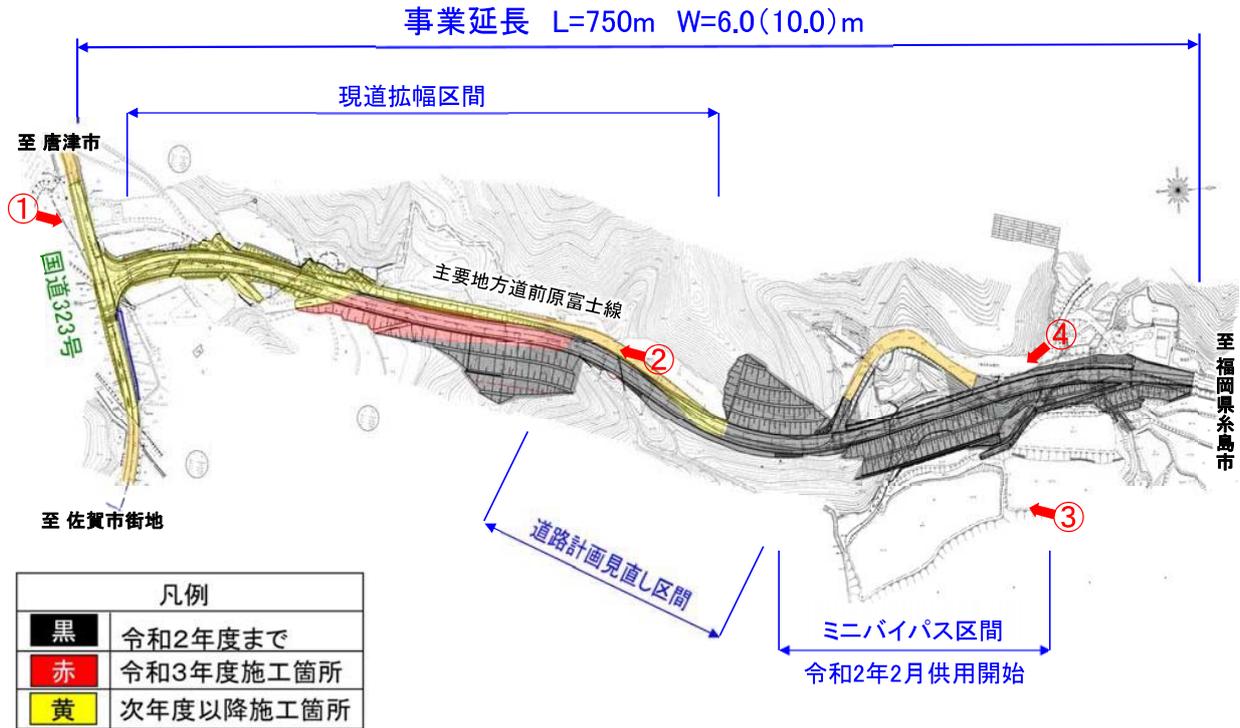
<工期延伸>

- 道路計画に見直しの必要が生じ、検討に時間を要したため。
- また、道路計画の見直しに伴い、大型擁壁工が追加となったため。



5

平面図



6

令和3年 現地状況

①

起点側から終点側を望む



②

中間付近から起点側を望む(未整備区間)



③

中間付近から起点側を望む



④

起点側から終点側を望む(整備済区間)



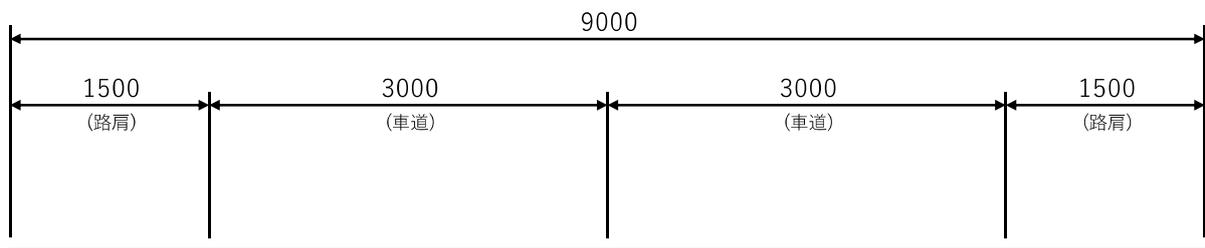
7

横断図

現況



計画



8

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 福岡県糸島市への観光客数が年々増加し、観光スポットとして知名度が上昇していることから、佐賀都市圏からのアクセス道路として、今後、交通量の増加が見込まれる。
- 福岡県側においては、平成28年度に一部区間(L=1.8km)が完成し、続けて延長L=1.1kmの区間を新たに事業化するなど、整備が順調に進められている。

9

費用対効果の要因の変化

事業費増に伴う費用の増加と工期延伸による便益の減少
B/Cは1.0を上回っている

$$\text{費用便益比}(B/C) = 15.2 / 12.9 = 1.18$$

【便益】

走行時間短縮便益

走行経費縮小便益

交通事故減少便益

合計 = 15.2億円

【費用】

事業費 = 12.2億円

維持管理費 = 0.6億円

合計 = 12.9億円

※基準年(令和3年度)における現在価値

10

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

11

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。
- 費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=1.18)が確保されている。
- 事業進捗率は事業費ベースで約75%[約8億円/約12億円](令和2年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。
- 本事業に係る期成会が設立されており、支援体制も整っている。
また、地元の協力により、用地買収も完了しているため、今後の円滑な事業執行が可能である。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。

令和3年度公共事業再評価諮問地区「**継続**・中止」理由書等

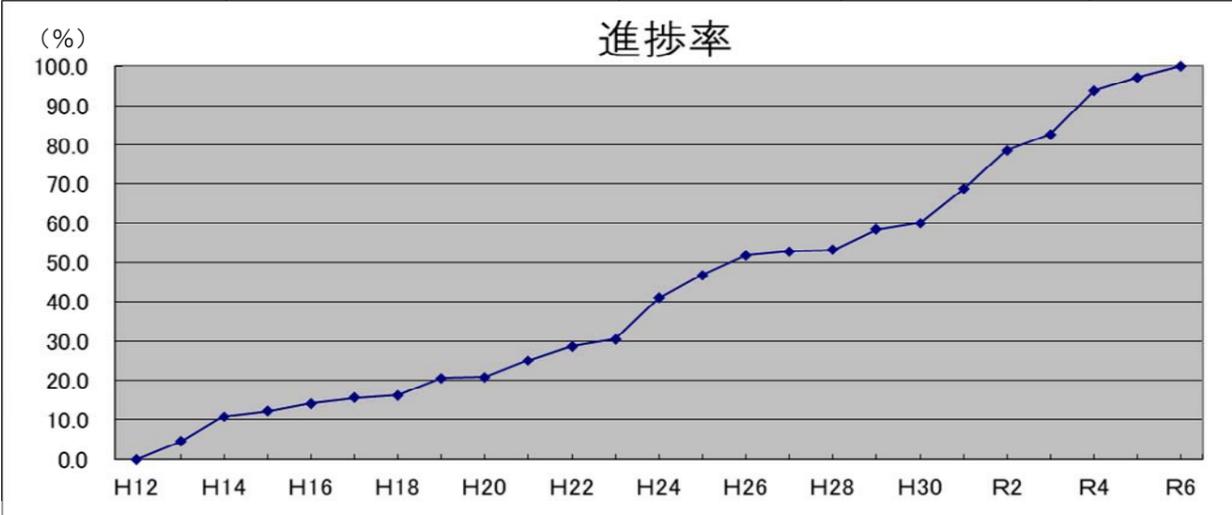
(課名： 道路課)

<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 佐賀環状東線(牛島工区)</p>
<p>継続・中止理由</p>	<p>○現道拡幅(4車線化)により、交通の円滑化や安全性の向上、また、緊急輸送道路としての機能向上が図られる。</p> <p>○費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=1.86)が確保されている。</p> <p>○事業進捗率は事業費ベースで約79%[約25億円/約31億円](令和2年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。</p> <p>○地元の協力により、用地買収も完了していること、また、市街地の工事であるにもかかわらず、周辺の店舗の協力も得られており、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>○よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。</p>
<p>B/Cの 算出方法</p>	<p>【 便益 】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 = 70.8億円 ・ 走行経費縮小便益 = 3.7億円 ・ 交通事故減少便益 = 0.8億円 <p style="text-align: right;">合計 = 75.3億円</p> <p>【 費用 】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業費 = 39.6億円 ・ 維持修繕費 = 0.7億円 <p style="text-align: right;">合計 = 40.3億円</p> <p style="text-align: center;">費用便益 B/C = 75.3 / 40.3 = 1.86</p> <p>基準年における現在価値</p>
<p>備考</p>	

令和3年度再評価対象事業
(対象：令和元年度再評価実施事業)

(前回再評価実施後、一定期間(5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	項目	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	コスト縮減や代替案等の可能性	再評価理由	対応方針 (事業継続)
R 1	再評価時点	道路整備交付金事業 一般県道 佐賀環状東線 事業主体：県 事業地：佐賀市 巨勢町牛島	県道佐賀環状東線は、国道34号(北部バイパス)、国道208号(西部環状線及び南部バイパス)と併せて佐賀市の環状道路の一部であり、第一次緊急輸送道路に指定されている。 当該区間は、交通量が非常に多く、牛島宿交差点及び牛島下交差点については、主要渋滞箇所にも指定されている。また、歩道幅員が狭い区間もあり、歩行者、自転車等の通行に支障をきたしているため、現道拡幅(4車線化)により、交通の円滑化や安全性の確保、また、緊急輸送道路としての機能向上を図るものである。	全体事業費：28.3億円 工期：H12～R4 事業内容 延長 L=760m 幅員 W=13.0(25.0)m 改良工 L=760m 舗装工 L=760m 橋梁 1橋 測定 一式 用地補償 一式	H30末進捗率：約66% (事業費ベース) (年平均進捗率 4%) 用地補償は完了	沿道やその周辺において、新たに店舗や住宅・アパート等が立ち並び、人口や世帯数も増加傾向にある。 また、有明海沿岸道路 大野島IC～(仮)諸富IC間が令和4年度に開通予定であり、交通量の増加が見込まれる。	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 = 2.17	(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	再評価実施後5年経過のため再評価	継続 (理由) 佐賀市街地の外側で形成される環状道路は、4車線での整備が概ね完了しているが、当該箇所のみが未整備である。また、牛島宿交差点及び牛島下交差点については、平成25年に主要渋滞箇所に位置付けられており、依然として渋滞が発生している。 当該箇所の事業の必要性に変化はなく、交通の円滑化と交通安全を図るため、事業を継続したい。
	現時点			全体事業費：31.2億円 工期：H12～R6 事業内容 延長 L=760m 幅員 W=13.0(25.0)m 改良工 L=760m 舗装工 L=760m 橋梁 1橋 測定 一式 用地補償 一式	R2末進捗率：約79% (事業費ベース) (年平均進捗率 4%) 用地補償は完了	沿道には新たな店舗が出店し、世帯数も未だ増加傾向にあるため、今後も交通量の増加が見込まれる。	事業費増に伴う費用の増加と工期延伸による便益の減少 B/C = 1.86	同上	前回再評価時より工期延長及び事業費増額のため再評価	継続 (理由) ・当該箇所の事業の必要性に変わりはない。 ・B/C1.0以上(B/C=1.86)が確保されている。 ・用地買収も完了しており、今後も円滑な事業執行が可能である。 以上のことから、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。
	理由等			(工事) ・水道管補強工事の追加。 ・橋梁工事における基礎工の施工計画見直しによる工事費の増加。 (工期) ・水道管補強工事の追加。 ・橋梁工事における施工計画の再検討に時間を要したため。 ・架空線の切り直しにおいて、住宅密集地による配線計画など設計や関係者との調整に時間を要したため。						



令和3年度 再評価委員会

事業名: 道路整備交付金事業

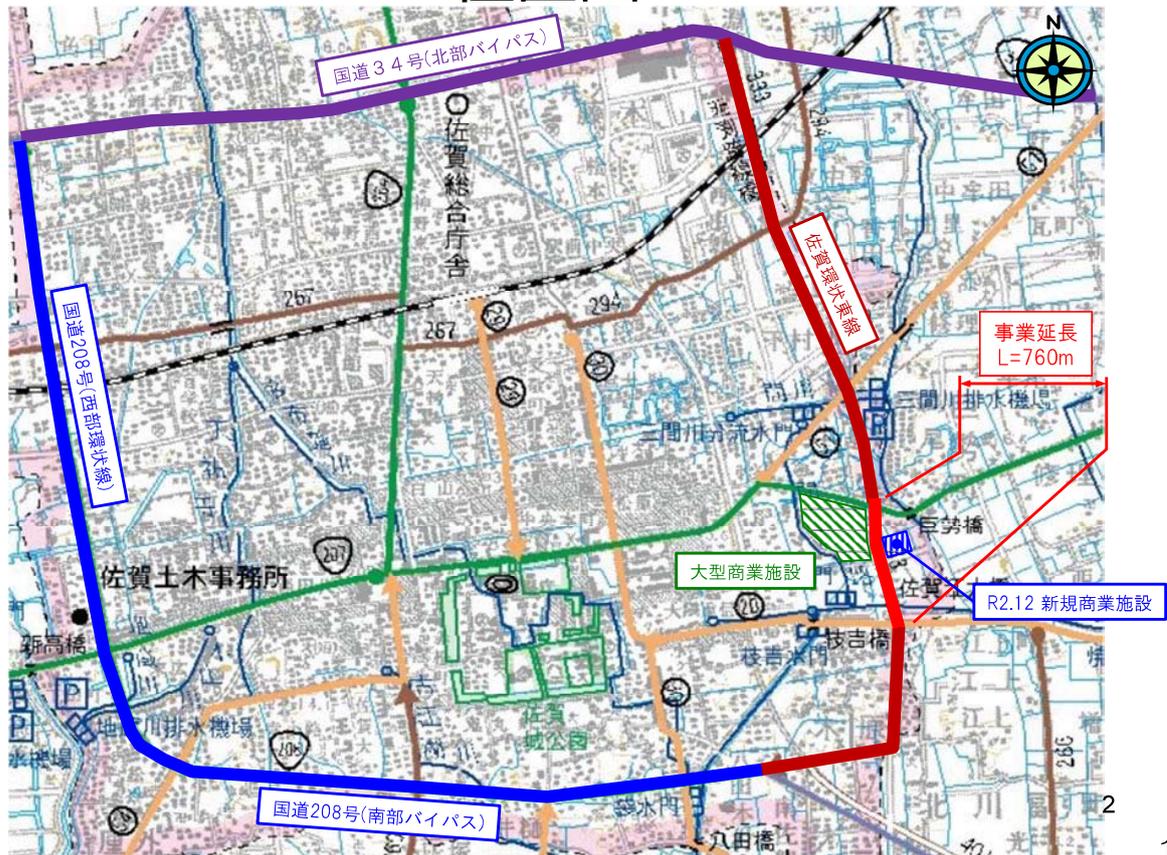
路線名: 一般県道 佐賀環状東線

うじま
(牛島工区)

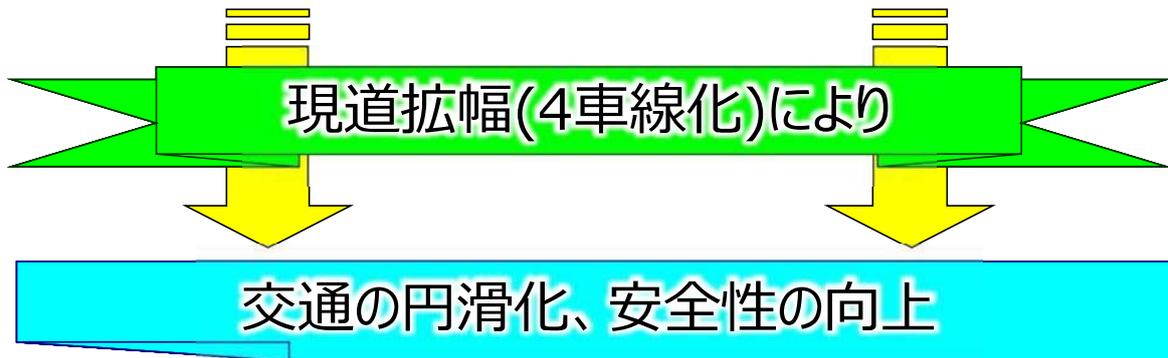
さが こそ うじま
事業地: 佐賀市巨勢町牛島地内

前回再評価時より工期延長及び事業費増額のため再評価

位置図



事業目的



2

事業概要

	前回再評価(令和元年度)	今回
全体事業費	28.3億円	31.2億円
工期	平成12年度～令和4年度	平成12年度～令和6年度
全体延長	760m	760m
計画幅員	13.0(25.0)m	13.0(25.0)m
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=760m ・舗装工 L=760m ・橋梁 1橋 ・測試 一式 ・用地補償 一式 	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=760m ・舗装工 L=760m ・橋梁 1橋 ・測試 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	2.17	1.86

事業の進捗状況

	令和2年度まで	令和3年度	令和4年度以降
事業費(億円)	24.6	1.2 ※1 (0.1)	5.4
進捗率(%)	78.7	82.7	100.0
用地進捗率(%)※2	100.0	100.0	100.0

※1 令和2年度3次補正予算 ※2 面積ベース

3

変更理由

<事業費増額①>

- 橋梁工事の掘削に伴い、水道管への影響が懸念されたことから、コンクリートなどによる補強工事が必要となったため。



5

変更理由

耐震補強金具



耐震補強金具の設置



防護コンクリート型枠設置状況



防護コンクリート打設後

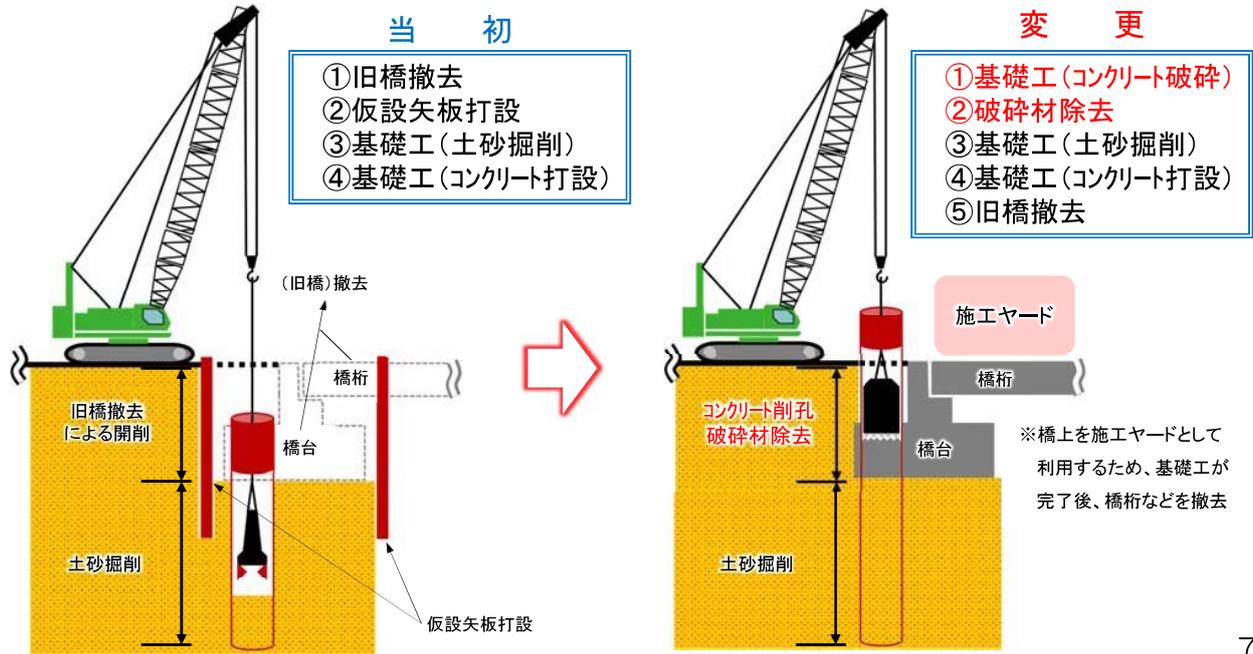


6

変更理由

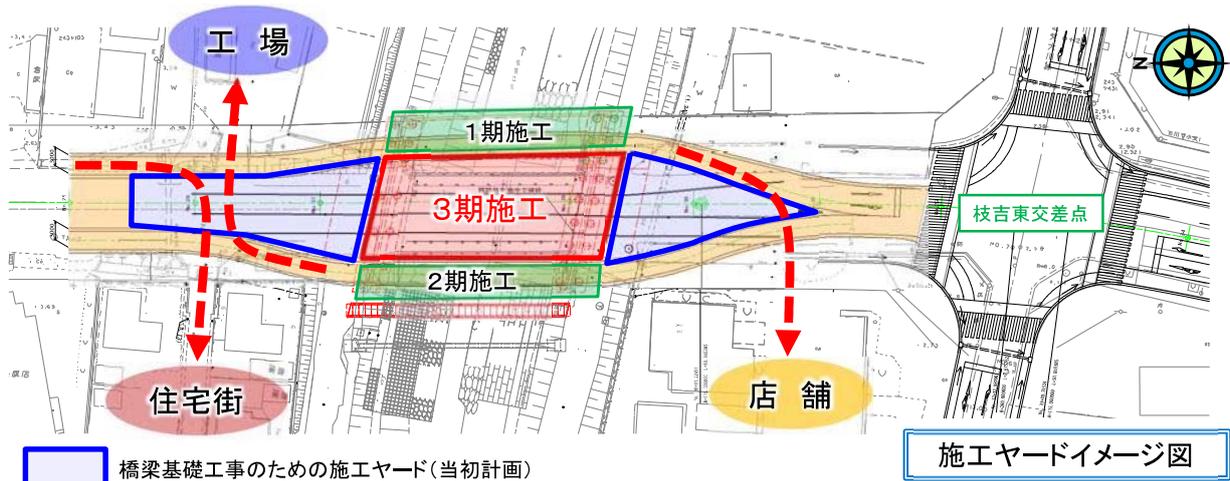
<事業費増額②>

- 橋梁工事における基礎工の施工計画見直しによる工事費の増加

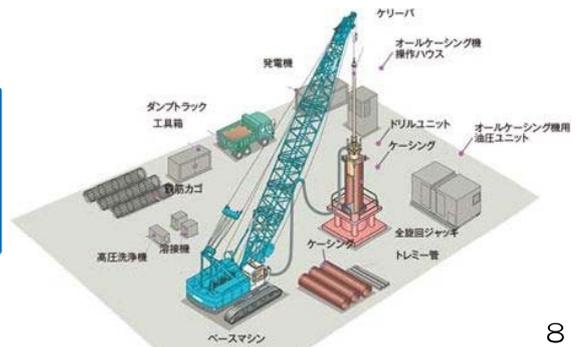


7

変更理由



- ・現況交通を確保しながらの橋梁工事のため、3期に分割した施工計画
- ・3期の工事は、道路中央に施工ヤードを必要とするが、沿線土地への乗り入れの支障となることで交通混雑が懸念された
- ・施工計画について、再検討した結果、橋上を施工ヤードとした。



8

変更理由

＜工期延長＞

- 水道管の補強工事が追加となったため。
- 橋梁工事における施工計画の再検討に時間を要したため。
- 架空線(高圧電線)の切り回しにおいて、住宅密集地による配線計画など、設計や関係者との調整に時間を要したため。

架空線切替前(撮影R2.12)

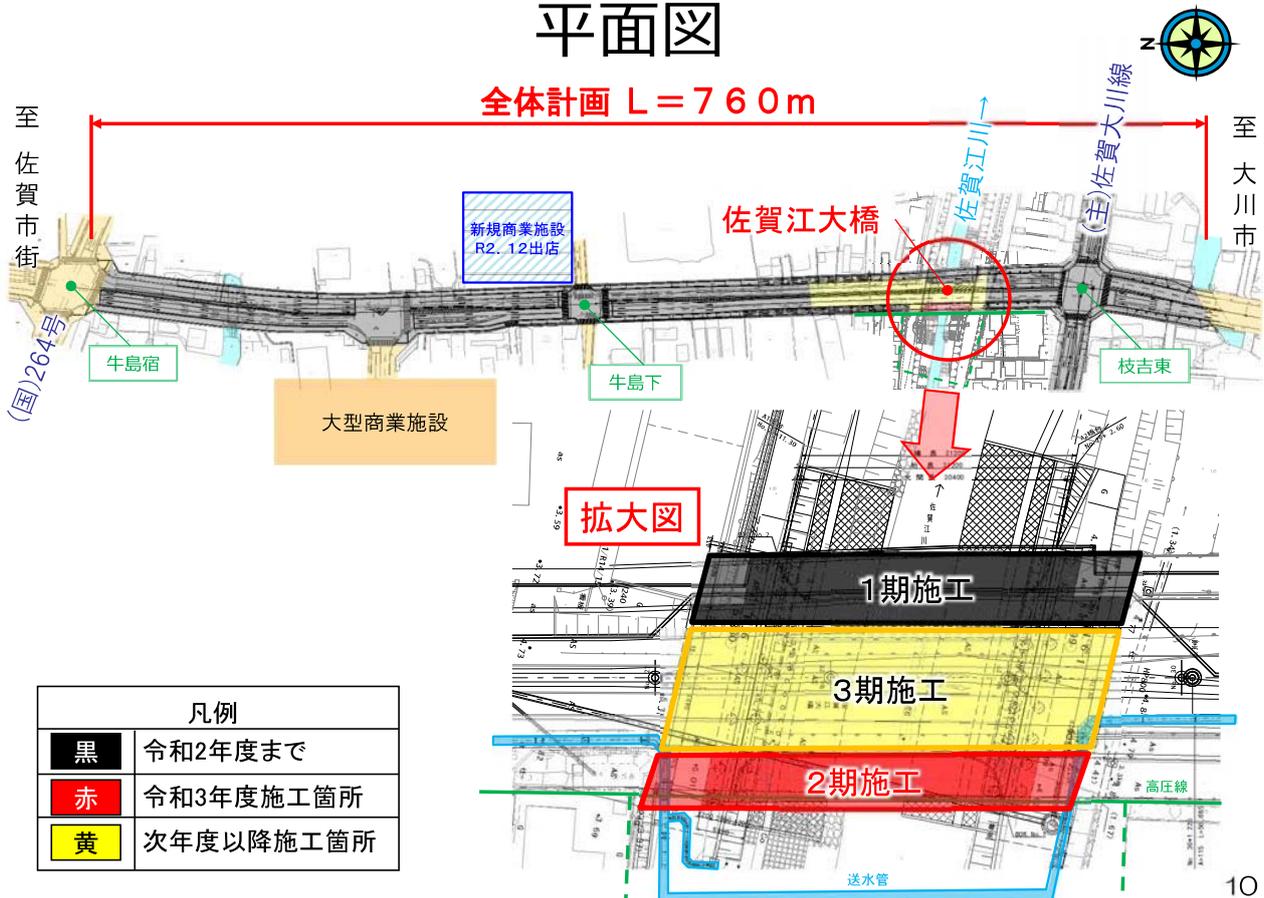


架空線切替後(撮影R3.11)



9

平面図



10

令和3年 現地状況

牛島下交差点から佐賀江大橋（南側）を望む



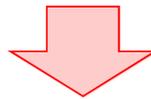
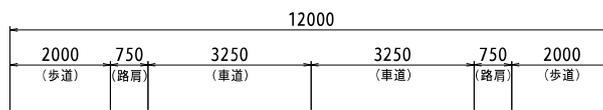
枝吉東交差点から佐賀江大橋（北側）を望む



11

横断図

現況



計画



12

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 沿道には新たな店舗が出店し、世帯数も未だ増加傾向にあるため、今後も交通量の増加が見込まれる。



13

費用対効果の要因の変化

事業費増に伴う費用の増加と工期延伸による便益の減少
B/Cは1.0を上回っている

$$\text{費用便益比 (B/C)} = 75.3 / 40.3 = 1.86$$

【便益】

走行時間短縮便益
走行経費縮小便益
交通事故減少便益

合計 = 75.3億円

【費用】

事業費 = 39.6億円
維持管理費 = 0.7億円

合計 = 40.3億円

※基準年(令和3年度)における現在価値

14

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

15

対応方針（事業課案）

- 現道拡幅(4車線化)により、交通の円滑化や安全性の向上、また、緊急輸送道路としての機能向上が図られる。
- 費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=1.86)が確保されている。
- 事業進捗率は事業費ベースで約79%[約25億円/約31億円](令和2年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。
- 地元の協力により、用地買収も完了していること、また、市街地の工事であるにもかかわらず、周辺の店舗の協力も得られており、今後の円滑な事業執行が可能である。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。

16

令和3年度公共事業再評価諮問箇所「継続・中止」理由書等

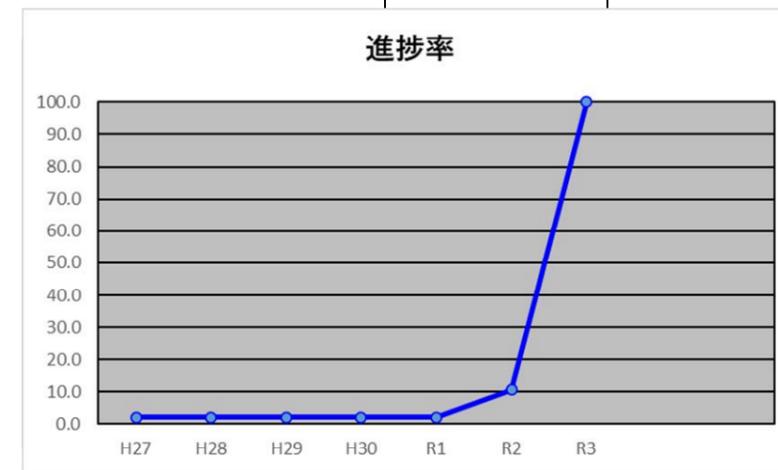
(課名： 道路課)

事業名 (路河川等名)	道路整備交付金事業(防災・安全交付金) 主要地方道 諸富西島線(徳富工区)
継続理由	<p>○歩道整備により、交通の円滑化と自転車歩行者の交通の安全性の向上が図られる。</p> <p>○事業進捗率は事業費ベースで約11% [約0.1億円/約0.7億円](令和2年度末)であるが、用地進捗率は59%となっている。</p> <p>○地元の協力により、用地買収も完了しているため、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>○よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。</p>
備考	

令和3年度再評価対象箇所
(対象：令和元年度再評価実施箇所)

(再評価実施後、一定期間(5年)が経過する前に、工期延長または事業費増額の変更を行う事業)

番号	項目	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 (事業課案)
	R1再評価時点	道路整備交付金事業 主要地方道 諸富西島線 (徳富工区) 事業主体：県 事業地：佐賀市 諸富町徳富	本路線は、国道208号(佐賀市諸富町諸富津)を起点とし、国道264号(みやき町西島)を終点とする幹線道路である。また、県東部地域と九州佐賀国際空港を結ぶ、重要な路線である。当該区間は通学路(諸富北小)に指定されているが、歩道が狭小となっている。このため、交通の円滑化及び自転車歩行者の交通の安全性の向上を目的として、整備を実施するものである。	全体事業費：0.5億円 工期：H27～R4 事業内容 延長 L=180m 幅員 W=6.0(16.0)m 改良工 L=180m 舗装工 L=180m 測定 一式 用地補償 一式	H30末進捗率：約3% (事業費ベース)	平成30年に佐賀パルナーズのホームゲーム会場になっている佐賀市立諸富体育館や食品工場が近接していることから、今後、さらなる交通量の増加が見込まれる。	-	(コスト削減) ・再生資材の利用促進を図る。 ・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	事業採択後5年間を経過した時点で未着工の事業	継続 (理由) 当該箇所の事業の必要性に変化はなく、交通の円滑化と交通安全を図るため、事業を継続したい。
	現時点	道路整備交付金事業 主要地方道 諸富西島線 事業主体：県 事業地：佐賀市 諸富町徳富		全体事業費：0.7億円 工事：H27～R3 事業内容 延長 L=180m 幅員 W=6.0(16.0)m 改良工 L=180m 舗装工 L=180m 測定 一式 用地補償 一式	R2末進捗率：約10.8% (事業費ベース)	前回評価時より大きな変化は見られない。		(コスト削減) ・再生資材の利用促進を図る。 ・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	前回再評価時より事業費増額のため再評価	継続 (理由) ・当該箇所の事業の必要性に変わりはない。 ・用地買収も完了しており、今後も円滑な事業執行が可能である。以上のことから、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。
	理由等			・現地確認を行った結果、既設舗装にひび割れが見受けられ、土質調査を行ったところ、一部軟弱地盤があり、拡幅部のみの整備では、段差が生じるなど交通に支障となることから、既設舗装部分も併せて整備する必要が生じたため						



令和3年度 再評価委員会

事業名：道路整備交付金事業

もろどみ にしじま

路線名：主要地方道 諸富西島線

とくどみ

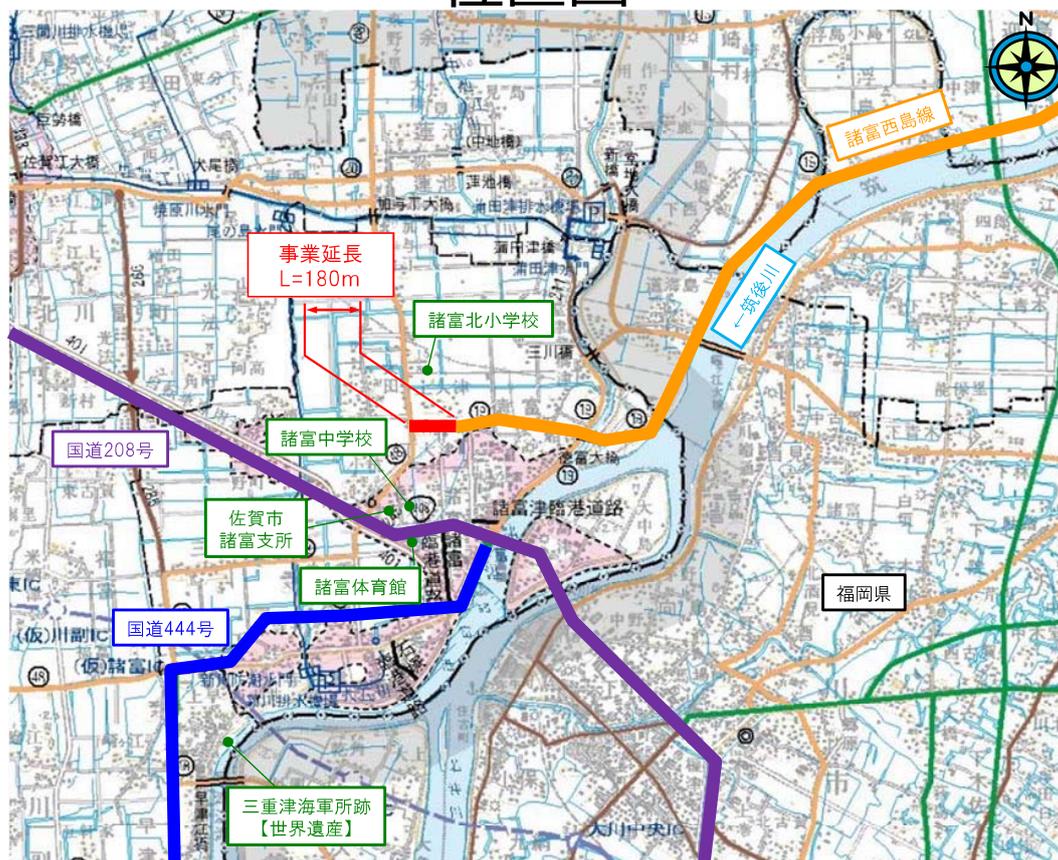
(徳富工区)

さが もろどみ とくどみ

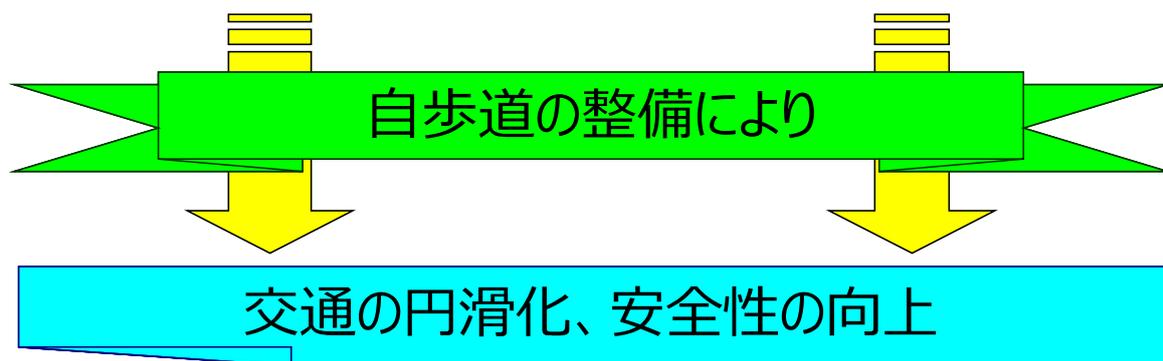
事業地：佐賀市諸富町徳富地内

前回再評価時より事業費増額のため再評価

位置図



事業目的



事業概要

	前回再評価(令和元年度)	今回
全体事業費	0.5億円	0.7億円
工期	平成27年度～令和4年度	平成27年度～令和3年度
全体延長	180m	180m
計画幅員	6.0(16.0)m	6.0(16.0)m
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=180m ・舗装工 L=180m ・測定 一式 ・用地補償 一式 	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=180m ・舗装工 L=180m ・測定 一式 ・用地補償 一式

事業の進捗状況

	令和2年度まで	令和3年度	令和4年度以降
事業費(億円)	0.1	0.6	0
進捗率(%)	10.8	100.0	100.0
用地進捗率(%)※	59.4	100.0	100.0

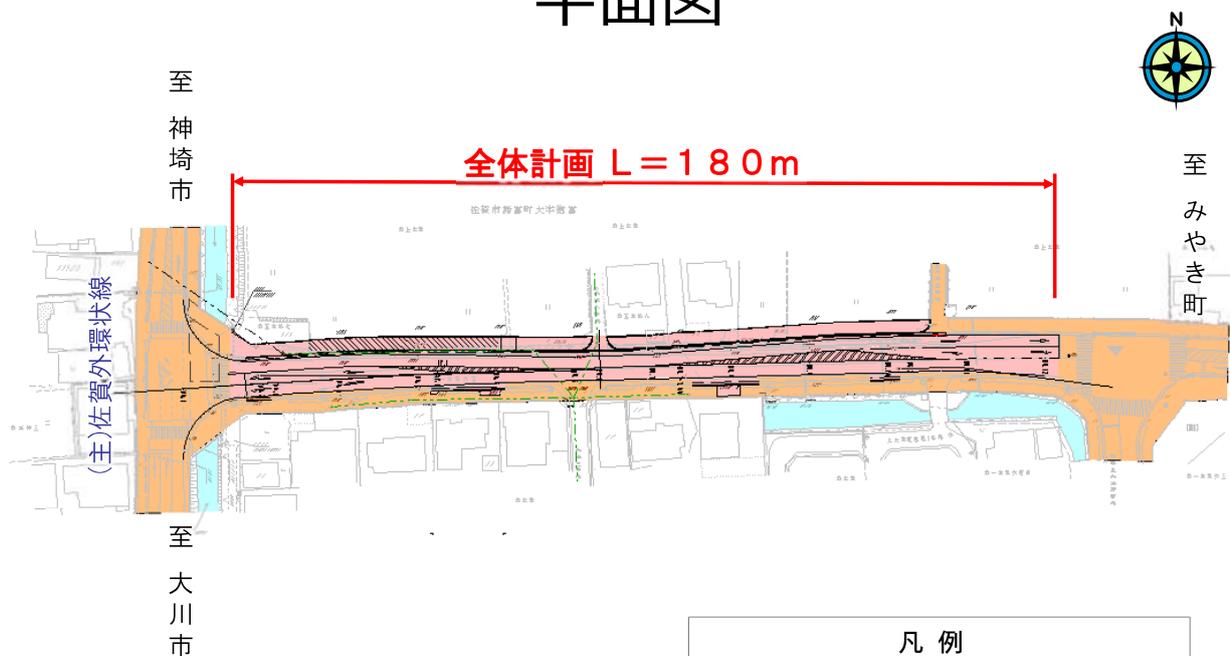
※面積ベース

変更理由

＜事業費の増＞

●現地確認を行った結果、既設舗装にひび割れが見受けられ、土質調査を行ったところ、一部軟弱地盤があり、拡幅部のみの整備では、段差が生じるなど交通に支障となることから、既設舗装部分も併せて整備する必要が生じたため

平面図



凡例	
黒	令和2年度まで
赤	令和3年度施工箇所
黄	次年度以降施工箇所

令和3年 現地状況

歩道の状況(西側から東側を望む)



歩道の状況(東側から西側を望む)

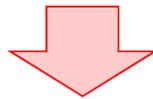


路面の状況

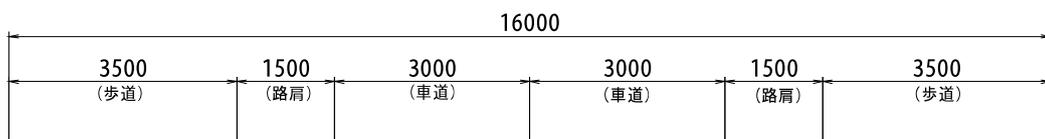


横断図

現況



計画



事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 前回評価時より大きな変化は見られない。

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）

- 歩道整備により、交通の円滑化と自転車歩行者の交通の安全性の向上が図られる。
- 事業進捗率は事業費ベースで約11%[約0.1億円/約0.7億円](令和2年度末)であり、用地進捗率は59%となっている。
- 地元の協力により、用地買収も完了しているため、今後の円滑な事業執行が可能である。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。

令和3年度公共事業再評価諮問箇所「**継続**・中止」理由書等

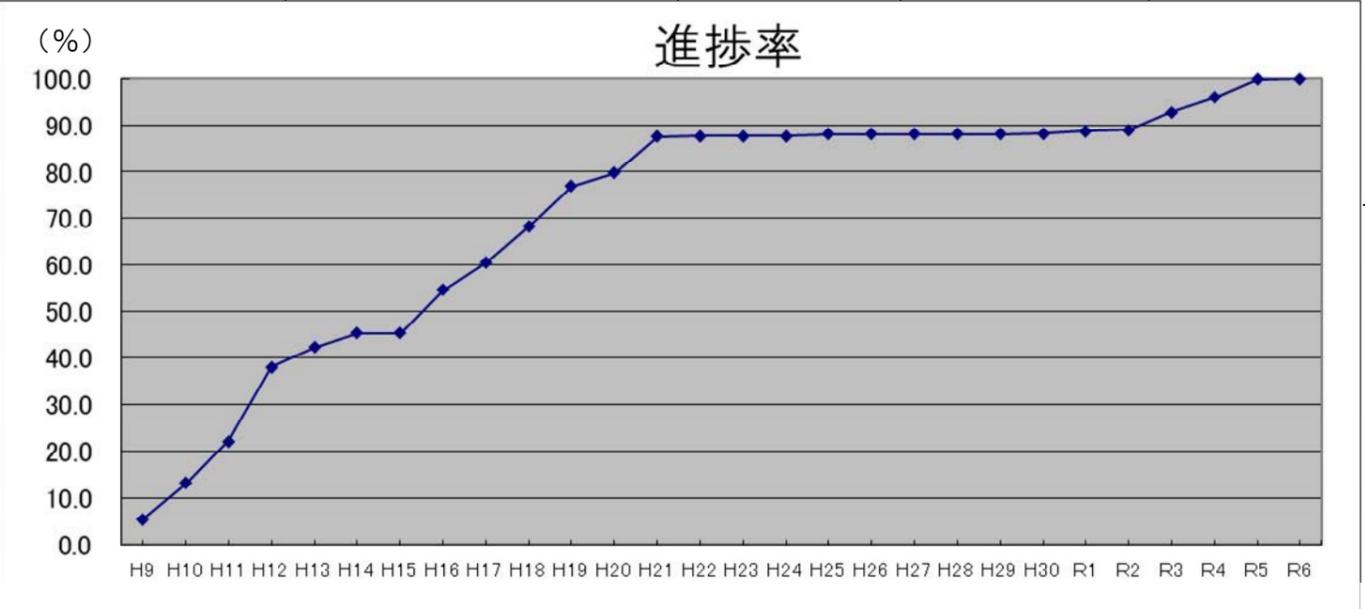
(課名： 道路課)

事業名 (路河川等名)	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 諸富西島線(迎島工区)
継続 ・中止理由	<p>○筑後川の河川改修と併せた道路整備により、交通の円滑化や安全性の向上が図られる。</p> <p>○費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=2.09)が確保されている。</p> <p>○事業進捗率は事業費ベースで約89%[約12億円/約13億円](令和2年度末)であり、用地進捗率は99%となっている。</p> <p>○本事業に係る期成会が設立されており、支援体制も整っている。長年の懸案であった移転補償について、令和3年度に契約が得られたことから、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>○よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。</p>
B/Cの 算出方法	<p>【 便益 】</p> <p>・ 走行時間短縮便益 = 31.3億円</p> <p>・ 走行経費減少便益 = 9.2億円</p> <p>・ 交通事故減少便益 = 10.7億円</p> <p>合計 = 51.1億円</p> <p>【 費用 】</p> <p>・ 事業費 = 22.6億円</p> <p>・ 維持修繕費 = 1.9億円</p> <p>合計 = 24.5億円</p> <p>費用便益 B/C = 51.1 / 24.5 = 2.09</p> <p>基準年における現在価値</p>
備考	

令和3年度再評価対象事業
(対象：平成30年度再評価実施事業)

(再評価実施後、一定期間(5年)が経過する前に、工期延長または事業費増額の変更を行う事業)

番号	項目	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	CO2削減や代替案等の可能性	再評価理由	対応方針 (事業課)
	H30再評価時点	道路整備交付金事業 主要地方道 諸富西島線 (迎島工区) 事業主体：県 事業地：神崎市 千代田町迎島	主要地方道諸富西島線は、国道208号(佐賀市諸富町諸富津)を起点とし、国道264号(みやき町西島)を終点とする主要地方道である。また、当該区間は、一級河川筑後川右岸の堤防兼用道路となっており、県東部地域から九州佐賀国際空港へのアクセス道路として利用される重要な路線である。 当該区間は、幅員狭小により、安全な離合が困難であり、車両の通行に支障を来している。また、歩道も未整備であるため、筑後川の河川改修と併せた整備により、交通の円滑化や安全性の向上を図るものである。	全体事業費：12億円 工期：H9～H33(R3) 事業内容 延長 L=2.0km 幅員 W=6.5(11.5)m 改良工 L=2.0km 舗装工 L=2.0km 樋管 1箇所 測定 一式 用地補償 一式	H29末進捗率：約93% (事業費ベース) (年平均進捗率 5%) 用地補償費は9割完了 ○H20.3.10までに事業区間の内、L=1.8kmを供用済み	九州佐賀国際空港の年間利用者数は、5年連続(H24～H29)で過去最高を更新しており、県東部地域からのアクセス道路として、今後、交通量の増加が見込まれる。	事業採択時と比較して、要因の大きな変化は見られない。 B/C=2.30	(CO2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	再評価時実施後5年が経過のため再評価	継続 (理由) 当該箇所の事業の必要性に変化はなく、引き続き筑後川河川改修事業と調整を図りながら、交通の円滑化と交通安全を図るため、事業を継続したい。
	現時点			全体事業費：12.9億円 工期：H9～R6 事業内容 延長 L=2.0km 幅員 W=6.5(11.5)m 改良工 L=2.0km 舗装工 L=2.0km 樋管 1箇所 測定 一式 用地補償 一式	R2末進捗率：約89% (事業費ベース) (年平均進捗率 4%) 用地補償費は完了	○これまでも県東部地域から九州佐賀国際空港のアクセス道路として交通量は増加しているが、九州佐賀国際空港ターミナルビル拡張などの施設機能強が行われることで、今後も空港利用者の増加が予想され、当該路線の交通量も更なる増加が見込まれる。	事業費増に伴う費用の増加と工期延伸による便益の減少 B/C=2.09	(CO2削減) ・再生資材の利用促進を図っている。 (代替案の検討) ・特になし	前回再評価時より工期延長及び事業費増額のため再評価	継続 (理由) ・当該箇所の事業の必要性に変わりはない。 ・B/C1.0以上(B/C=2.09)が確保されている。 ・用地買収が完了したことで、今後も円滑な事業執行が可能である。 以上のことから、当該事業の完成に向けて、事業をすることとしたい。
	理由等				(事業費) ・全体での移転となるよう移転方法を見直したことに伴い、補償費が増加したため。 ・堤防の盛土材に適した流用土を確保することができず、新規土を用いることで工事費が増加するため。 (工期) ・移転補償など用地取得に時間を要したため。					



令和3年度 再評価委員会

事業名: 道路整備交付金事業

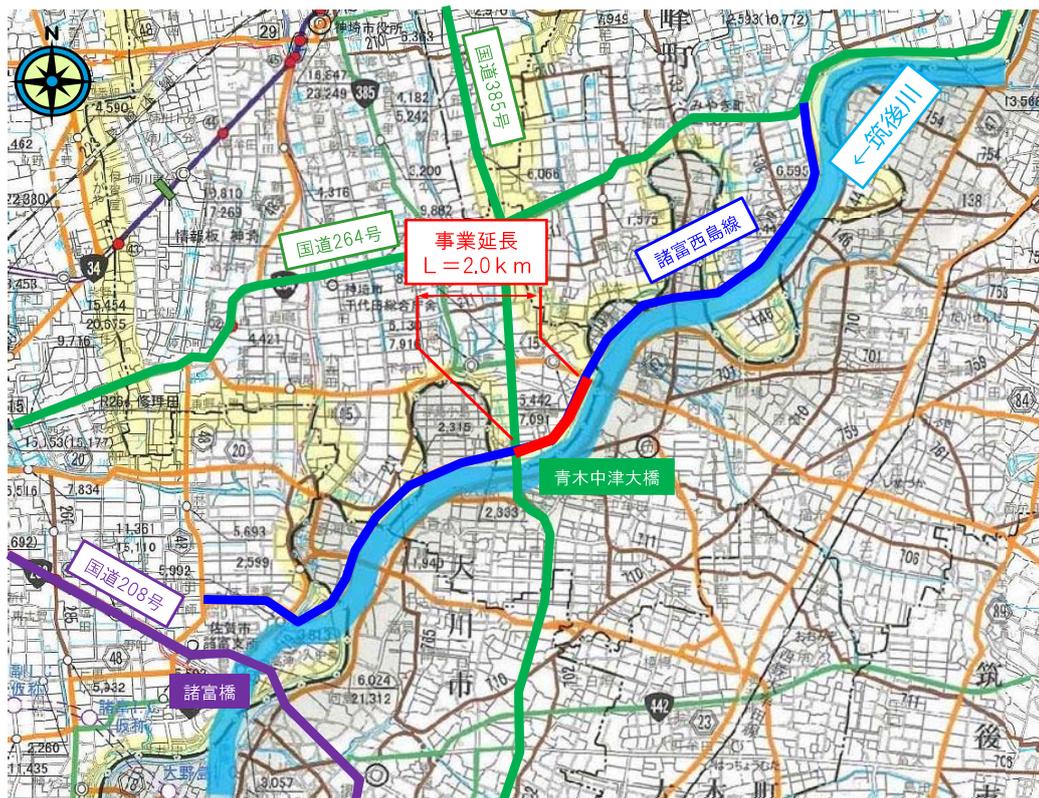
路線名: 主要地方道 諸富西島線

（迎島工区）

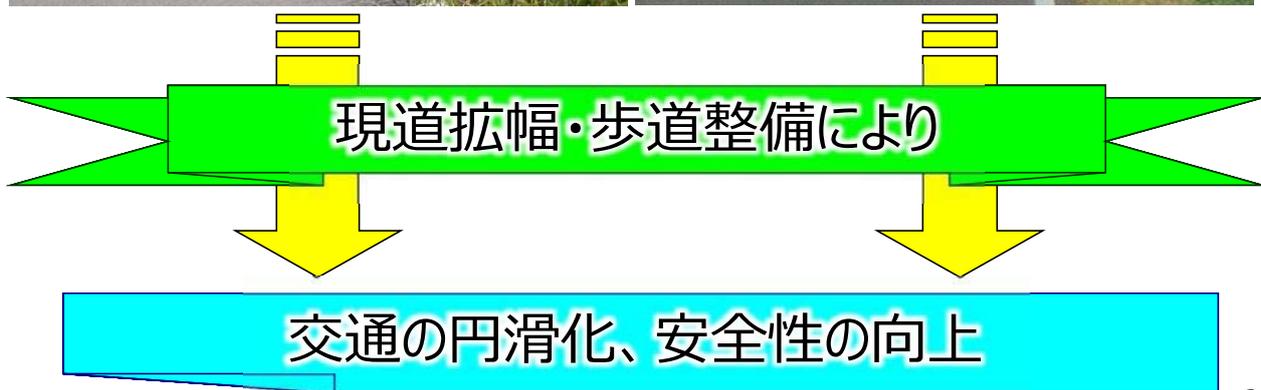
事業地: 神崎市千代田町迎島地内

前回再評価時より工期延長及び事業費増額のため再評価

位置図



事業目的



2

事業概要

	前回再評価(平成30年度)	今回
全体事業費	12.0億円	12.9億円
工期	平成9年度～令和3年度	平成9年度～令和6年度
全体延長	2.0km	2.0km
計画幅員	6.5(11.5)m	6.5(11.5)m
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=2.0km ・舗装工 L=2.0km ・樋管工 1箇所 ・測定 一式 ・用地補償 一式 	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=2.0km ・舗装工 L=2.0km ・樋管工 1箇所 ・測定 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	2.30	2.09

事業の進捗状況

	令和2年度まで	令和3年度	令和4年度以降
事業費(億円)	11.4	0.5	1.0
進捗率(%)	88.9	92.7	100.0
用地進捗率(%)※	98.5	100.0	100.0

※面積ベース

3

変更理由

<事業費増額>

- 全体での移転となるよう移転方法を見直したことに伴い、補償費が増加したため。
- 堤防の盛土材に適した流用土を確保することができず、新規土を用いることで工事費が増加するため。

<工期延長>

- 移転補償など用地取得に時間を要したため。



4

平面図



5

令和3年 現地状況

起点側より 整備済区間（諸富町側からみやき町側を望む）



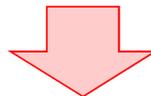
終点側より 未改良区間（みやき町側から諸富町側を望む）



6

横断図

現況



計画



7

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- これまでも県東部地域から九州佐賀国際空港へのアクセス道路として交通量は増加傾向にあり、九州佐賀国際空港ターミナルビル拡張などの施設機能強化が行われることで、今後も空港利用者の増加が予想され、当該路線の交通量も更なる増加が見込まれる。

8

費用対効果の要因の変化

事業費増による費用の増加と工期延伸による便益の減少
B/Cは1.0を上回っている

$$\text{費用便益比(B/C)} = 51.1 / 24.5 = 2.09$$

【便益】

走行時間短縮便益

走行経費縮小便益

交通事故減少便益

合計 = 51.1億円

【費用】

事業費 = 22.6億円

維持管理費 = 1.9億円

合計 = 24.5億円

※基準年(令和3年度)における現在価値

9

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。

(代替案の検討)

- 特になし

10

対応方針（事業課案）

- 筑後川の河川改修と併せた道路整備により、交通の円滑化や安全性の向上が図られる。
- 費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=2.09)が確保されている。
- 事業進捗率は事業費ベースで約89%[約12億円/約13億円](令和2年度末)であり、用地進捗率は99%となっている。
- 本事業に係る期成会が設立されており、支援体制も整っている。
長年の懸案であった移転補償について、令和3年度に契約が得られたことから、今後の円滑な事業執行が可能である。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。

11

令和3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204号(唐房バイパス工区)</p>
<p>継続理由</p>	<p>○バイパス整備により、交通の円滑化や安全性の向上が図られる。</p> <p>○費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=1.03)が確保されている。</p> <p>○事業進捗率は、事業費ベースで約60%[約48億円/約80億円](令和2年度末)であり、そのうち用地進捗率は99%となっている。</p> <p>○本事業に係る期成会が設立され早期整備が望まれており、支援体制も整っているため、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>○よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。</p>
<p>B/Cの 算出方法</p>	<p>【 便益 】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 = 89.7億円 ・ 走行費用短縮便益 = 1.5億円 ・ 交通事故減少便益 = 4.7億円 合計 = 95.9億円 <p>【 費用 】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業費 = 90.7億円 ・ 維持修繕費 = 2.2億円 合計 = 92.9億円 <p>費用便益 B/C = 95.9 / 92.9 = 1.03</p>
<p>備考</p>	

令和3年度再評価対象事業 (再評価実施後、一定期間(5年)が経過する前に、工期延長または事業費増額の変更を行う事業)
 (対象: 令和元年度再評価実施事業)

番号	項目	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)																															
R1	再評価時点	道路整備交付金事業 一般国道204号(唐房バイパス工区) 事業主体: 県 事業地: 唐津市佐志浜町~鳩川	本路線は、玄界灘に面する唐津市各地区や東松浦郡玄海町を連絡し、産業・経済・観光面など、地域を支える重要な路線である。また、唐房入口交差点については、平成25年に主要渋滞箇所位置付けられ、依然として渋滞が発生している他、現道は幅員狭小で歩道も無く円滑な交通に支障をきたしている。現道の通過交通を当該事業で整備するバイパスへ転換することにより、現道沿線の交通環境の改善や交通安全確保など整備効果を発現するため、事業を継続したい。	全体事業費: 62.6億円 工期: H17~R4 事業内容 延長 L=2.0km 幅員 W=6.5(11.0)m 改良工 L=2.0km 舗装工 L=2.0km トンネル工 1箇所 橋梁工 1橋 測定 一式 用地補償 一式	H30末進捗率: 約55% (事業費ベース) (年平均進捗率 6%) 用地補償は98%完了	呼子方面への観光客数は、若干の増加傾向にある。また、唐津東港へのクルーズ船の寄港により、新たな観光の活性化が期待でき、今後交通量の増加が見込まれる。	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 = 1.10	(コスト削減) 再生資材の利用促進を図っている。 (代替案の検討) 特になし	再評価実施後5年経過のため再評価	継続 (理由) 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。																															
	現時点			全体事業費: 80.0億円 工期: H17~R4 事業内容 延長 L=2.0km 幅員 W=6.5(11.0)m 改良工 L=2.0km 舗装工 L=2.0km トンネル工 1箇所 橋梁工 1橋 測定 一式 用地補償 一式	R2末進捗率: 約60% (事業費ベース) (年平均進捗率 5%) 用地補償は99%完了	前回評価時より、大きな変化はみられない。	全体事業費増に伴う費用の増額 B/C = 1.03	(コスト削減) 再生資材の利用促進を図っている。 (代替案の検討) 特になし	前回再評価時より事業費増額のため再評価	継続 (理由) ・当該箇所の事業の必要性に変わりはない。 ・B/C1.0以上(B/C=1.03)が確保されている。 ・要望活動が行われるなど、早期整備が望まれており、今後の円滑な事業執行が可能である。 以上のことから、当該事業の完成に向けて、事業をすることとしたい。																															
	理由等			(事業費) ・トンネル掘削において、想定より地質の状態が悪く、地山の補強などの対策工が必要となったため。 ・地山掘削を行ったところ、一部で不安定なところがあり、法面対策の追加が必要となったため。 ・擁壁の基礎部の支持力不足が確認され、基礎地盤を砕石に置き換える必要があったため。	<table border="1"> <caption>進捗率 (Progress Rate)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>進捗率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H17</td><td>0</td></tr> <tr><td>H18</td><td>5</td></tr> <tr><td>H19</td><td>10</td></tr> <tr><td>H20</td><td>15</td></tr> <tr><td>H21</td><td>20</td></tr> <tr><td>H22</td><td>25</td></tr> <tr><td>H23</td><td>30</td></tr> <tr><td>H24</td><td>35</td></tr> <tr><td>H25</td><td>40</td></tr> <tr><td>H26</td><td>42</td></tr> <tr><td>H27</td><td>43</td></tr> <tr><td>H28</td><td>44</td></tr> <tr><td>H29</td><td>45</td></tr> <tr><td>H30</td><td>48</td></tr> <tr><td>R1</td><td>50</td></tr> <tr><td>R2</td><td>60</td></tr> <tr><td>R3</td><td>80</td></tr> <tr><td>R4</td><td>100</td></tr> </tbody> </table>		年度	進捗率 (%)	H17	0	H18	5	H19	10	H20	15	H21	20	H22	25	H23	30	H24	35	H25	40	H26	42	H27	43	H28	44	H29	45	H30	48	R1	50	R2	60	R3
年度	進捗率 (%)																																								
H17	0																																								
H18	5																																								
H19	10																																								
H20	15																																								
H21	20																																								
H22	25																																								
H23	30																																								
H24	35																																								
H25	40																																								
H26	42																																								
H27	43																																								
H28	44																																								
H29	45																																								
H30	48																																								
R1	50																																								
R2	60																																								
R3	80																																								
R4	100																																								

令和3年度 再評価委員会

事業名：道路整備交付金事業

路線名：一般国道204号

とうぼう

(唐房バイパス工区)

からつ

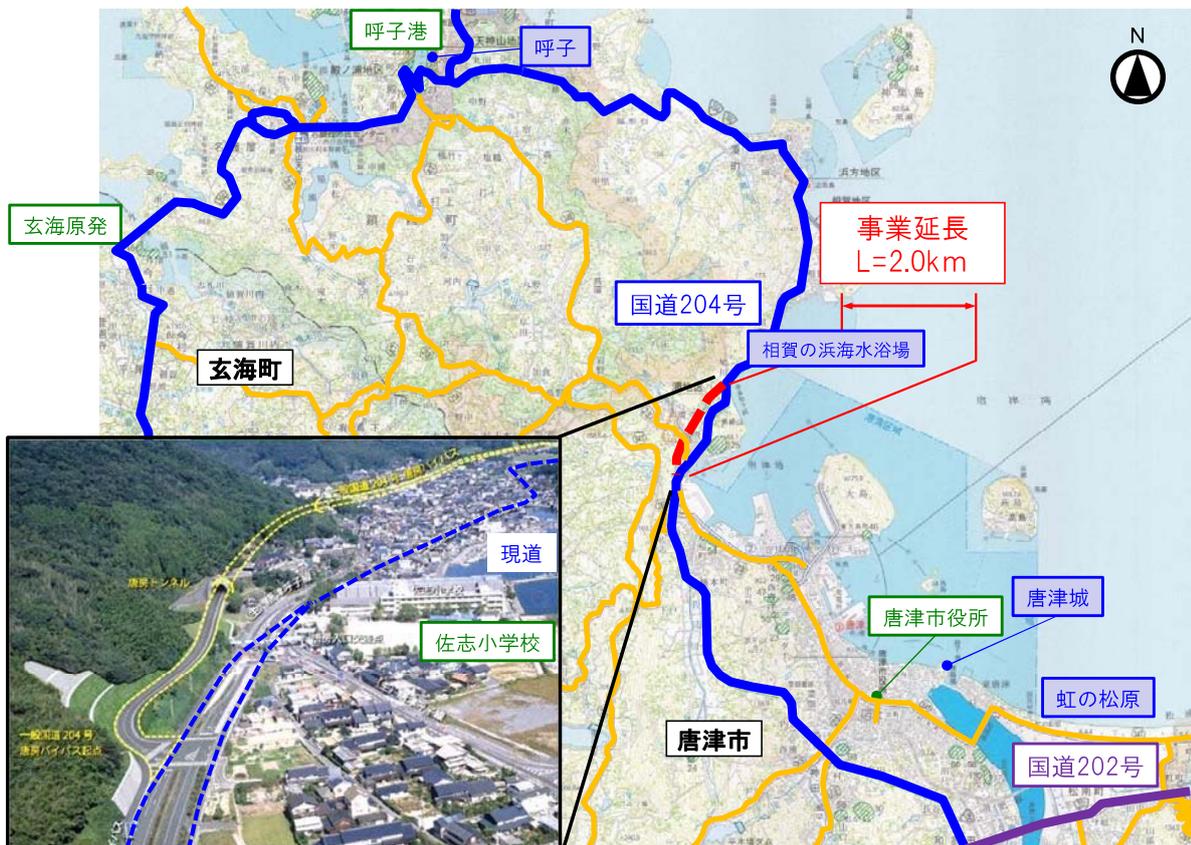
さしま

はとかわ

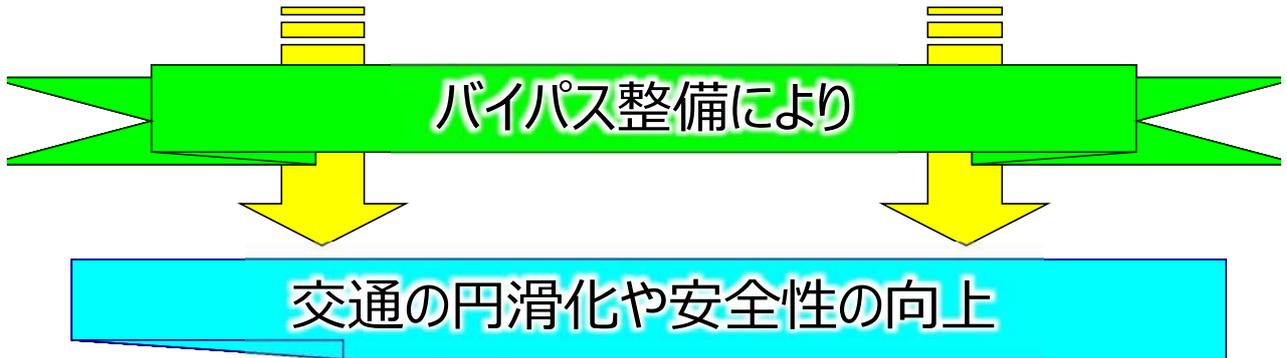
事業地：唐津市佐志浜町～鳩川

前回再評価時より事業費増額のため再評価

位置図



事業目的



事業概要

	前回再評価(令和元年度)	今回
全体事業費	62.6億円	80.0億円
工期	平成17年度～令和4年度	平成17年度～令和4年度
全体延長	2.0km	2.0km
計画幅員	6.5(11.0)m	6.5(11.0)m
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=2.0km ・舗装工 L=2.0km ・トンネル工 1箇所 ・橋梁 1橋 ・テスト 一式 	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=2.0km ・舗装工 L=2.0km ・トンネル工 1箇所 ・橋梁 1橋 ・テスト 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	1.10	1.03

事業の進捗状況

	令和2年度まで	令和3年度	令和4年度以降
事業費(億円)	47.9	14.6 (0.7)	17.5
進捗率(%)	59.9	78.1	100.0
用地進捗率(%)※	99.6	99.6	100.0

※面積ベース

()内はR2補正

変更理由(1/2)

<事業費増額①>

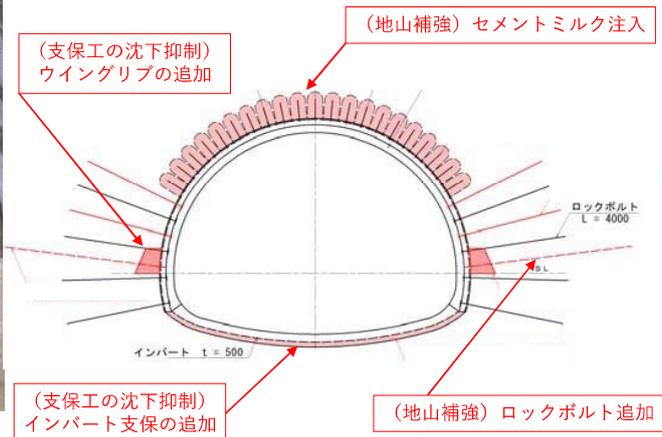
- トンネル掘削において、想定より地質の状態が悪く、地山の補強などの対策工が必要となったため

トンネル地山状況



地質不良部分(粘性土含有)

トンネル断面図
(追加対策工法を赤色で表示)



変更理由(2/2)

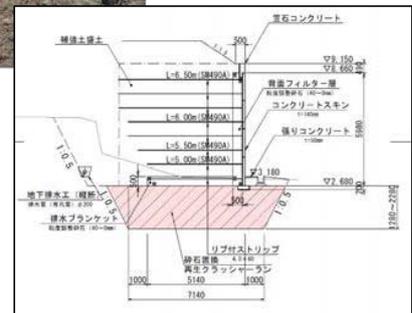
<事業費増額②>

- 地山掘削を行ったところ、一部で不安定なところがあり、法面对策の追加が必要となったため
- 擁壁の基礎部の支持力不足が確認され、基礎地盤を碎石に置き換える必要があったため

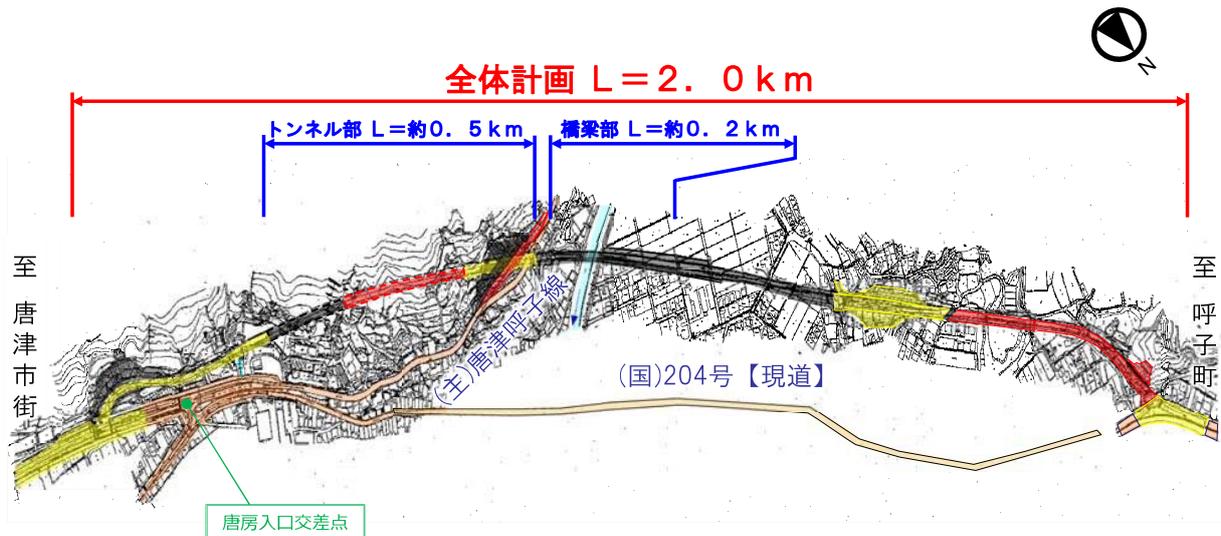
(追加の法面对策)



(擁壁基礎の土の置換え)



事業進捗状況平面図



凡例	
黒	令和2年度まで
赤	令和3年度施工箇所
黄	次年度以降施工箇所

令和3年 現地状況

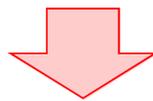


令和3年 現地状況

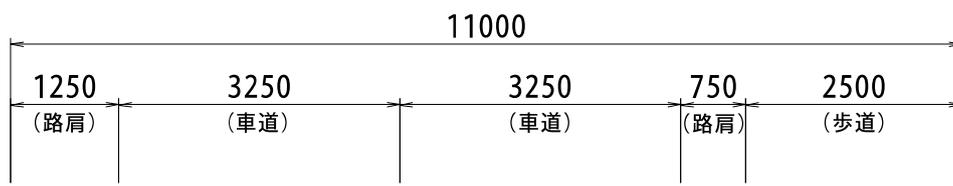


横断図

現況



計画



事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 前回評価時より、大きな変化はみられない。

費用対効果の要因の変化

全体事業費増に伴う費用の増額

B/Cは1.0を上回っている

$$\text{費用便益比}(B/C) = 95.9 / 92.9 = 1.03$$

【便益】 *四捨五入の関係で合計が一致しないことがある。

走行時間短縮便益

走行経費縮小便益

交通事故減少便益

合計 = 95.9億円

【費用】

事業費 = 90.7億円

維持管理費 = 2.2億円

合計 = 92.9億円

※基準年(令和3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。

(代替案の検討)

- 特になし

対応方針(事業課案)

- バイパス整備により、交通の円滑化や安全性の向上が図られる。
- 費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=1.03)が確保されている。
- 事業進捗率は、事業費ベースで約60%[約48億円/約80億円](令和2年度末)であり、そのうち用地進捗率は99%となっている。
- 本事業に係る期成会が設立され早期整備が望まれており、支援体制も整っているため、今後の円滑な事業執行が可能である。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。

令和3年度公共事業再評価諮問地区「**継続**・中止」理由書等

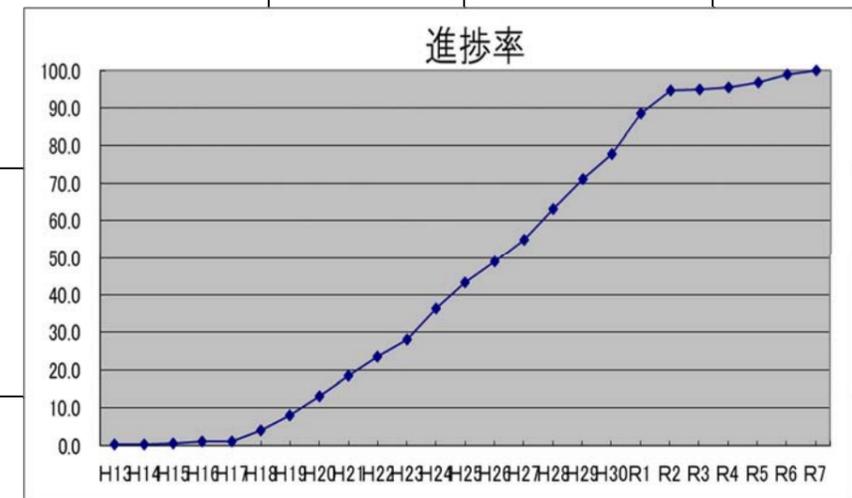
(課名：道路課)

<p>事業名 (路河川等名)</p>	<p>道路改良事業 一般国道444号(佐賀福富道路)</p>
<p>継続・中止理由</p>	<p>○佐賀福富道路の整備により、産業・観光の活性化や交通渋滞緩和および交通の円滑化、安全性の向上が図られる。</p> <p>○費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=2.01)が確保されている。</p> <p>○事業進捗率は、事業費ベースで約95%[約548億円/約580億円](令和2年度末)であり、そのうち用地進捗率は94%となっている。</p> <p>○各市町による期成会や協議会の設立、要望活動が行われるなど、早期整備が望まれており、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>○よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。</p>
<p>B/Cの算出方法</p>	<p>【便益】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 = 1,155.9億円 ・ 走行経費減少便益 = 218.2億円 ・ 交通事故減少便益 = 104.2億円 <p style="text-align: right;">合計 1,478.3億円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業費 = 721.0億円 ・ 維持管理費 = 14.6億円 <p style="text-align: right;">合計 735.6億円</p> <p>費用便益 B/C = 1,478.3 / 735.6 = 2.01</p>
<p>備考</p>	

令和3年度再評価対象事業
(対象：令和2年度再評価実施事業)

(再評価実施後、一定期間(5年)が経過する前に、工期延長または事業費増額の変更を行う事業)

番	項目	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	コスト縮減や代替案等の可能性	再評価理由	対応方針 (事業課)
	R2再評価時点	道路改良事業 一般国道444号 佐賀福富道路 事業主体：県 事業地： 佐賀市嘉瀬町中原 ～杵島郡白石町福富	有明海沿岸道路は、福岡県大牟田市から佐賀県鹿島市に至る有明海沿岸地域の各都市の交流促進及び佐賀空港と三池港との連携強化を図る約55kmの地域高規格道路である。 そのうち佐賀福富道路は、有明海沿岸道路の一部を構成し、平行する一般国道444号の交通渋滞及び交通隘路区間の回避を目的とした10.5kmの2車線のバイパスを施工するものである。 有明海沿岸道路については、各市町による期成会や協議会の設立、要望活動が行われるなど、早期整備が望まれている。	全体事業費：580億円 工期：H13～R4 事業内容 延長：10.5km 幅員：7.0(10.5)m 【暫定2車整備】 改良工 L=10.5km 橋梁工 4橋(50m以上) 舗装工 L=10.5km 測定 一式 用地補償 一式	R1末進捗率：89.7% (事業費ベース) (年平均進捗率4.7%) 用地補償契約86.8% 平成23年3月 嘉瀬南IC～久保田IC間のL=1.7kmを供用開始 平成25年3月 久保田IC～芦刈IC間のL=2.8kmを供用開始 県道 江北芦刈線のL=4.0kmを供用開始 平成28年3月 芦刈IC～芦刈南IC間のL=2.0kmを供用開始	交通量の推移 久保田町搦西 H6 14,345台/日(基準) H9 15,937台/日(1.11) H11 15,713台/日(1.10) H17 18,443台/日(1.29) H22 18,842台/日(1.31) H27 14,823台/日(1.03) 白石町福富 H6 14,908台/日(基準) H9 15,594台/日(1.05) H11 16,342台/日(1.10) H17 18,002台/日(1.21) H22 16,938台/日(1.14) H27 16,150台/日(1.08) その他社会情勢の変化 ・(国)大川佐賀道路は、一部一般道を利用し、平成21年3月に供用開始を行い、随時延伸が行われている。 ・九州佐賀国際空港にLCC就航(H26) ・平成25年5月に佐賀県医療センター好生館が開院。 ・道の駅しろいしが令和元年6月にオープンした。 ・佐賀福富道路の先線である福富鹿島道路が整備区間に指定された(H17.3)	事業採択時と比較して費用対効果要因の大きな変化は見られない。 B/C=2.29	(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。 ・他工事で発生する残土を本工事の盛土等に流用し、コスト縮減を図る。 (代替案の検討) ・特になし	再評価実施後5年が経過	継続 (理由) 当該箇所の事業の必要性に変化はなく、産業・観光振興、交通の円滑化、交通安全の向上、災害時の緊急輸送道路や代替道路としての機能確保を図るため、事業を継続したい。
	今回再評価			全体事業費：580億円 工期：H13～R7 事業内容 延長：10.5km 幅員：7.0(10.5)m 【暫定2車整備】 改良工 L=10.5km 橋梁工 4橋(50m以上) 舗装工 L=10.5km 測定 一式 用地補償 一式	R2末進捗率：94.5% (事業費ベース) (年平均進捗率4.7%) 用地補償契約94.4% 令和3年7月 芦刈南IC～福富北IC～福富IC間のL=3.5kmを供用開始	○令和3年7月に福富ICが供用され、嘉瀬南ICから福富ICまで10kmが繋がった。 ○これにより、利便性が増して有明海沿岸道路の利用者が増えた。(嘉瀬南IC利用)10,733台 13,019台(+2,286台)(台/12時間)	工期延長による便益の減少 B/C=2.01	同上	前回評価時より工期延長のため再評価	継続 (理由) ・当該箇所の事業の必要性に変わりはない。 ・B/C1.0以上(B/C=2.01)が確保されている。 ・要望活動が行われるなど、早期整備が望まれており、今後の円滑な事業執行が可能である。
	理由等				(工期) ・浸水規模の見直しによる設計修正が必要となったため ・文化財の発掘調査が必要となったため					



令和3年度 再評価委員会

事業名: 道路改良事業

路線名: 一般国道444号(佐賀福富道路) さが ふくどみ どうろ

事業地: 佐賀市嘉瀬町～杵島郡白石町 さが かせ きしま しらいし

前回再評価時より工期延長のため再評価

位置図

➤ 福岡県大牟田市と佐賀県鹿島市を結ぶ延長約55kmの地域高規格道路



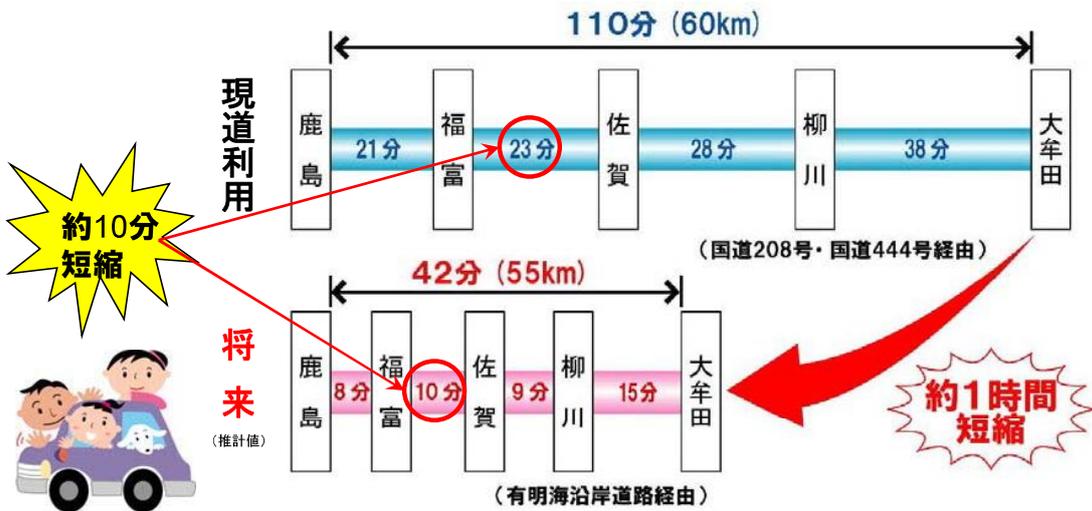
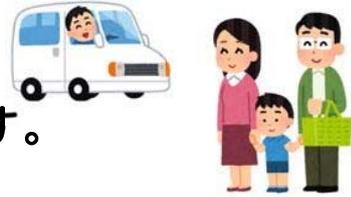
事業目的

人・モノ・地域がさらに近くなり県民の生活がますます便利に!

○移動時間が短くなり、

自動車通勤などの日常生活

が便利になります。



2

事業目的

○輸送距離が短縮され、農産物や海産物などの産品を、遠くまで鮮度を保ったまま出荷できます。

新たな地域の活性化に



れんこん



さば



さば

○今まで使っていた道路の交通量が減少します。

渋滞の緩和



33%減少
(約△5,700台/12h)



現道からの交通転換



〈有明海沿岸道路〉



3

事業目的

【現道:国道444号 住之江橋】
橋梁部が、幅員が狭く、大型車のすれ違いの時に、渋滞が発生していた。



13,215/12h (大型1,355台/12h) (R3.1)



大型車70%減少
(約△950台/12h)

大型車の
現道からの交通転換



5,051/12h (大型400台/12h) (R3.10)



9,532/12h (大型989台/12h) (R3.10)

事故の減少



(嘉瀬新町交差点~本土居交差点)
事故件数17件⇒6件



4

事業概要

	前回再評価(令和2年度)	今回
全体事業費	580億円	580億円
工期	平成13年度~令和4年度	平成13年度~令和7年度
全体延長	10.5km	10.5km
計画幅員	7.0(10.5)m	7.0(10.5)m
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 改良工 L=10.5km 橋梁工 4橋(50m以上) 舗装工 L=10.5km テスト 一式 用地補償 一式 	<ul style="list-style-type: none"> 改良工 L=10.5km 橋梁工 4橋(50m以上) 舗装工 L=10.5km テスト 一式 用地補償 一式
費用対効果	2.29	2.01

事業の進捗状況

	令和2年度まで	令和3年度	令和4年度以降
事業費(億円)	548.3	3.0(3.0)	28.7
進捗率(%)	94.5	95.1	100.0
用地進捗率(%)	94.4	94.4	100.0

※面積ベース

()内はR2補正

5

事業期間延伸の理由

- ①(仮)佐賀ジャンクション道路計画の見直し〔設計修正:2年間〕
- ②(仮)佐賀ジャンクション部の埋蔵文化財発掘調査の実施
〔調査:1年間〕

① (仮) 佐賀ジャンクション道路計画の見直し

- 最近の降雨状況を踏まえた最大浸水深が示されたため、これを基に設計を見直すこととした。
この設計の見直しに2年間の期間を要したため。

②埋蔵文化財発掘調査の実施

- 隣接する佐賀道路で文化財が確認され、(仮)佐賀ジャンクション部でも文化財の発掘調査が必要となり、埋蔵文化財発掘調査に1年間の期間を要する見込があるため。

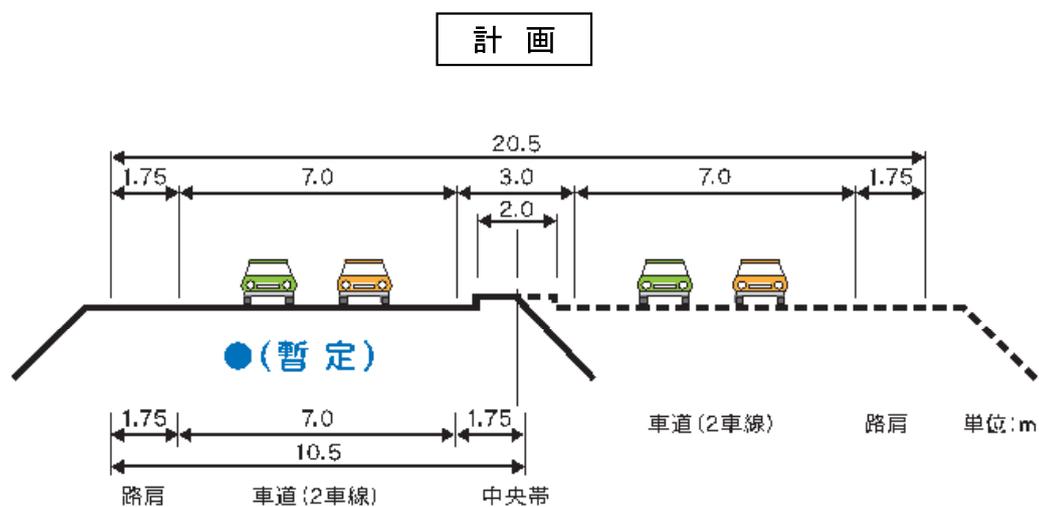
6

令和3年 現地状況



7

横断図



8

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 令和3年7月に福富ICが供用され、嘉瀬南ICから福富ICまでの10kmがつながった。
- これにより、利便性が向上し、有明海沿岸道路の利用者が増えた。
(嘉瀬南IC利用)10,733台 ⇒ 13,019台(+2,286台)(台/12時間)

9

費用対効果の要因の変化

工期延長による便益の減少
B/Cは1.0を上回っている

費用便益比(B/C) = 1,478.3 / 735.6 = 2.01

【便益】

走行時間短縮便益
走行経費縮小便益
交通事故減少便益

合計 = 1,478.3億円

【費用】

事業費 = 721.0億円
維持管理費 = 14.6億円

合計 = 735.6億円

※基準年(令和3年度)における現在価値

10

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。
- 他工事で発生する残土を本工事の盛土等に流用し、コスト縮減を図る。

(代替案の検討)

- 特に無し

11

対応方針（事業課案）

- 佐賀福富道路の整備により、産業・観光の活性化や交通渋滞緩和および交通の円滑化、安全性の向上が図られる。
- 費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=2.01)が確保されている。
- 事業進捗率は、事業費ベースで約95% [約548億円/約580億円]（令和2年度末）であり、用地進捗率は94%となっている。
- 各市町による期成会や協議会の設立、要望活動が行われるなど、早期整備が望まれており、今後の円滑な事業執行が可能である。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。

令和3年度公共事業再評価諮問地区「継続」理由書等

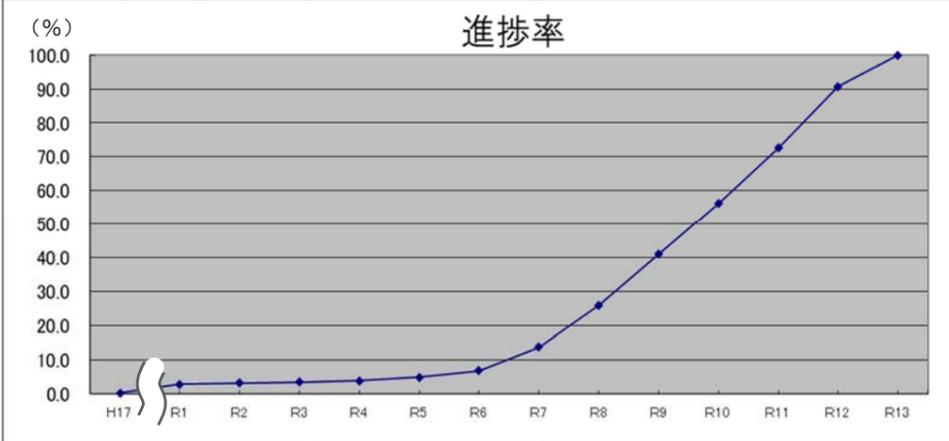
(課名： 道路課)

<p>事業名 (路河川等名)</p>	<p>道路改良事業 一般国道444号(福富鹿島道路)</p>
<p>継続理由</p>	<p>○福富鹿島道路の整備により、産業・観光の活性化や交通渋滞緩和および交通の円滑化、安全性の向上が図られる。</p> <p>○費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=2.71)が確保されている。</p> <p>○事業進捗率は、事業費ベースで約3%[約5億円/約164億円](令和2年度末)であり、そのうち用地買収は未着手となっている。</p> <p>○各市町による期成会の設立、要望活動が行われるなど、早期整備が望まれており、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>○よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。</p>
<p>B/Cの算出方法</p>	<p>【 便益 】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 = 274.8億円 ・ 走行費用短縮便益 = 73.6億円 ・ 交通事故減少便益 = 5.2億円 合計 = 353.6億円 <p>【 費用 】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業費 = 127.5億円 ・ 維持修繕費 = 2.8億円 合計 = 130.3億円 <p>費用便益 B/C = 353.6 / 130.3 = 2.71</p>
<p>備考</p>	

令和3年度再評価対象事業
(対象：令和元年度再評価実施事業)

(前回の再評価実施後5年が経過した時点で継続中又は未着工の事業)

番号	項目	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	CO2削減や代替案等の可能性	再評価理由	対応方針 (事業課)
	R1再評価時点	道路改良事業 一般国道444号 (福富鹿島道路) 事業主体：県 事業地：白石町	有明海沿岸道路は有明海北部沿岸地域を通り、福岡県大牟田市と鹿島市を結ぶ延長約5.5kmの幹線道路であり、平成6年12月に地域高規格道路の計画路線に指定された。 そのうち福富鹿島道路は、地域間の交流支援とともに曲線半径100m以下の線形不良箇所が6箇所存在し、交通事故が年平均30件発生している国道444号のバイパス機能の役割も担っている。 本事業は、福富鹿島道路のうちの鹿島市側から3.6kmの区間を施工するものである。 有明海沿岸道路については、各市町による期成会や協議会の設立、要望活動が行われるなど、早期整備が望まれている。	全体事業費：164億円 (暫定供用分) 工期：H17～R5 事業内容 延長 L=3,600m (暫定2車線) 幅員 W=7.0(10.5)m 改良工 L=3,600m 舗装工 L=3,600m 橋梁 一式 測定 一式 用地補償 一式	H30末進捗率 約2% (事業費ベース) これまでに、環境影響評価の手続き及び測量・調査・設計を実施してきている。	・平成18年度に隣接工区の佐賀福富道路に工事着手しており、平成28年3月に芦刈IC～芦刈南IC間(約2.0km)が開通し、嘉瀬南IC～芦刈南ICまでの約6.5kmが自動車専用道路として供用している ・H25.5月に佐賀県医療センター好生館が開院 ・令和元年6月に福富IC付近に道の駅「しろいし」がオープン ・(国)有明海沿岸道路の福岡県側は、令和3年10月現在、約23.8kmが自動車専用道路として供用されている。	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=2.80	(コスト削減) ・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削減を図る。 ・他工事で発生する残土を本工事の盛土等に流用し、コスト削減を図る。 (代替案の検討) 特になし	再評価実施後5年経過のため再評価	継続 (理由) 当該箇所は、有明海沿岸道路の一部を形成しており、有明海沿岸地域全体の地域間交流を促進し産業や観光の活性化に大きく寄与すると共に、救急搬送や災害発生時の避難、救援物資の輸送等「命をつなぐ道」としても大きな期待が寄せられている。 当該箇所の事業の必要性に変化はなく、費用対効果の高さや、円滑な交通の確保による地域経済の発展等を勘案し、事業を継続することとしたい。
	今回再評価									
				(工期) ・道路構造や地盤改工法などの見直しに期間を要しており、工期を延伸						



令和3年度 再評価委員会

事業名: 道路改良事業

路線名: 一般国道444号(福富鹿島道路)

事業地: 杵島郡白石町牛屋～深浦

前回再評価時より工期延長のため再評価

位置図

➤ 福岡県大牟田市と佐賀県鹿島市を結ぶ延長約55kmの地域高規格道路



事業目的

人・モノ・地域がさらに近くなり県民の生活がますます便利に!

○移動時間が短くなり、

自動車通勤などの日常生活

が便利になります。



5

事業目的

交通渋滞の緩和

渋滞状況(室島南交差点)

交差点に踏切が近接し渋滞!
円滑な通行に支障を来している!



福富鹿島道路の整備によって交通渋滞の緩和

6

事業目的

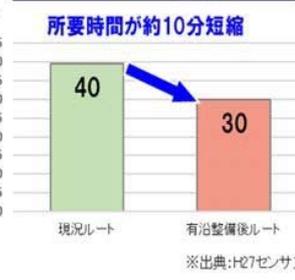
佐賀県医療センター好生館を拠点とする30分カバー圏域



鹿島市・太良町を出勤先とする
救急搬送件数の推移(主要搬送医療機関)



鹿島市～医療センター好生館
の所要時間の変化



事業目的

交通の円滑化・安全性の確保

国道444号は・・・

- ・ 小学校が隣接しているが歩道が無い
- ・ 道路線形不良箇所が多く見通しが悪い



福富鹿島道路の整備によって現道交通の円滑化・安全性の向上

事業概要

	前回再評価(令和元年度)	今回
全体事業費	164億円	164億円
工期	平成17年度～令和5年度	平成17年度～令和13年度
全体延長	3.6km(暫定2車線)	3.6km(暫定2車線)
計画幅員	7.0(10.5)m	7.0(10.5)m
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=3.6km ・橋梁工 一式 ・舗装工 L=3.6km ・テスト 一式 用地補償 一式 	<ul style="list-style-type: none"> ・改良工 L=3.6km ・橋梁工 一式 ・舗装工 L=3.6km ・テスト 一式 用地補償 一式
費用対効果	2.80	2.71

事業の進捗状況

	令和2年度まで	令和3年度	令和4年度以降
事業費(億円)	5.1	0.3	158.6
進捗率(%)	3.1	3.3	100.0
用地進捗率(%)	0.0	0.0	100.0

9

変更理由

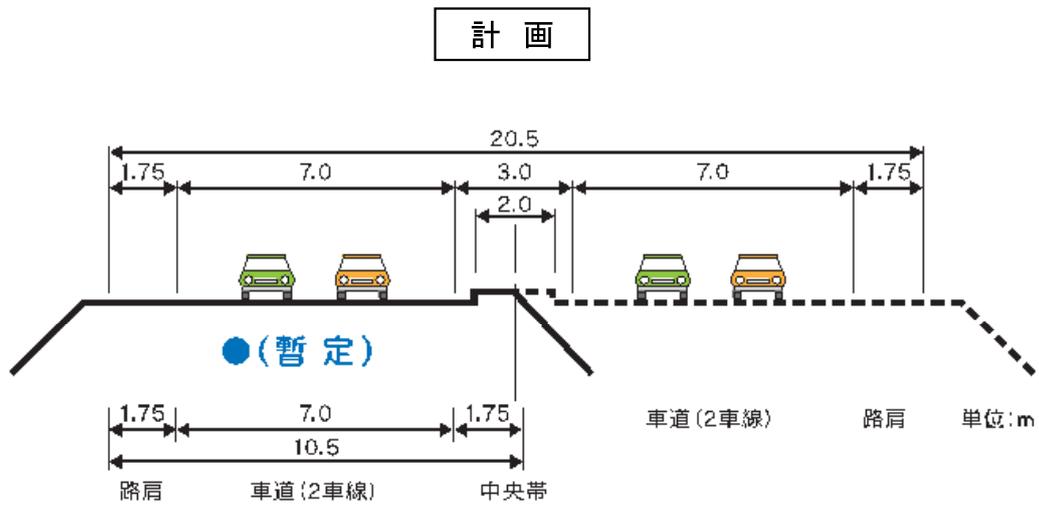
<工期延長>

●地質調査を行った結果、有明海特有の軟弱地盤層が、想定よりも厚く、土質も悪いことが判明した。

このことから、道路の構造(盛土や橋梁等)や地盤改良工法などの見直しが必要となり、これらの作業に不測の期間を要しており、今回、事業期間の延伸(令和5年度→令和13年度)を再評価委員会に諮るものである。

10

横断図



1 1

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 前回評価時より、大きな変化はみられない。

1 2

費用対効果の要因の変化

工期延長による便益の減少
B/Cは1.0を上回っている

$$\text{費用便益比}(B/C) = 353.6 / 130.3 = 2.71$$

【便益】

走行時間短縮便益

走行経費縮小便益

交通事故減少便益

合計 = 353.6億円

【費用】

事業費 = 127.5億円

維持管理費 = 2.8億円

合計 = 130.3億円

※基準年(令和3年度)における現在価値

10

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。
- 他工事で発生する残土を本工事の盛土等に流用し、コスト縮減を図る。

(代替案の検討)

- 特に無し

14

対応方針（事業課案）

- 福富鹿島道路の整備により、産業・観光の活性化や交通渋滞緩和および交通の円滑化、安全性の向上が図られる。
- 費用対効果についても、B/C1.0以上(B/C=2.71)が確保されている事業である。
- 事業進捗率は、事業費ベースで約3%[約5億円/約164億円](令和2年度末)であり、用地買収は未着手となっている。
- 各市町による期成会の設立、要望活動が行われるなど、早期整備が望まれており、今後の円滑な事業執行が可能である。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。