

令和5年度公共事業 再評価諮問箇所個別資料

道路課 道路橋りょう補助事業等 8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

① 道路橋りょう補助事業（北茂安三田川線(中津隈)）

P4～

- ② 道路整備交付金事業
(久留米基山筑紫野線(二本黒木)) P10～
- ③ 道路整備交付金事業 (国道 204 号(黒川・瀬戸))
P17～
- ④ 道路整備交付金事業 (国道 204 号(木場))
P24～
- ⑤ 道路整備交付金事業 (肥前呼子線(梨川内))
P31～
- ⑥ 道路整備交付金事業 (佐賀脊振線(兵庫))
P38～
- ⑦ 道路整備交付金事業
(伊万里畑川内巖木線(平山下)) P45～
- ⑧ 道路整備交付金事業 (三瀬神埼線 (広滝))
P52～

令和5年度公共事業再評価諮問箇所一覧表

道 路 課

令和5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	北茂安三田川線 (中津隈橋工区)	— H26～R8	— 86%	継続
2	道路整備交付金事業	久留米基山筑紫野線 (二本黒木工区)	— H26～R13	— 14%	継続
3	道路整備交付金事業	国道204号 (黒川・瀬戸工区)	— H26～R15	— 30%	継続
4	道路整備交付金事業	国道204号 (木場工区)	— H26～R10	— 33%	継続
5	道路整備交付金事業	肥前呼子線 (梨川内工区)	— H26～R7	— 71%	継続
6	道路整備交付金事業	佐賀脊振線 (兵庫工区)	H8～R9 H8～R13	17% 14%	継続
7	道路整備交付金事業	伊万里畑川内蔵木線 (平山下工区)	H26～R8 H26～R15	1% 7%	継続
8	道路整備交付金事業	三瀬神埼線 (広滝工区)	H24～R6 H24～R6	69% 65%	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B/C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

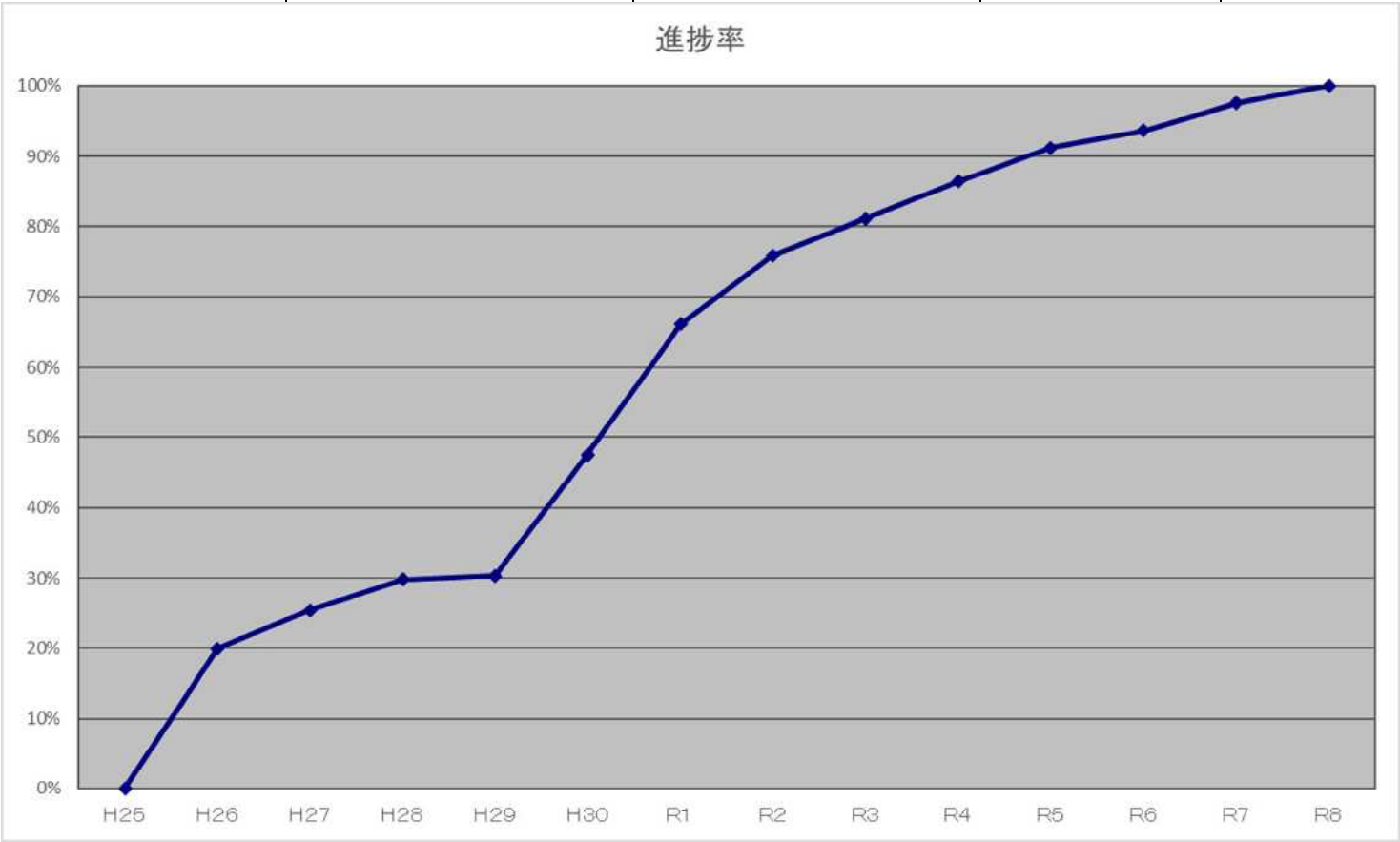
令和５年度公共事業再評価諮問箇所「継続・中止」理由書等

(課名：道路課)

事業名 (路河川等名)	道路橋りょう補助事業（交通安全対策） 主要地方道 北茂安三田川線（中津隈橋工区）
継続・中止理由	○当該区間は、幹線道路であり交通量も多いが、歩道がなく、通勤通学時間帯には安全な通行に支障をきたしている。 ○通学路点検において、要対策箇所となっており、早急な対応が必要となっている。 ○事業を継続することにより、交通の円滑化と自転車歩行者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 86% [約 11 億円/約 13 億円]（令和４年度末）であり、そのうち用地進捗率は約 85%（面積ベース）となっている。 ○早期整備が望まれており、今後も事業執行が必要である。 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。
備考	

令和 5 年度再評価対象事業箇所（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	コスト削減や代替案 等の可能性	再評価理由	対応方針 (事業観)	備考
	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) 事業主体：県 事業地：三養基 郡みやき町中 津隈	主要地方道北茂安三田川線は、みやき町を中心として、その周辺部を環状する幹線道路である。 当該区間は、通学路として利用されているが、歩道が無く、通勤通学時間帯には車両と自転車・歩行者が交錯するなど、安全かつ円滑な交通に支障をきたしている状況である。 このため、交通の円滑化と自転車歩行者の安全性の向上を図ることを目的として、事業備を実施するものである。	全体事業費：13億円 工期：H26～R8 工事内容 延長 L=750m 幅員 W=6.5 (15.0) m 改良工 L=750m 舗装工 L=750m 橋梁工 N=1橋 測量試験 一式 用地補償 一式	R4末進捗率：約86% (事業費ベース) (年平均進捗率：約10%) ○用地補償契約率：約85% (面積ベース)	・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。 ・自動車交通量や自転車・歩行者数が多く、現在も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。	－	(コスト削減) ・再生資材の利用促進を図る。 (代替案の検討) ・特になし	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	継 続 (理由) ・当該区間は幹線道路であり、交通量も多いが、歩道がなく、通勤通学時間帯には安全かつ円滑な交通に支障をきたしている。 ・通学路点検において、要対策箇所となっている。 ・地元からも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。 このため、当該区間の交通の円滑化と自転車歩行者の安全性の向上を図るために、事業を継続することとしたい。	



令和5年度 再評価委員会

道路橋りょう補助事業

きた しげ やす み た がわ
主要地方道 北茂安三田川線

なか つ くま
(中津隈橋工区)

み や き なか つ くま
三養基郡みやき町中津隈地内

再評価理由

事業採択後10年を経過するため

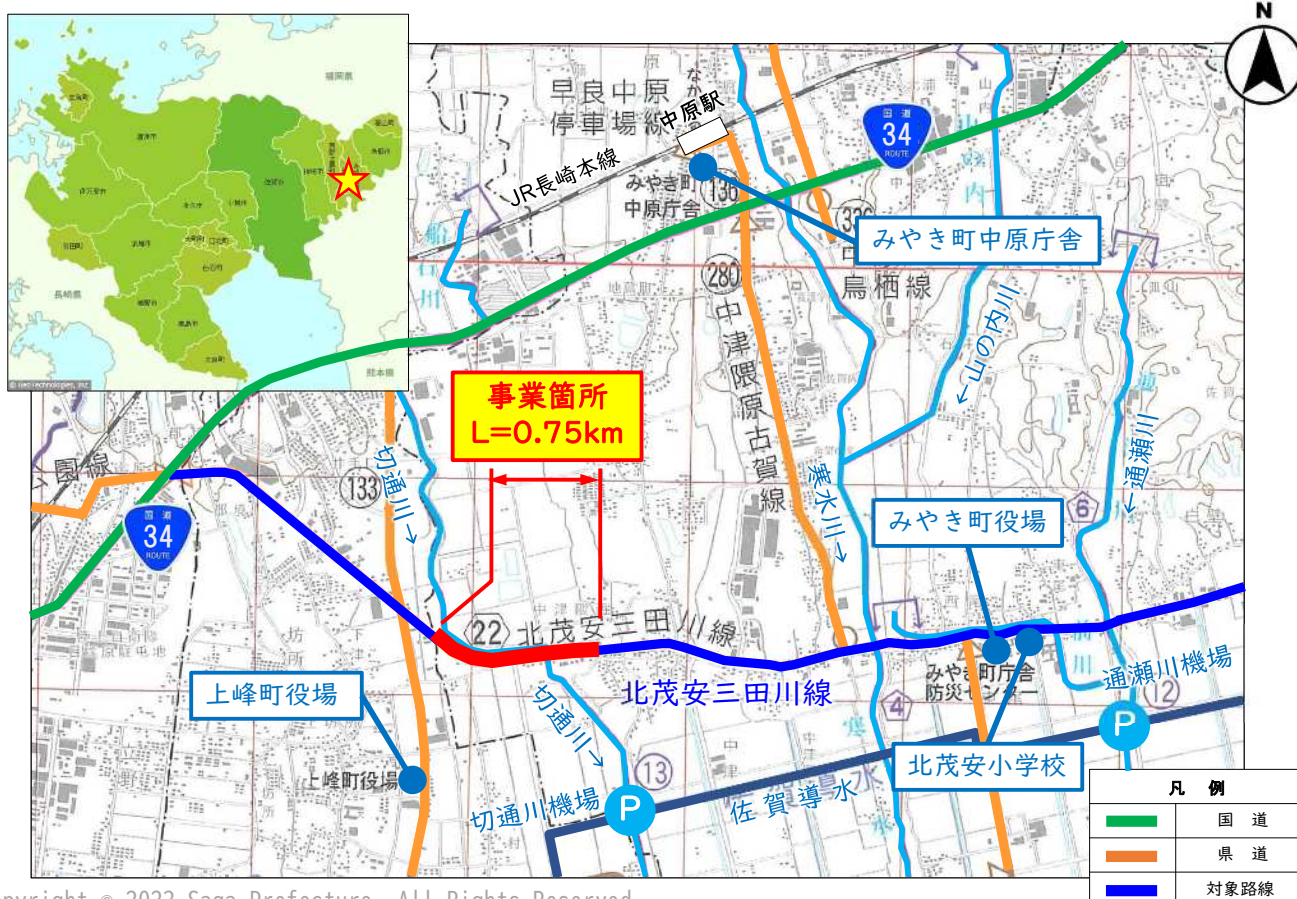
事業採択時：交付金事業 令和3年度から：道路橋りょう補助事業に移行

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.



佐賀県 県土整備部 道路課

位置図



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業目的



現道拡幅・歩道の設置により



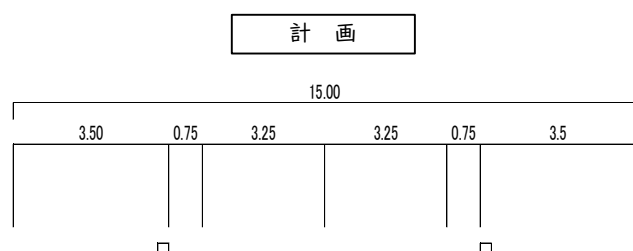
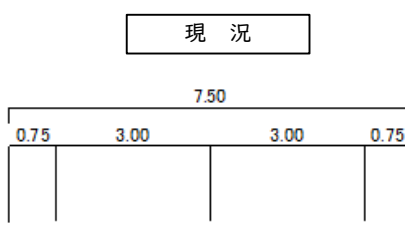
交通の円滑化

安全性の向上

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

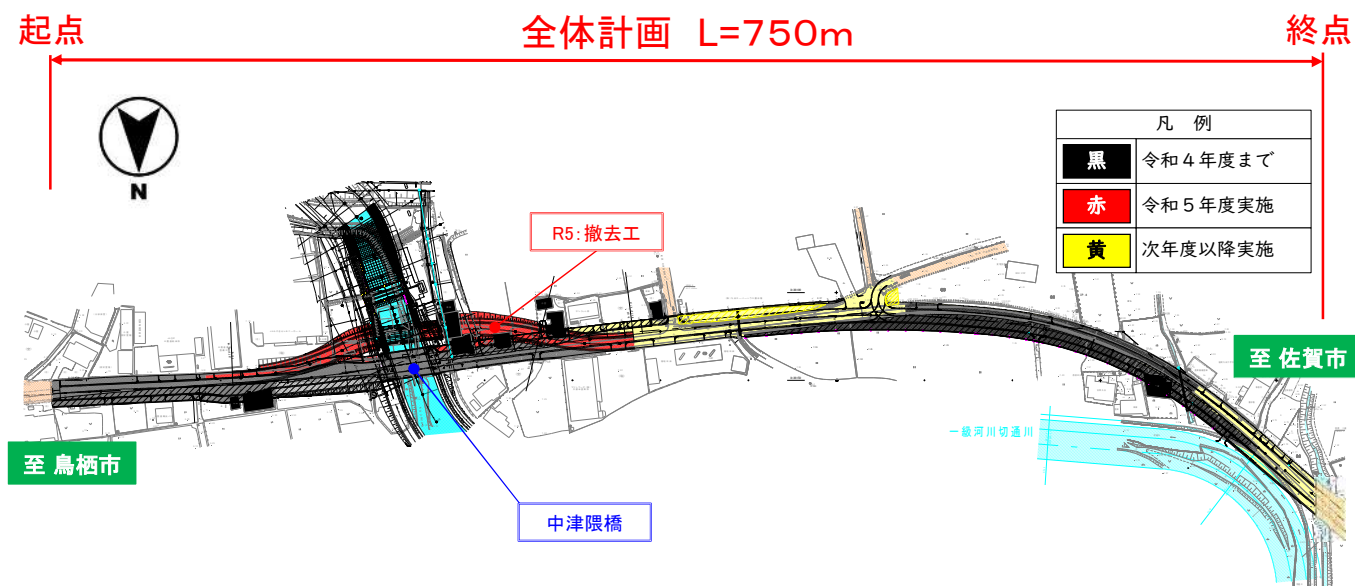
事業概要

	今回
全体事業費	13億円
工期	平成26年度～令和8年度
延長	750m
幅員	6.5(15.0)m
事業内容	・改良工 L=750m ・舗装工 L=750m ・橋梁工 N=1橋 ・測量試験 一式 ・用地補償 一式



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業の進捗状況



	令和4年度まで	令和5年度	令和6年度以降
事業費（億円）	10.8	0.6	1.1
進捗率（%）	86.4	91.2	100.0
用地進捗率（%）※	85.4	85.4	100.0

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

※面積ベース

現地状況



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業を巡る社会経済情勢等の変化

○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。
その点検で、当該箇所は要対策箇所に位置付けられた。

○自動車交通量や自転車・歩行者数が多く、現在も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。

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

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

対応方針(事業課案)

○当該区間は、幹線道路であり交通量も多いが、歩道がなく、通勤通学時間帯には安全な交通に支障をきたしている。

○通学路点検において要対策箇所となっており、早急な対応が必要となっている。

○事業を継続することにより「交通の円滑化」「安全性の向上」が図られる。

○事業の進捗率は、事業費ベースで約86%[約11億円/約13億円]
(令和4年度末)であり、そのうち用地進捗率は約85%となっている。

○地元からも早期整備が望まれており、円滑な事業執行が可能である。



事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

令和５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 久留米基山筑紫野線（二本黒木工区）
継続・中止理由	○当該地区周辺では、企業誘致や開発が進められており、当該路線は鳥栖市の発展に寄与する重要な路線となっている。 ○事業の継続により、「交通の円滑化」「安全性の向上」が図られる。また、緊急輸送道路としての機能向上が期待される。 ○費用対効果は、$B/C=1.0$以上（1.5）が確保されている。 ○事業進捗率は、事業費ベースで約14%[約6.7億円/約47億円]（令和4年度末）であり、そのうち用地進捗率は100%となっている。 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。
B/Cの 算出方法	【 便 益 】 ・ 走行時間短縮便益 = 51.0 億円 ・ 走行経費減少便益 = 6.0 億円 ・ 交通事故減少便益 = 0.2 億円 合計 = 57.2 億円 【 費 用 】 ・ 事業費 = 38.6 億円 ・ 維持修繕費 = 0.3 億円 合計 = 38.9 億円 費用便益 B/C = $57.2 / 38.9$ = 1.5 ※基準年における現在価値
備 考	

令和 5 年度再評価対象事業箇所（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	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)	備考
	道路整備交付金事業（社会資本整備総合交付金） 主要地方道久留米基山筑紫野線（二本黒木工区） 事業主体：県 事業地：鳥栖市轟木町	主要地方道久留米基山筑紫野線は久留米市を起点とし、鳥栖市、基山町を経て筑紫野市に至る主要幹線道路で（緊急輸送道路となっており）、物流や観光・通勤等による利用が多く、日交通量は3万台を超える道路である。 今回事業区間は、JR鹿児島本線との交差部にあたり、前後間が片側2車線で整備されている中、当該区間のみが3車線（久留米方面へ向かう車線が片側1車線）のボトルネック箇所となっており、慢性的な交通混雑の原因となっている。このため、利用交通量にあった車線数を確保し、交通の円滑化及び安全性の向上を図ることを目的として事業を実施するものである。	全体事業費：47億円 工期：H26～R13 事業内容 延長 L=400m 幅員 W=15.0(25.0)m 改良工 L=400m 舗装工 L=400m 测试 一式 用地補償 一式	R4末進捗率：14.3% (事業費ベース) 用地補償契約率：100%	・「佐賀県・鳥栖市サザン鳥栖連携プロジェクト」として、小郡鳥栖南SICアクセス道路の整備を進めており、周辺の開発は「（仮称）サザン鳥栖クロスパーク」として開発企業の募集が行われている。 ・新産業集積エリア鳥栖において、アサヒビール鳥栖工場（2029年開業予定）や佐賀県東部環境施設組合のごみ処理施設（2024年稼働予定）が建設中であり、今後更なる交通量の増加が見込まれるため、依然として事業の必要性は高い。	B/C=1.5 B/Cは1.0を上回っている。	(コスト削減) ・再生資源の利用促進を図る。 ・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、一定期間（10年）が経過した時点で継続中の事業	継続 (理由) 当該地区周辺では、企業誘致や開発が進められており、今後更なる交通量の増加が見込まれる。 当該路線については鳥栖市の発展に寄与する重要な路線であり、事業の必要性はますます高まっている。 このため、当該区間の交通の円滑化と安全性の向上を図るため、事業を継続したい。	



令和5年度 再評価委員会

道路整備交付金事業

くるめきやまちくしのせん
主要地方道 久留米基山筑紫野線
にほんくろき

(二本黒木工区)

とすし とどろき まち
鳥栖市轟木町地内

再評価理由

事業採択後10年を経過するため

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

みらい
つながる
Tゾーン

佐賀県 県土整備部 道路課

位置図



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業目的



交通混雑の様子



久留米方面車線が1車線

現道拡幅・車線数確保により

交通の円滑化

安全性の向上

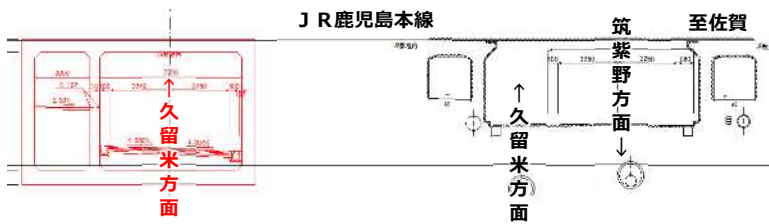
Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業概要

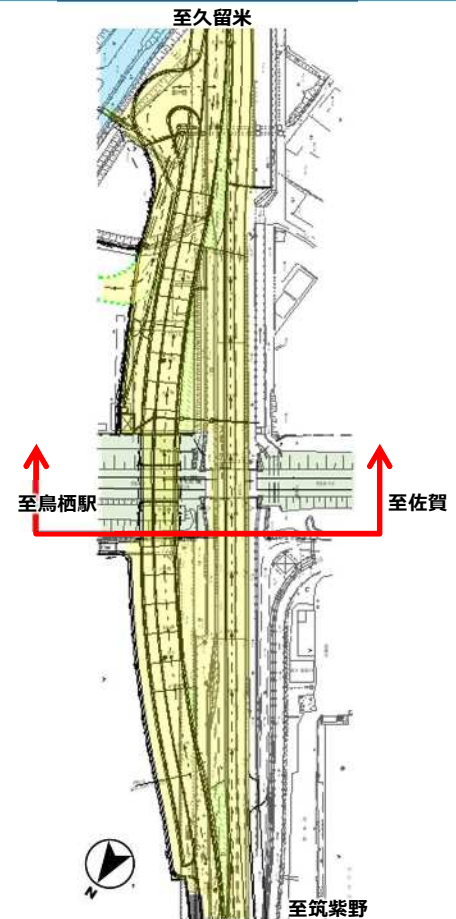
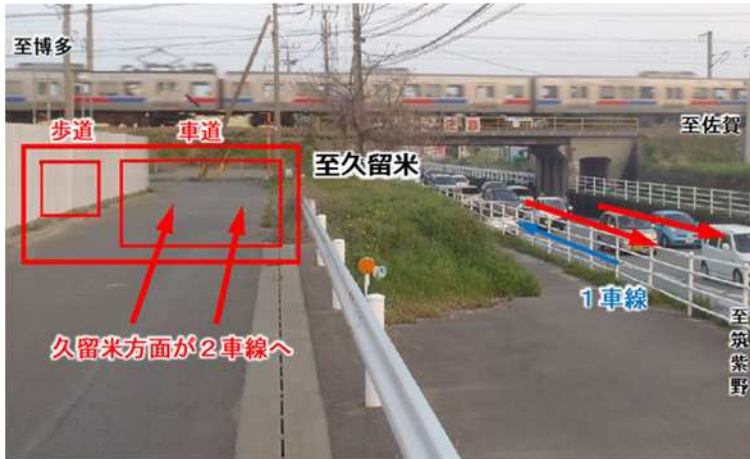
	今回
全体事業費	47億円
工期	平成26年度～令和13年度
延長	0.4km
幅員	15.0(25.0)m
事業内容	・改良工 L=0.4km ・舗装工 L=0.4km ・橋梁工 N=1基 ・測量試験 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	1.5

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業概要

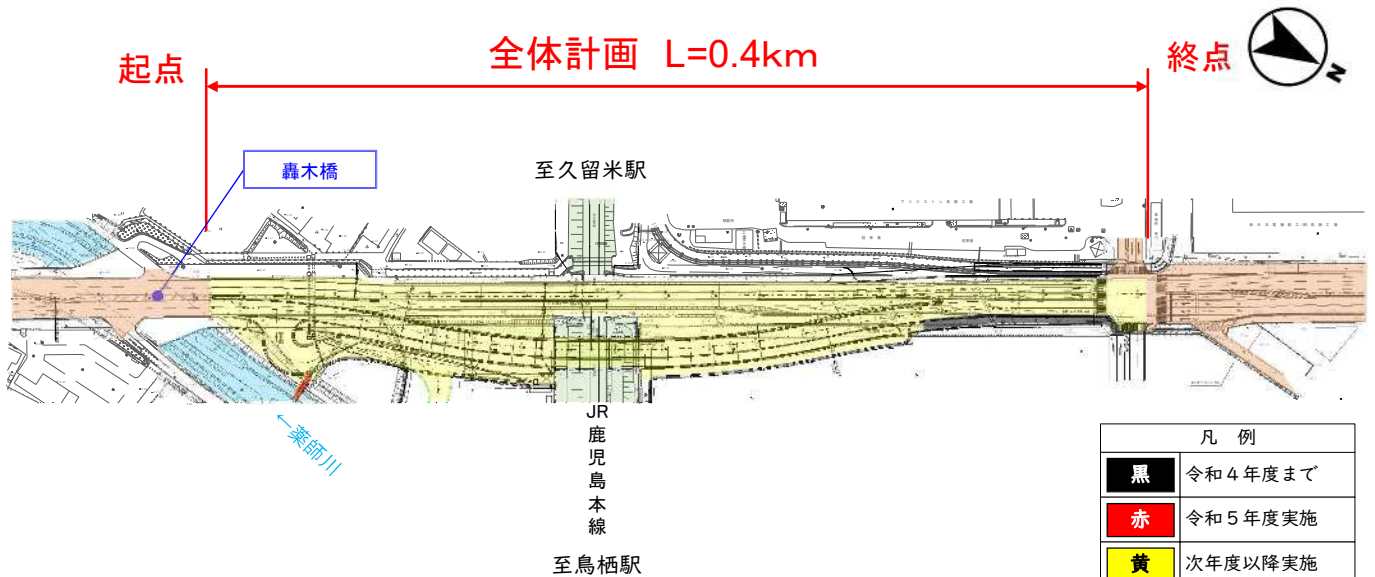


【整備イメージ】



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業の進捗状況



	令和4年度まで	令和5年度	令和6年度以降
事業費（億円）	6.7	0.2	40.1
進捗率（%）	14.3	14.7	100.0
用地進捗率（%）※	100.0	100.0	100.0

※面積ベース

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

現 地 状 況

起点付近
〔整備前〕



終点付近
〔整備前〕



〔整備前〕



〔整備前〕



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業を巡る社会経済情勢等の変化

○「佐賀県・鳥栖市サザン鳥栖連携プロジェクト」として、小郡鳥栖南SICアクセス道路の整備を進めており、周辺の開発は「（仮称）サザン鳥栖クロスパーク」として開発企業の募集が行われている。

○新産業集積エリア鳥栖において、アサヒビール鳥栖工場（2029年開業予定）や佐賀県東部環境施設組合のごみ処理施設（2024年稼働予定）が建設中であり、今後更なる交通量の増加が見込まれるため、依然として事業の必要性は高い。

費用対効果

○B/Cは1.0を上回っている。

$$\text{費用対効果 (B/C)} = \frac{\text{総便益 (B)} \quad 57 \text{ 億円}}{\text{総費用 (C)} \quad 39 \text{ 億円}} = 1.5$$

※基準年（令和5年度）における現在価値

<参考>

○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

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に流用する。

(代替案の検討)

○特になし

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

対応方針(事業課案)

○当該地区周辺では、企業誘致や開発が進められており、当該路線は鳥栖市の発展に寄与する重要な路線となっている。

○事業の継続により「交通の円滑化」「安全性の向上」が図られる。
また、緊急輸送道路としての機能向上が期待される。

○費用対効果についても、B/C=1.0以上(1.5)が確保されている。

○事業の進捗率は、事業費ベースで約14%[約6.7億円]
(令和4年度末)であり、そのうち用地進捗率は100%となっている。



事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

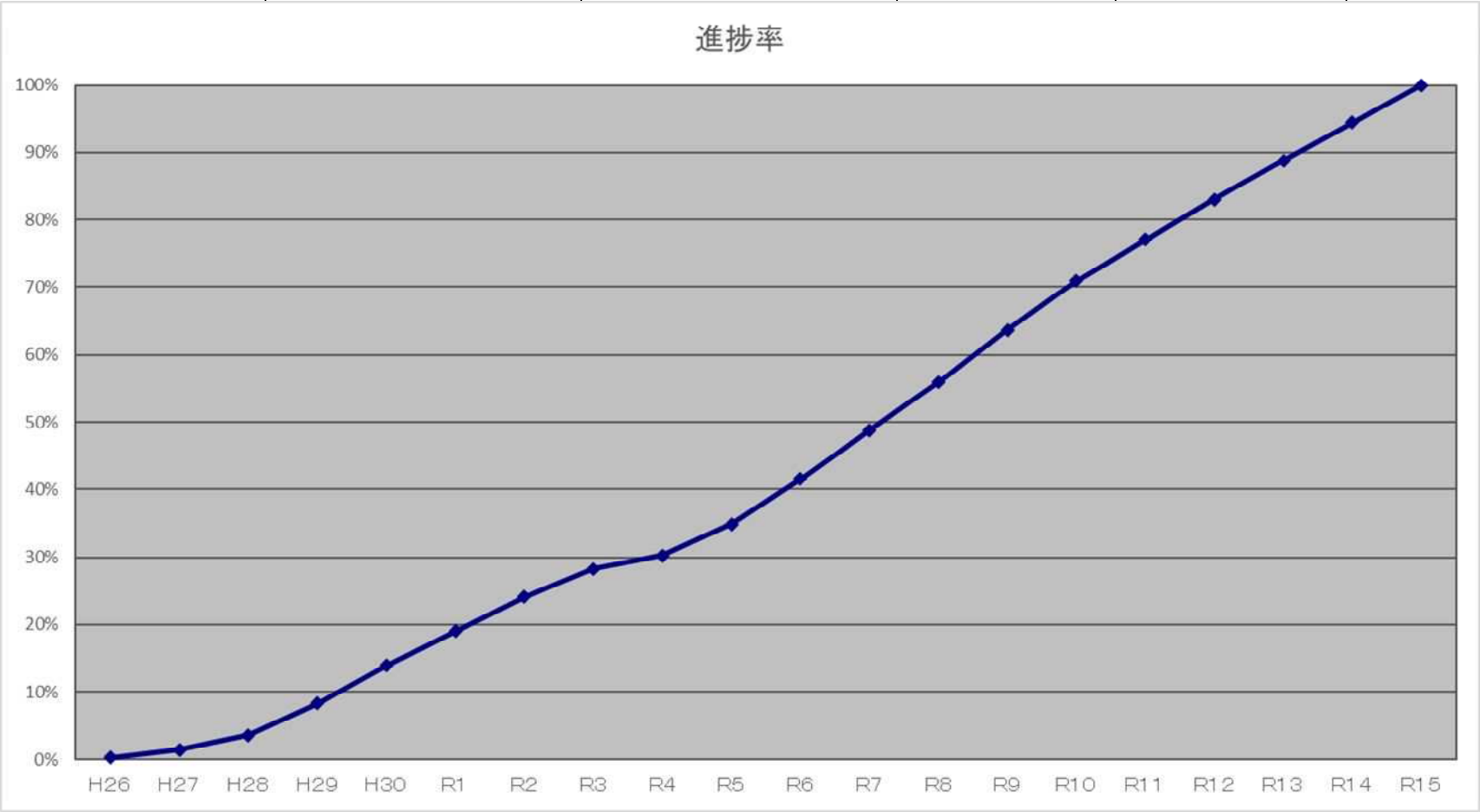
令和５年度公共事業再評価諮問箇所「継続・中止」理由書等

(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２０４号(黒川・瀬戸工区)
継続中止理由	○伊万里港や周辺工業団地の整備が進められるなか、今後更にアクセス道路として交通量の増加が見込まれる。 ○事業の継続により、「交通の円滑化」「安全性の向上」化が図られる。 ○費用対効果は、$B/C=1.0$以上(1.4)が確保されている。 ○事業進捗率は事業費ベースで約30%[約41億円/約136億円](令和４年度末)であり、そのうち用地進捗率は約34%(面積ベース)となっている。 ○期成会、協議会が設置されているなど地元からの要望も大きく、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。
B/Cの 算出方法	【 便益 】 ・ 走行時間短縮便益 = 159.8億円 ・ 走行費用短縮便益 = 7.7億円 ・ 交通事故減少便益 = 1.5億円 合計 = 169.0億円 【 費用 】 ・ 事業費 = 116.4億円 ・ 維持修繕費 = 4.1億円 合計 = 120.5億円 費用便益 $B/C = 169.0 / 120.5$ = 1.4 ※基準年における現在価値
備考	

令和 5 年度再評価対象事業箇所（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	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204号 (黒川・瀬戸工 区) 事業主体：県 事業地：伊万里 市黒川町小黑川 ～木須町木須西 地内	一般国道204号は、佐賀 県唐津市を起点とし東松 浦半島を循環し、伊万里 市を経て長崎県佐世保市 に至る幹線道路である。 当該箇所周辺には重要 港湾伊万里港があり、七 ツ島工業団地、伊万里団 地への朝夕の通勤時間帯 には慢性的な渋滞が発生 している。また、大型車 の通行も多いことから危 険な状況であるため、整 備を行い安全で円滑な交 通を確保し、伊万里港と 西九州自動車道及び長崎 自動車道へのアクセス強 化を図ることを目的とし て事業を実施するもので ある。	全体事業費：136億円 工期：H26～R15 工事内容 延長 L=4.3km 幅員 W=13.00(21.25)m 改良工 L=4.3km 舗装工 L=4.3km 橋梁工 N=6橋 測量試験 一式 用地補償 一式	R4末進捗率：約30% (事業費ベース) (年平均進捗率：約3%) ○用地補償契約率：約34% (面積ベース)	令和 4 年 8 月に臨港道 路七ツ島線が開通し、伊万 里港におけるコンテナ取 扱量も高い水準で推移し ている。 重要港湾伊万里港や周 辺工業団地の整備が進め られるなど、今後更なるア クセス道路として利用が 予想され、当該工区の交通 量も増加が見込まれるた め、依然として事業の必 要性は高い。	B/C=1.4 B/Cは1.0を上 回っている。	(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、 一定期間（10 年）が経過し た時点で継続 中の事業	継 続 (理由) 伊万里港や周 辺工業団地の整 備が進められる なか、今後更にア クセス道路とし て交通量の増加 が見込まれる。 このため、当該 区間の安全で円 滑な交通の確保 と、アクセス強化 を図るために、事 業を継続したい い。	



令和5年度 再評価委員会

道路整備交付金事業

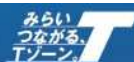
一般国道 204号（黒川・瀬戸工区）

伊万里市黒川町小黑川～木須町木須西地内

再評価理由

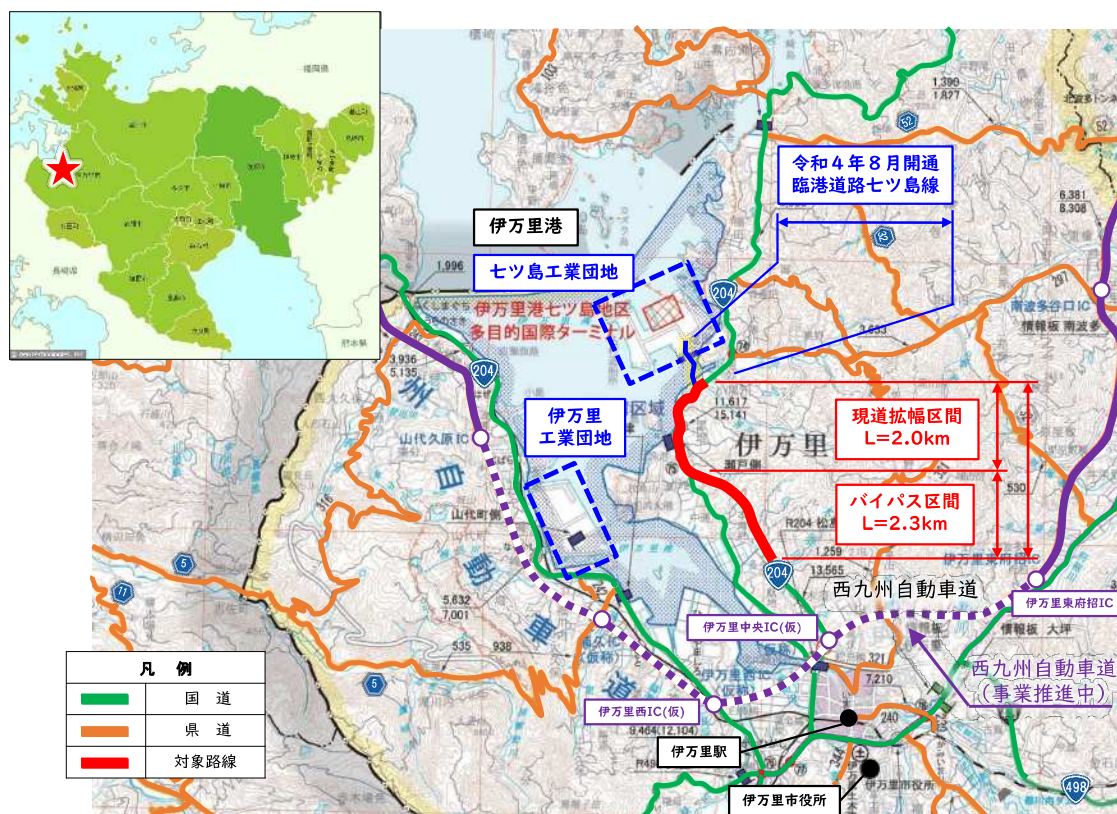
事業採択後10年を経過するため

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.



佐賀県 県土整備部 道路課

位置図



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業目的



現道拡幅・バイパス整備により

交通の円滑化

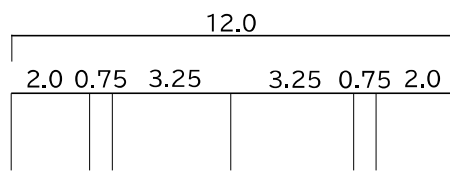
物流アクセス強化

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

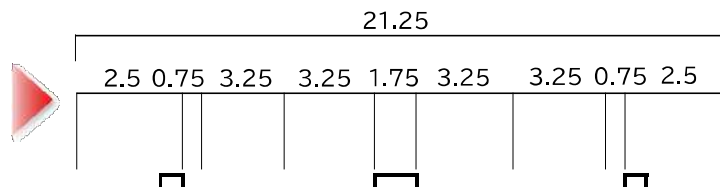
事業概要

	今回
全体事業費	136億円
工期	平成26年度～令和15年度
延長	4.3km
幅員	13.0(21.25)m
事業内容	・改良工 L=4.3km ・舗装工 L=4.3km ・橋梁工 N=6橋 ・測量試験 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	1.4

現況

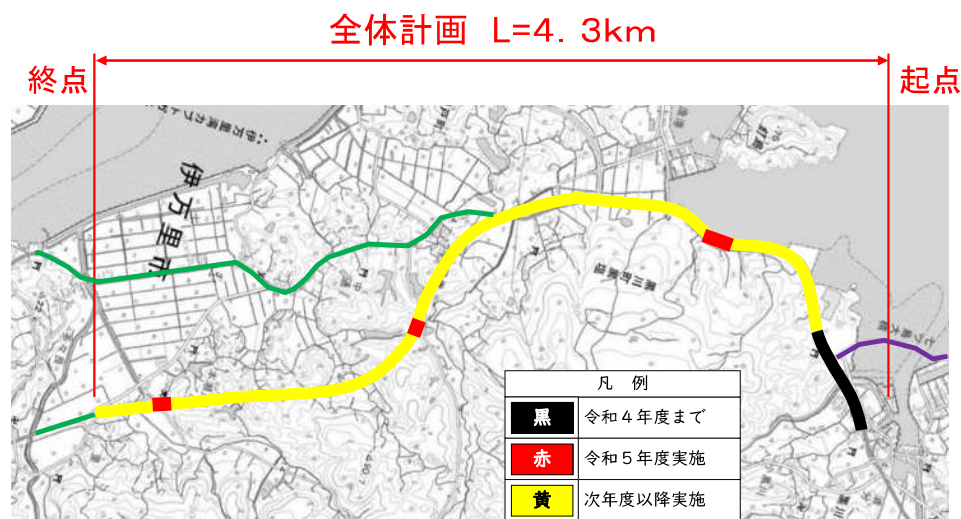


計画



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業の進捗状況



	令和4年度まで	令和5年度	令和6年度以降
事業費(億円)	40.7	6.2	88.3
進捗率(%)	30.1	34.7	100.0
用地進捗率(%)※	33.7	39.1	100.0

※面積ベース

現 地 状 況



事業を巡る社会経済情勢等の変化

○令和4年8月に

臨港道路七ツ島線が開通

伊万里港におけるコンテナ取扱量が高い水準で推移している。



○重要港湾伊万里港や周辺工業団地の整備が進められ、企業の進出が進んでおり、今後更なるアクセス道路としての利用が予想され、当該工区の交通量も増加が見込まれるため、依然として事業の必要性は高い。

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

費用対効果

OB/Cは1.0を上回っている。

$$\text{費用対効果 (B/C)} = \frac{\text{総便益 (B)} \quad 169.0 \text{ 億円}}{\text{総費用 (C)} \quad 120.5 \text{ 億円}} = 1.4$$

※基準年（令和5年度）における現在価値

<参考>

○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

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

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

対応方針(事業課案)

- 伊万里港や周辺工業団地の整備が進められるなか、今後更にアクセス道路として交通量の増加が見込まれる。
- 事業の継続により「交通の円滑化」「安全性の向上」が図られる。
- 費用対効果は、B/C=1.0以上(1.4)が確保されている。
- 事業の進捗率は、事業費ベースで約30%[約41億円/約136億円]
(令和4年度末)であり、そのうち用地進捗率は約34%となっている。
- 期成会、協議会が設置されているなど地元からの要望も大きく、今後の円滑な事業執行が可能である。



事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい

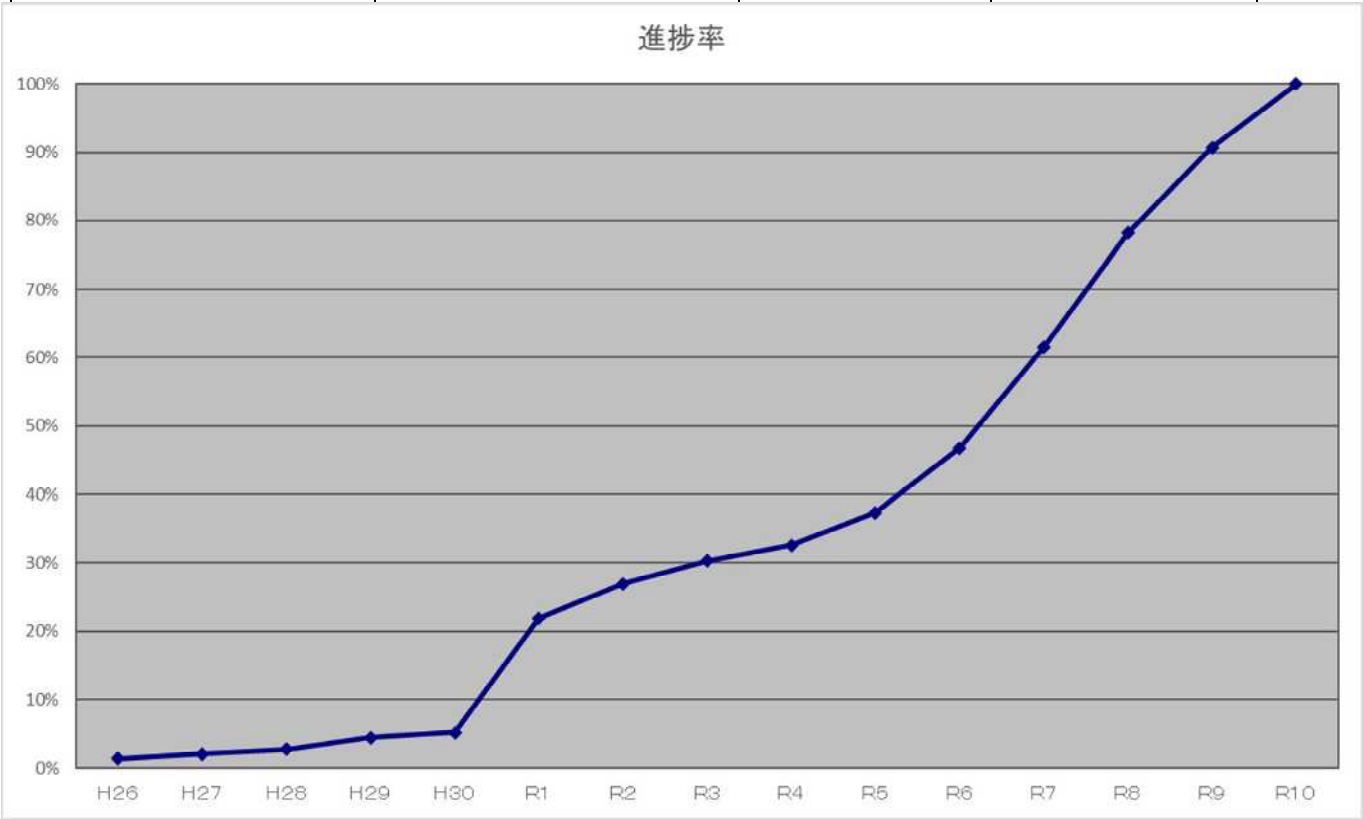
令和５年度公共事業再評価諮問箇所「継続・中止」理由書等

(課名： 道路課)

事業名 (路河川等名)	道路整備交付金事業（社会資本整備交付金） 一般国道 204 号（木場工区）
継続・中止理由	○事業の継続により、「交通の円滑化」「安全性の向上」が図られる。 また、緊急輸送道路としての機能向上が期待される。 ○費用対効果は、$B/C=1.0$ 以上（1.14）が確保されている。 ○事業進捗率は、事業費ベースで約 33% [約 5 億円/約 16 億円]（令和 4 年度末）であり、そのうち用地進捗率は約 59%（面積ベース）となっている。 ※地権者ベース進捗率は 93% ○期成会、協議会が設置されるなど地元からの要望も大きく、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。
B/C の 算出方法	【 便 益 】 ・ 走行時間短縮便益 = 15.73 億円 ・ 走行費用短縮便益 = 1.31 億円 ・ 交通事故減少便益 = 0.001 億円 - 合計 = 17.04 億円 【 費 用 】 ・ 事業費 = 13.96 億円 ・ 維持修繕費 = 1.00 億円 - 合計 = 14.96 億円 費用便益 $B/C = 17.04 / 14.96$ = 1.14 ※基準年における現在価値
備 考	

令和 5 年度再評価対象事業箇所（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	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)	備考
	道路整備交付金事業 一般国道204号 (木場工区) 事業主体：県 事業地：伊万里市波多津町木場地内	一般国道204号は、佐賀県唐津市を起点とし、東松浦半島を循環し、伊万里市を経て長崎県佐世保市に至る幹線道路である。 当該区間は、1次緊急輸送道路に指定されているが、1車線で幅員が狭く、カーブが連続しているため、大型車両通行時には離合困難となり非常に危険な状況である。 このため、交通の円滑化と安全性の向上を図ることを目的として事業を実施するものである。	全体事業費：16億円 工期：H26～R10 工事内容 延長 L=0.83km 幅員 W=6.0(7.5)m 改良工 L=0.83km 舗装工 L=0.83km 函渠工 N=3基 測量試験 一式 用地補償 一式	○R4末進捗率：約33% (事業費ベース) (年進捗ペース約4%) ○用地補償契約率：約59% (面積ベース)	重要港湾伊万里港の整備にあわせ、国道204号他工区を含めた周辺道路整備が進められており、今後更に交通量も増加が見込まれるため、依然として事業の必要性は高い。	B/C=1.14 B/Cは1.0を上回っている。	(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他工区の盛土等に流用する。 (代替案の検討) ・特になし	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	継続 (理由) ・事業を継続することで、緊急輸送道路の機能向上が図られる。 ・伊万里港の整備が行われており、更なる交通量の増加も見込まれる。 このため、当該区間の交通の円滑化と安全性の向上を図るために、事業を継続することとしたい。	



令和5年度 再評価委員会

道路整備交付金事業

一般国道204号（木場工区）

伊万里市波多津町木場地内

再評価理由

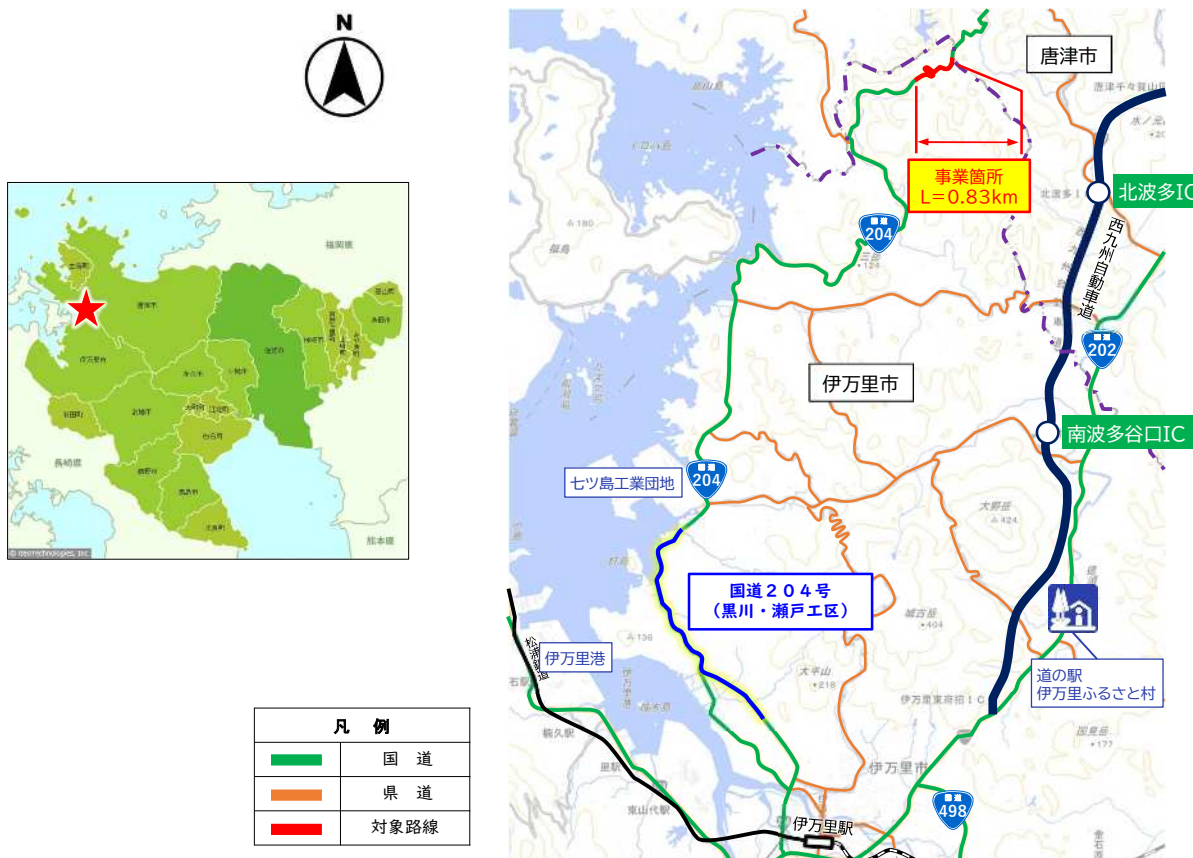
事業採択後10年を経過するため

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

みらい
つながる
アゾーン

佐賀県 県土整備部 道路課

位置図



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業目的



バイパス整備による幅員拡幅・屈曲部の解消により

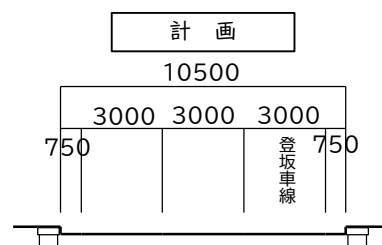
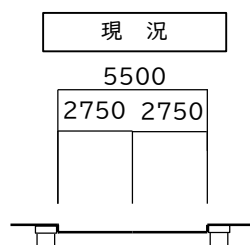
交通の円滑化

安全性の向上

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業概要

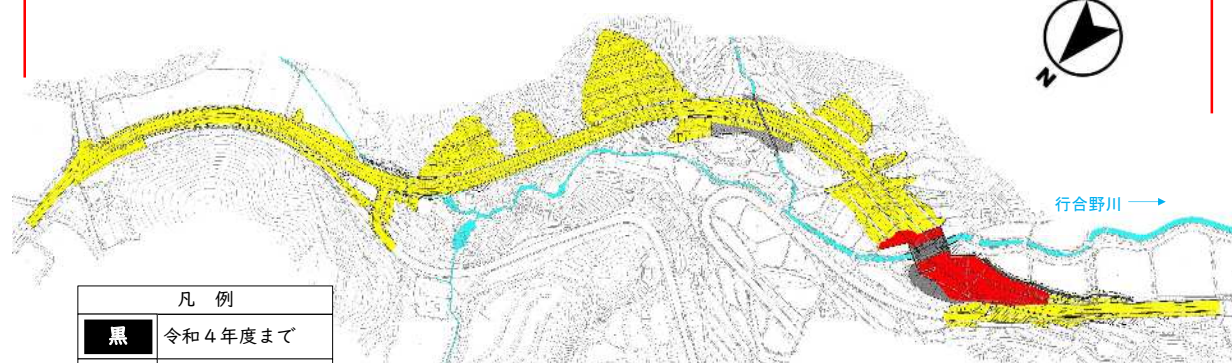
	今回
全体事業費	16億円
工期	平成26年度～令和10年度
延長	0.83km
幅員	6.0(7.5)m
事業内容	・改良工 L=0.83km ・舗装工 L=0.83km ・函渠工 N=3基 ・測量試験 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	1.14



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業の進捗状況

起点 全体計画 L=0.83km 終点



凡 例	
黒	令和4年度まで
赤	令和5年度実施
黄	次年度以降実施

	令和4年度まで	令和5年度	令和6年度以降
事業費(億円)	5.0	0.7	9.7
進捗率(%)	32.5	37.0	100.0
用地進捗率(%)※	59.0	59.0	100.0

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

※面積ベース

現地状況



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業を巡る社会経済情勢等の変化

○重要港湾伊万里港の整備にあわせ、国道204号他工区を含めた周辺道路整備が進められており、今後更に交通量も増加が見込まれるため、依然として事業の必要性は高い。



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

費用対効果

○B/Cは1.0を上回っている。

$$\text{費用対効果 (B/C)} = \frac{\text{総便益 (B)} \quad 17.04 \text{ 億円}}{\text{総費用 (C)} \quad 14.96 \text{ 億円}} = 1.14$$

※基準年（令和5年度）における現在価値

<参考>

○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

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他工区の盛土等に流用する。

(代替案の検討)

○特になし

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

対応方針(事業課案)

- 事業の継続により「交通の円滑化」「安全性の向上」が図られる。
また、緊急輸送道路としての機能向上が期待される。
- 費用対効果は、B/C=1.0以上(1.14)が確保されている。
- 事業の進捗率は、事業費ベースで約33%[約5億円/約16億円]
(令和4年度末)であり、そのうち用地進捗率は面積ベース約59%
となっている。※地権者ベースでは約93%
- 期成会、協議会が設置されるなど地元からの要望も大きく、今後の
円滑な事業執行が可能である。



事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい

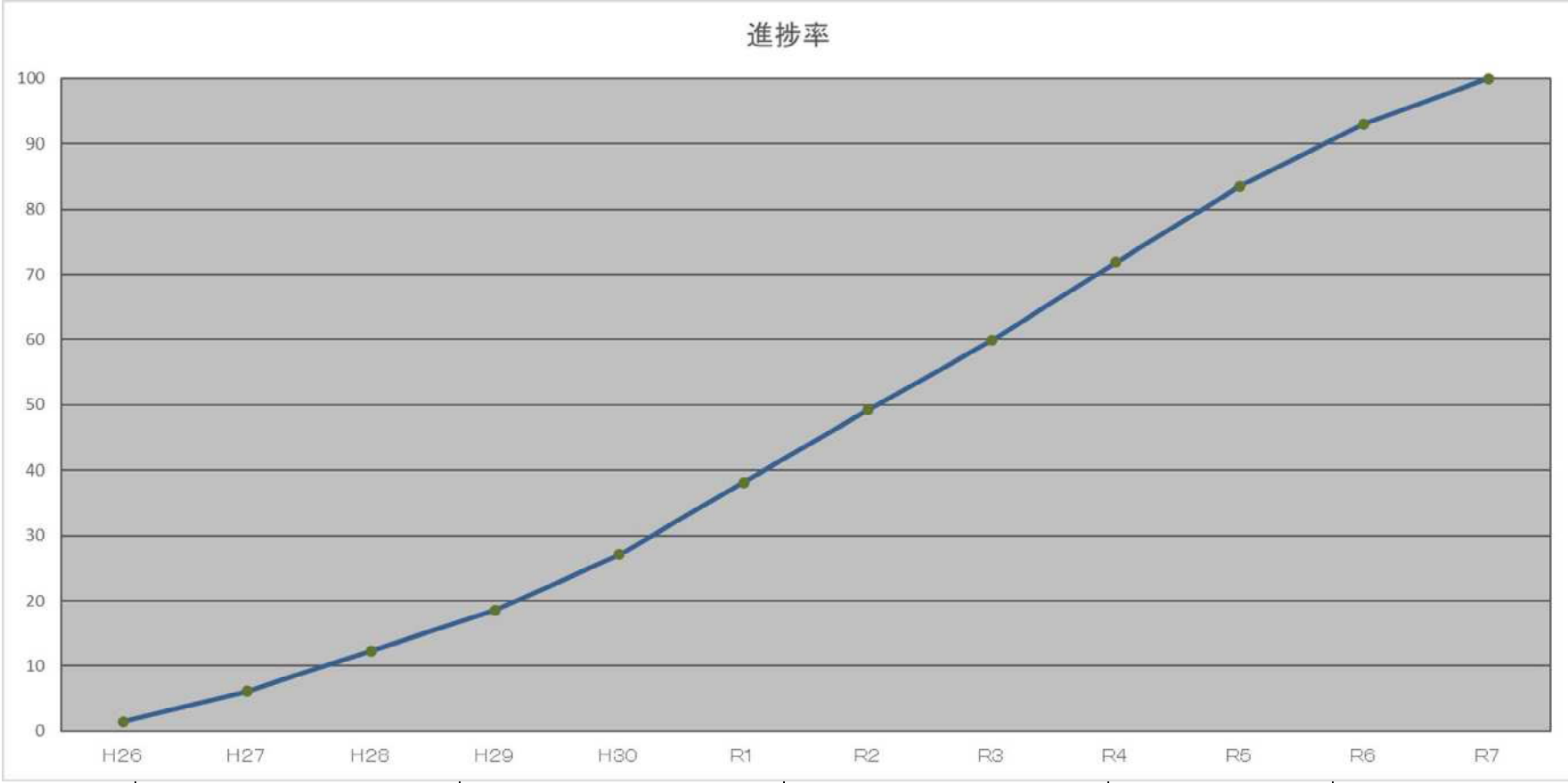
令和５年度公共事業再評価諮問箇所「継続・中止」理由書等

(課名： 道路課)

事業名 (路河川等名)	道路整備交付金事業（原子力発電施設等立地地域特別交付金） 主要地方道 肥前呼子線（梨川内工区）																					
継続・中止理由	○肥前呼子線（梨川内工区）の整備によって、企業誘致や地域振興が図られ、西九州自動車道の効用を波及させ、活力ある地域を育む道づくりを促進し、併せて豪雨などによる大規模災害時の避難・救援道路として地域住民の安全・安心に寄与する。 ○費用対効果についても、$B/C=1.0$ 以上（1.2）が確保されている。 ○事業進捗率は、事業費ベースで約 71% [約 40 億円/約 57 億円]（令和 4 年度末）であり、そのうち用地進捗率は約 84% となっている。 ○期成会はないが、地元から早期完成を望む要望書も出されており、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。																					
B／Cの 算出方法	【 便 益 】 <table><tr><td>・ 走行時間短縮便益</td><td>=</td><td>67.6 億円</td></tr><tr><td>・ 走行費用短縮便益</td><td>=</td><td>4.8 億円</td></tr><tr><td>・ 交通事故減少便益</td><td>=</td><td>0.6 億円</td></tr><tr><td>合計</td><td>=</td><td>73.0 億円</td></tr></table> 【 費 用 】 <table><tr><td>・ 事業費</td><td>=</td><td>57.6 億円</td></tr><tr><td>・ 維持修繕費</td><td>=</td><td>5.5 億円</td></tr><tr><td>合計</td><td>=</td><td>63.1 億円</td></tr></table> 費用便益 $B/C = 73.0 / 63.1$ $\div 1.2$	・ 走行時間短縮便益	=	67.6 億円	・ 走行費用短縮便益	=	4.8 億円	・ 交通事故減少便益	=	0.6 億円	合計	=	73.0 億円	・ 事業費	=	57.6 億円	・ 維持修繕費	=	5.5 億円	合計	=	63.1 億円
・ 走行時間短縮便益	=	67.6 億円																				
・ 走行費用短縮便益	=	4.8 億円																				
・ 交通事故減少便益	=	0.6 億円																				
合計	=	73.0 億円																				
・ 事業費	=	57.6 億円																				
・ 維持修繕費	=	5.5 億円																				
合計	=	63.1 億円																				
備 考																						

令和 5 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 (事業継続)	備考
	道路整備交付金 事業（原子力発 電施設等立地地 域特別交付金） 主要地方道 肥前呼子線 （梨川内工区） 事業主体：県 事業地：唐津市 竹木場～大良	事業地域である玄海町 及び唐津市から西九州自 動車道の北波多インター チェンジへのアクセス道 路となる「県道肥前呼子 線道路整備事業」を実施 することにより、企業誘 致や地域振興を図り、西 九州自動車道の効用を波 及させ、活力ある地域を 育む道づくりを促進し、 併せて豪雨などによる大 規模災害時の避難・救援 道路として地域住民の安 全・安心に寄与するもの である。	全体事業費：57億円 工期：H26～R7 工事内容 延長 L=5.5km 幅員 W=6.0（10.0）m 改良工 L=5.5km 舗装工 L=5.5km 橋梁工 N=6橋 函渠工 N=1基 測量試験 一式 用地補償 一式	R4末進捗率：約71％ （事業費ベース） （年平均進捗率：約8％） ○用地補償契約率：約84％ （面積ベース）	当該路線と連続し、玄海 町及び唐津市から西九州 自動車道の北波多ICへの アクセス道路となる町道 長倉藤平線が全線供用 （R1.7）。また、県道唐津 北波多線の一部が供用さ れた。 西九州自動車道へのア クセス道路全体を早期に 完成させ、西九州自動車 道の効果を広く地域に波及 させることで、企業誘致や 地域振興を図ることが求 められている。 併せて大規模災害時の 地域住民の安全・安心の向 上を図ることが求められ ており、依然として事業の 必要性は高い。	B/C=1.2 B/Cは1.0を上回 っている。	（コスト削減） ・工事で発生する 残土を盛土等に流 用する。 ・再生資材の利用 促進を図る。 （代替案の検討） ・特になし	事業採択後10 年を経過する ため再評価	継 続 （理由） 当該路線を含 む西九州自動車 道へのアクセス 道路の整備が進 められており、早 期の効果発現が 求められている。 企業誘致や地 域振興、また大規 模災害時の地域 住民の安全・安心 の向上を図る必 要があり、依然と して事業の必要 性は高い。 このため、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5年度 再評価委員会

道路整備交付金事業

ひぜんよぶこ なしがわち
主要地方道 肥前呼子線（梨川内工区）

からつし たけこば だいら
唐津市竹木場～大良

再評価理由

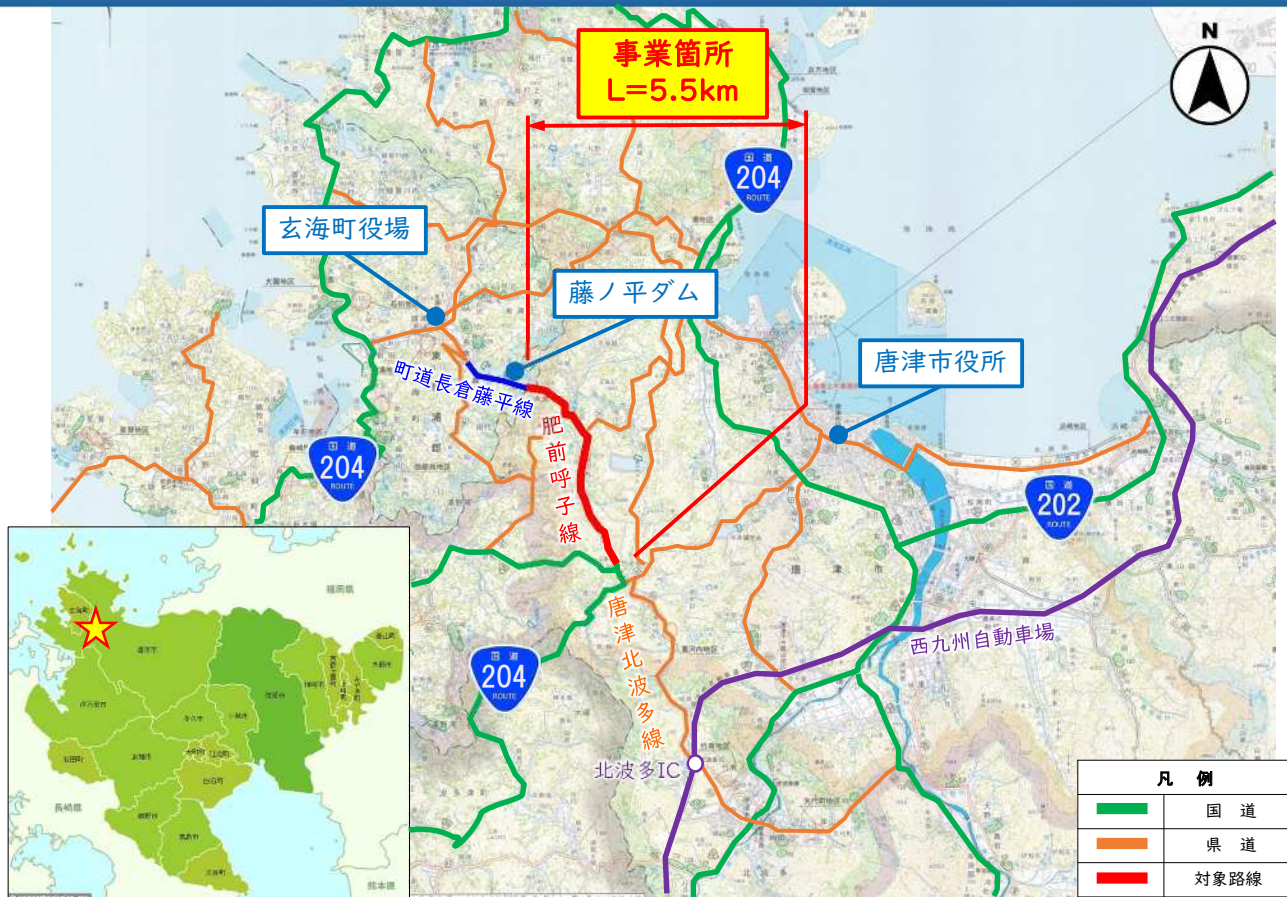
事業採択後10年を経過するため

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

みらい
つながる
Tゾーン

佐賀県 県土整備部 道路課

位置図



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業目的

幅員狭小



歩道が未整備
(路肩狭小)



バイパス整備・現道拡幅・歩道の設置により

企業誘致

地域振興

安全性の向上

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業概要

	今回
全体事業費	57.0億円
工期	平成26年度～令和7年度
延長	5.5km
幅員	6.0(10.0)m
事業内容	・改良工 L=5.5km ・舗装工 L=5.5km ・橋梁工 N=6橋 ・函渠工 N=1基 ・測量試験 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	1.2

現況

5500

750	4000	750

計画

10000

2500	750	3000	3000	750

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業の進捗状況



凡 例	
黒	令和4年度まで
赤	令和5年度実施
黄	次年度以降実施

	令和4年度まで	令和5年度	令和6年度以降
事業費(億円)	40.4	6.5	9.4
進捗率(%)	71.7	83.3	100.0
用地進捗率(%)※	83.6	84.0	100.0

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

※面積ベース

事業の進捗状況



凡 例	
黒	令和4年度まで
赤	令和5年度実施
黄	次年度以降実施

	令和4年度まで	令和5年度	令和6年度以降
事業費(億円)	40.4	6.5	9.4
進捗率(%)	71.7	83.3	100.0
用地進捗率(%)※	83.6	84.0	100.0

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

※面積ベース

現 地 状 況



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 当該路線と連続し、玄海町及び唐津市から西九州自動車道の北波多ICへのアクセス道路となる、町道長倉藤平線が全線供用（R1.7）。また、県道唐津北波多線についても整備が進められ一部供用開始。
- 西九州自動車道へのアクセス道路全体を早期に完成させ、企業誘致や地域振興を図ることが求められている。
- 併せて大規模災害時の地域住民の安全・安心の向上を図る必要があり、依然として事業の必要性は高い。



費用対効果

○B/Cは1.0を上回っている。

$$\text{費用対効果 (B/C)} = \frac{\text{総便益 (B)} \quad 73.0 \text{ 億円}}{\text{総費用 (C)} \quad 63.1 \text{ 億円}} = 1.2$$

※基準年（令和5年度）における現在価値

<参考>

○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

コスト縮減や代替案等の可能性

(コスト縮減)

○工事で発生する残土を盛土等に流用する。

○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

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

対応方針(事業課案)

○当該路線を含む、西九州自動車道へのアクセス道路整備が進められるなか、早期の効果発現が求められている。

○費用対効果についても、B/C=1.0以上(1.2)が確保されている。

○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。

○事業の進捗率は、事業費ベースで約71%[約40億円/約57億円]
(令和4年度末)であり、そのうち用地進捗率は約84%となっている。

事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

令和５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)

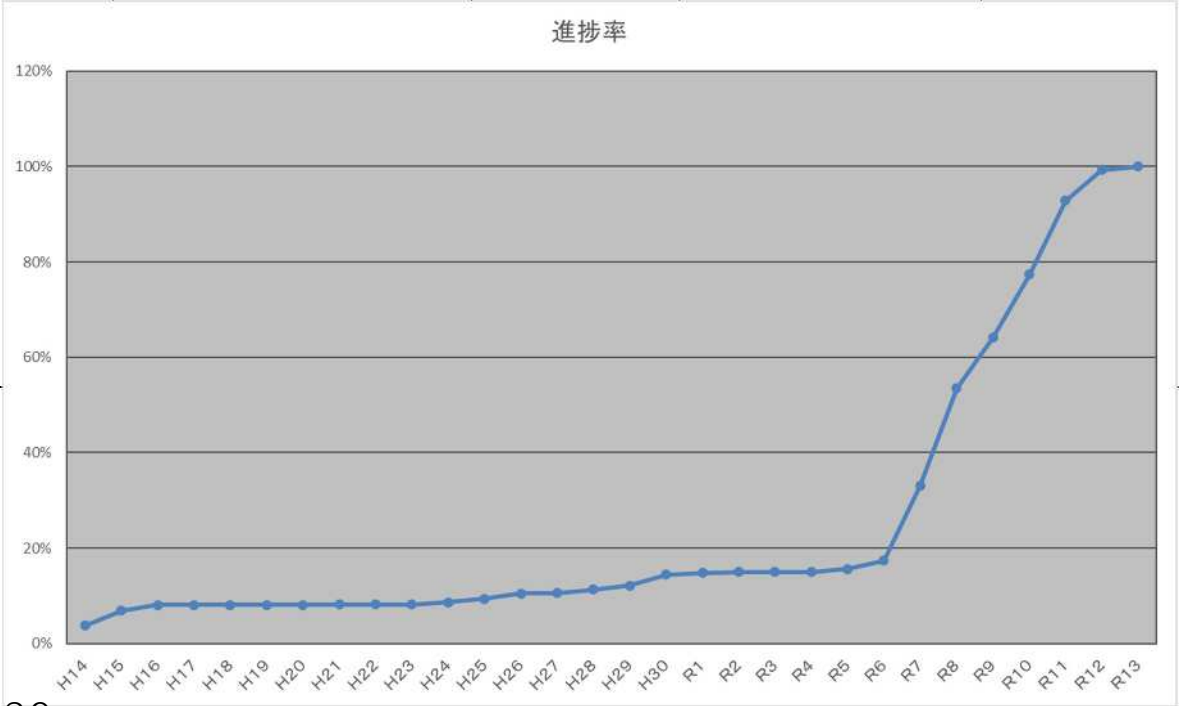
事業名 (路河川等名)	道路整備交付金事業 主要地方道 佐賀脊振線 (兵庫工区)
継続・中止理由	○事業継続により、前後の整備済区間と一体となり、交通の円滑化や安全性の向上などの事業効果を発現できる。 ○費用対効果は、$B/C=1.0$ 以上 (1.2) が確保されている。 ○事業進捗率は、事業費ベースで約 14% [約 4 億円/約 31 億円] (令和４年度末) であり、そのうち用地進捗率は約 98% (面積ベース) となっている。 以上のことから、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。
B/Cの 算出方法	【 便益 】 ・ 走行時間短縮便益 = 28.0 億円 ・ 走行費用短縮便益 = 4.3 億円 ・ 交通事故減少便益 = 2.6 億円 合計 = 34.9 億円 【 費用 】 ・ 事業費 = 27.7 億円 ・ 維持修繕費 = 0.5 億円 合計 = 28.2 億円 費用便益 $B/C = 34.9 / 28.2$ = 1.2 ※基準年における現在価値
備考	

令和5年度再評価対象箇所

(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）

(対象：平成30年度再評価実施箇所)

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)
	H30再評価時点	道路整備交付金事業 主要地方道佐賀脊振線（兵庫工区） 事業主体：県 事業地：佐賀市兵庫町若宮	主要地方道佐賀脊振線は、一般国道264号（佐賀市巨勢町牛島）と主要地方道中原三瀬線（神崎市脊振町服巻）を結ぶ道路であり、生活圏中心都市と周辺市町を結び、交流を支えるために重要な道路である。 しかし現道は、幅員が狭いことから、車や自転車及び歩行者の通行に支障をきたしている。 また、朝夕の通勤通学時間帯には、踏切の遮断による交通混雑が発生している。 よって、交通の円滑化と安全性の向上を図ることを目的として事業を実施するものである。	全体事業費：20.6億円 工期：H8～R9 事業内容 延長 L=580m 幅員 W=6.5(15.0)m 改良工 L=580m 舗装工 L=580m 橋梁 N=1橋（跨線橋 L=41.0m） 测试 一式 用地補償 一式	H29末進捗率：約17% (事業費ベース) (年平均進捗率1%) 用地補償は9割完了 (平成30年度中に全て完了予定)	久保泉工業団地に隣接する久保泉第2工業団地内のすべての工場が平成30年2月までに操業された。このため、ことにより、工業団地へのアクセス道路として、今後、交通量の増加が見込まれる。 また、現道の交通が整備済区間に転換されており、当該区間が整備されれば、さらなる転換が予測される。	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=1.2 (1.16)	(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	再評価時実施後5年が経過のため再評価	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。
	R5再評価時点 (今回)			全体事業費：31億円 工期：H8～R13 事業内容 延長 L=580m 幅員 W=6.5(15.0)m 改良工 L=580m 舗装工 L=580m 橋梁 N=1橋（跨線橋 L=41.0m） 测试 一式 用地補償 一式	R4末進捗率：約14% (事業費ベース) (年平均進捗率：約1%) 用地補償契約：約98%	現道部の伊賀屋踏切が踏切道改良促進法に基づき、「改良すべき踏切道」として指定された。 現道の交通が整備済区間に転換されており、当該区間が整備されれば、さらなる転換が予測されるため、依然として事業の必要性は高い。	全体事業費増に伴う費用の増額及び事業期間の4年延長 B/C=1.2 (1.24)	同上	再評価時実施後5年が経過のため再評価	継続 (理由) 本区間の整備により、前後の整備済区間と一体となり、「交通の円滑化」や「安全性の向上」などの事業効果を発現できる。 このため、当該区間の交通の円滑化と安全性の向上を図るために、事業を継続したい。
	理由等			(事業費) ・建設資材の高騰及び労務費上昇による増 (工期) ・JRを跨ぐ橋梁の取付部付近のJR軌道への影響確認及び工法検討に伴う事業期間の延長						



令和5年度 再評価委員会

道路整備交付金事業

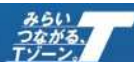
主要地方道 佐賀脊振線（兵庫工区）

佐賀市兵庫町若宮

再々評価理由

再評価実施後5年を経過するため

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.



佐賀県 県土整備部 道路課

位置図



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業目的

幅員狭小・踏切遮断
円滑な通行に支障！



歩道が未整備
(路肩狭小)



踏切を跨ぐバイパス（歩道含む）整備により

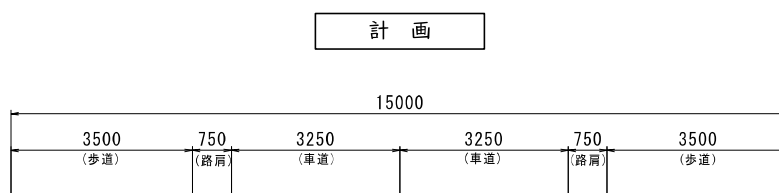
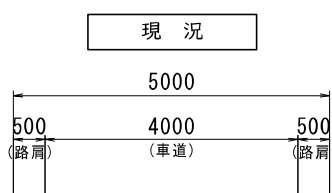
交通の円滑化

安全性の向上

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業概要

	前回再評価（H30）	今回（R5）
全体事業費	20.6億円	31億円
工期	平成8年度～令和9年度	平成8年度～令和13年度
延長	580m	580m
幅員	6.5（15.0）m	6.5（15.0）m
事業内容	・改良工 L=580m ・舗装工 L=580m ・橋梁工 N=1橋 (跨線橋 L=41.0m) ・測量試験 一式 ・用地補償 一式	・改良工 L=580m ・舗装工 L=580m ・橋梁工 N=1橋 (跨線橋 L=41.0m) ・測量試験 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	1.2	1.2



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

現 地 状 況

事業区間
起点から神崎市脊振方面を望む



整備済区間
起点から佐賀市街方面を望む



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 現道部の伊賀屋踏切が踏切道改良促進法に基づき、「改良すべき踏切道」として指定された。
- 現道の交通が整備済区間に転換されており、当該区間が整備されれば、さらなる転換が予測されるため、依然として事業の必要性は高い。

現況踏切の状況



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

費用対効果

○B/Cは1.0を上回っている。

$$\text{費用対効果 (B/C)} = \frac{\text{総便益 (B)} \quad 34.9 \text{ 億円}}{\text{総費用 (C)} \quad 28.2 \text{ 億円}} = 1.2$$

※基準年（令和5年度）における現在価値

<参考>

○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

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

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

対応方針(事業課案)

○事業の継続により、前後の整備区間と一体となり「交通の円滑化」や「安全性の向上」が図られる。

また、緊急輸送道路としての機能向上が期待される。

○費用対効果についても、B/C=1.0以上(1.2)が確保されている。

○事業の進捗率は、事業費ベースで約14%[約4億円/約31億円]
(令和4年度末)であり、そのうち用地進捗率は約98%となっている。



事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

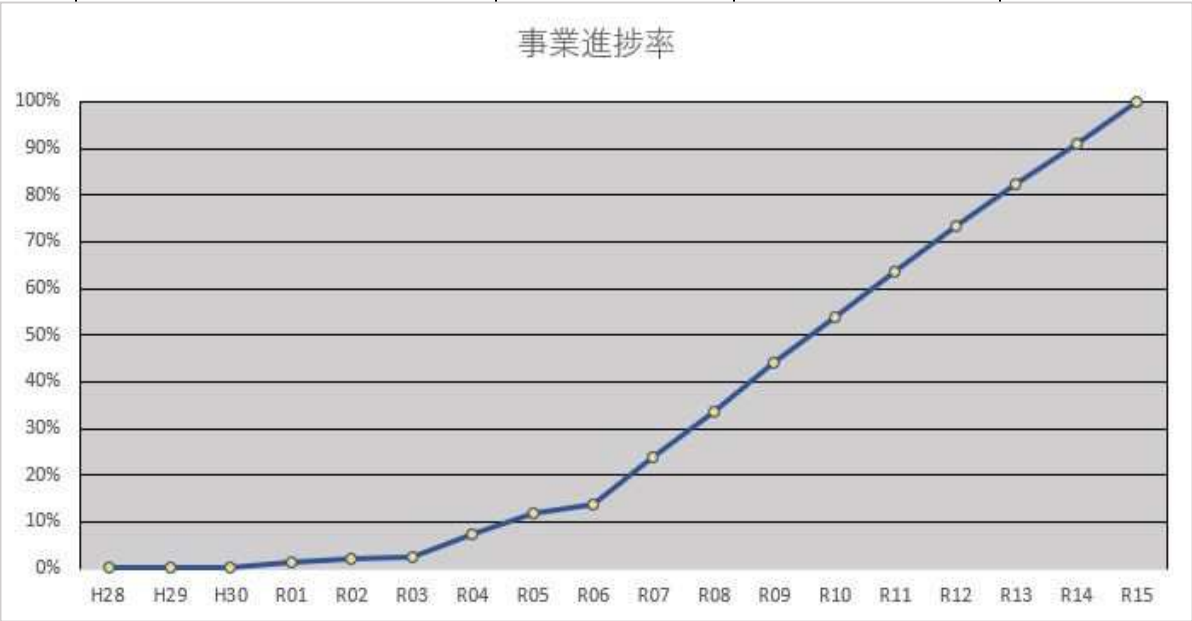
令和５年度公共事業再評価諮問箇所「継続・中止」理由書等

(課名：課名：道路課)

事業名 (路河川等名)	主要地方道 伊万里畑川内厳木線（平山下工区）
継続・中止理由	○事業継続により、交通の円滑化や安全性の向上、緊急輸送道路としての機能向上が図られる。が図られる。 ○費用対効果は、$B/C=1.0$以上（1.6）が確保されている。 ○国道203号 厳木バイパスの浪瀬IC付近に新産業集積エリア唐津が分譲されており、交通量の増加も見込まれる。 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。
B／Cの 算出方法	【 便益 】 ・ 走行時間短縮便益 = 10.6 億円 ・ 走行経費減少便益 = 2.5 億円 ・ 交通事故減少便益 = 0.5 億円 - 合計 = 13.6 億円 【 費用 】 ・ 事業費 = 7.1 億円 ・ 維持修繕費 = 1.2 億円 - 合計 = 8.3 億円 費用便益 $B/C = 13.6 / 8.3$ = 1.6 ※基準年における現在価値
備考	

令和 5 年度再評価対象箇所（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）
（対象：平成 3 0 年度再評価実施箇所）

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)
	再評価 時点	道路整備交付金 事業 主要地方道 伊万里畑川内厳 木線（平山下工 区） 事業主体：県 事業地：唐津市 相知町平山下～ 平山上	主要地方道伊万里畑川内厳木線は、伊万里市波多津町の国道204号から同市南波多町の国道202号を經由し、唐津市厳木町の国道203号を結ぶ道路である。周辺には新産業集積エリア唐津が分譲されており、交通量の増加が見込まれている。 このように、アクセス道路としての役割を担う路線であるが、当該区間は、幅員狭小や線形不良、また、歩道が設置されていないことから、自動車及び歩行者の通行に支障をきたしている。 このため、バイパス整備により、交通の円滑化と安全性の向上を図ることを目的として事業を実施するものである。	全体事業費：6.8億円 工期：H26～H38 事業内容 延長 L=1,700m 幅員 W=6.0(10.0)m 改良工 L=1,700m 舗装工 L=1,700m 测试 一式 用地補償 一式	H29末進捗率：1% （事業費ベース）	国道203号 厳木バイパス・浪瀬IC付近に工業団地（新産業集積エリア唐津）が分譲されており、今後、交通量の増加が見込まれる。 当該箇所に近接する立川工区（伊万里市大川町立川）においては、バイパス整備が順調に進んでおり、唐津市側においては、当該箇所のみが未整備となっている。	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=2.21	（コスト削減） ・再生資源の利用促進を図る。 ・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	同上		全体事業費：10億円 工期：H26～R15 事業内容 延長 L=1,700m 幅員 W=6.0(10.0)m 改良工 L=1,700m 舗装工 L=1,700m 橋梁工 N=2橋 测试 一式 用地補償 一式	R4末進捗率：7% （事業費ベース）	近接する立川工区においてバイパス整備が令和4年度に完了し、当該区間の交通量も増加が見込まれるため、依然として事業の必要性は高い。	資材価格の高騰による事業費の増 B/C=1.6	同上	再評価実施後5年経過のため再評価	継続 （理由） ・伊万里市と唐津市を結ぶ主要な路線である。 ・近接する立川工区が開通し、一連の事業効果が期待される。 このため、当該区間の交通の円滑化と安全性の向上を図るために、事業を継続したい。
	理由等			（事業費） 労務費及び資材価格の高騰のため （事業期間） 地元の合意形成が得られず、用地交渉に時間を要したため						



令和5年度 再評価委員会

道路整備交付金事業

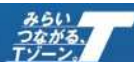
い ま り は た が わ ち き ゅ う ら ぎ ひ ら や ま し も
主要地方道 伊万里畑川内蔵木線（平山下工区）

お う ち ち ょ う ひ ら や ま か み ひ ら や ま し も
唐津市相知町平山上、平山下地内

再々評価理由

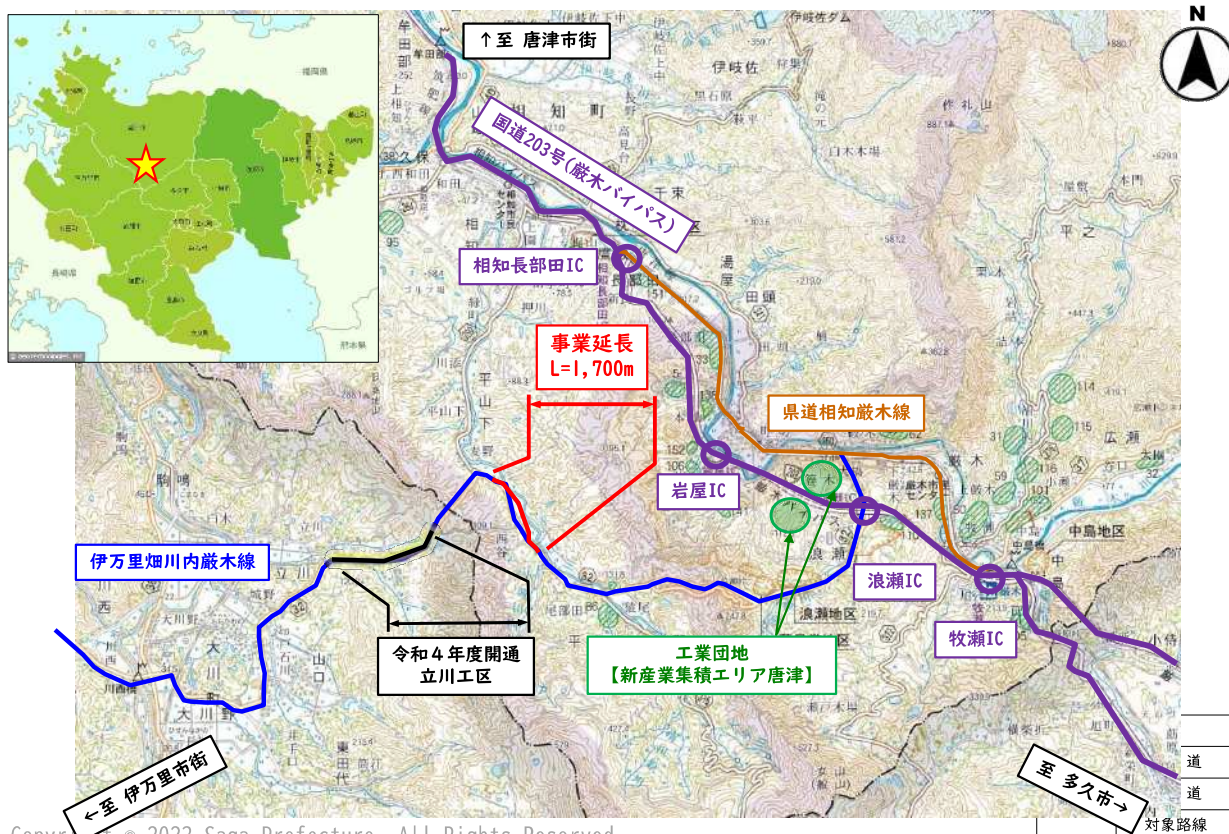
再評価実施後5年を経過するため

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.



佐賀県 県土整備部 道路課

位置図



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業目的

幅員狭小



歩道が未整備

(路肩狭小)



現道拡幅・歩道の設置により

交通の円滑化

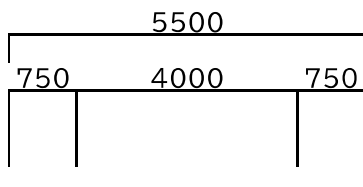
安全性の向上

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

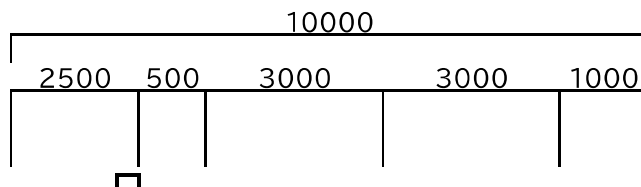
事業概要

	前回再評価 (H30)	今回 (R5)
全体事業費	6.8億円	10億円
工期	平成26年度～令和8年度	平成26年度～令和15年度
延長	1.7km	1.7km
幅員	6.0 (10.0) m	6.0 (10.0) m
事業内容	・改良工 L=1.7km ・舗装工 L=1.7km ・橋梁工 N=2橋 ・測量試験 一式 ・用地補償 一式	・改良工 L=1.7km ・舗装工 L=1.7km ・橋梁工 N=2橋 ・測量試験 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	2.2	1.6

現況



計画



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業の進捗状況



	令和4年度まで	令和5年度	令和6年度以降
事業費(億円)	0.7	0.4	8.9
進捗率(%)	7.0	11.0	100.0
用地進捗率(%)※	11.9	15.1	100.0

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

※面積ベース

事業内容の見直し理由

(事業費の増額)

○建設資材の高騰及び労務費上昇による増

事業期間の見直し理由

(事業期間の延長)

○用地交渉に伴う事業期間の延長

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

現 地 状 況



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業を巡る社会経済情勢等の変化

○近接する立川工区においてバイパス整備が令和4年度に完了し、当該区間の交通量も増加が見込まれるため、依然として事業の必要性は高い。



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

費用対効果

○B/Cは1.0を上回っている。

$$\text{費用対効果 (B/C)} = \frac{\text{総便益 (B)} \quad 13.6 \text{ 億円}}{\text{総費用 (C)} \quad 8.3 \text{ 億円}} = 1.6$$

※基準年（令和5年度）における現在価値

<参考>

○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

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

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

対応方針(事業課案)

- 道路の整備により「交通の円滑化」「安全性の向上」が図られる。
また、緊急輸送道路としての機能向上が期待される。

- 費用対効果についても、B/C=1.0以上(1.6)が確保されている。

- 近接する立川工区が開通し、一連の事業効果の発現が期待される。



事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

令和5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)

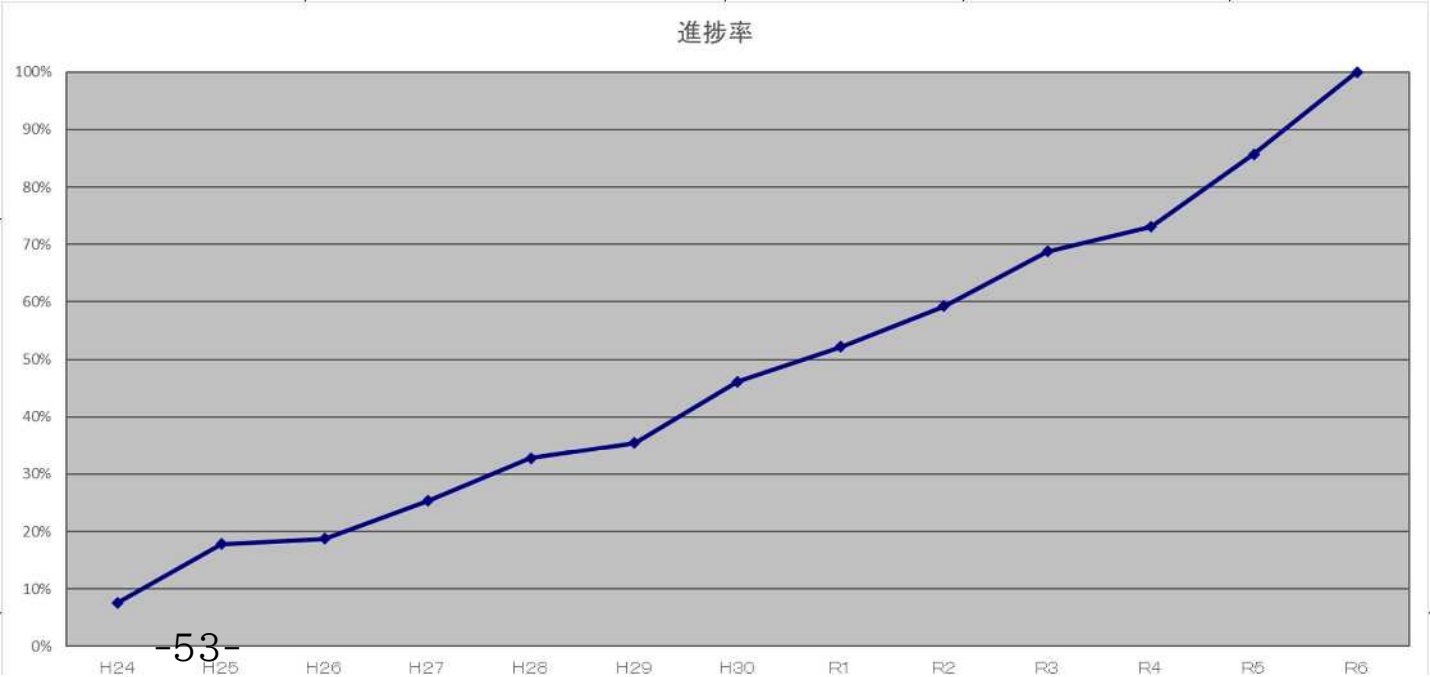
事業名 (路河川等名)	道路整備交付金事業(防災・安全交付金) 主要地方道 三瀬神埼線(広滝工区)
継続 ・中止理由	○事業継続により、交通の円滑化や安全性の向上、緊急輸送道路としての機能向上が図られる。 ○費用対効果は、B/C1.0以上(B/C=1.24)が確保されている。 ○事業進捗率は事業費ベースで約65%[約8.4億円/約13億円](令和4年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。 ○地元の協力により、用地買収も完了しているため、今後の円滑な事業執行が可能である。 ○以上のことから、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。
B/Cの 算出方法	【 便 益 】 ・ 走行時間短縮便益 = 13.1億円 ・ 走行経費現象便益 = 2.8億円 ・ 交通事故減少便益 = 0.0億円 合計 = 15.9億円 【 費 用 】 ・ 事業費 = 12.3億円 ・ 維持修繕費 = 0.5億円 合計 = 12.8億円 費用便益 B/C = 15.9 / 12.8 = 1.2 ※基準年における現在価値
備 考	

令和 5 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 3 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 (事業観)
	R 3 再評価 時点	道路整備交付金 事業 主要地方道 三瀬神埼線 (広滝工区) 事業主体：県 事業地： 神崎市脊振町 広滝 ～神崎市脊振町 鹿路	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道路である。 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ことを目的として事業を実施するものである。	全体事業費：10.4 億円 工期：H24～R6 事業内容 延長 L=550m 幅員 W=6.0(9.75)m 改良工 L=550m 舗装工 L=550m 測定 一式 用地補償 一式	R2 末進捗率：約 69% (事業費ベース) (年平均進捗率 7.7%) 用地補償契約 100%	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。 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	B/C は 1.0 を上回っている。 B/C = 1.37	(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。 (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/C 1.0 以上 (B/C=1.06) 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。
	現時点			全体事業費：13 億円 工期：H24～R6 事業内容 延長 L=550m 幅員 W=6.0(9.75)m 改良工 L=550m 舗装工 L=550m 測定 一式 用地補償 一式	R4 末進捗率：約 65% (事業費ベース) (年平均進捗率 7.7%) 用地補償契約 100%	近年、建設物価が大きく上昇しており、事業費等に影響を与えている。 九年庵などの周辺観光のほか、城原川ダム整備と一体となった地域振興により、今後更なる交通量の増加が見込まれており、依然として事業の必要性は高い。	資材価格の高騰による事業費の増 B/C = 1.2	同上	前回再評価時より事業費増額のため再評価	継続 (理由) ・事業を継続することで、緊急輸送道路の機能向上を図ることができる。 ・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。 このため、当該区間の交通の円滑化と安全性の向上を図るために、事業を継続したい。
	理由等			(事業費) ・建設資材の高騰及び労務費上昇による増。						



令和5年度 再評価委員会

道路整備交付金事業

主要地方道 三瀬神埼線（広滝工区）

神埼市脊振町広滝地内

再評価理由

再評価実施後5年が経過する前に事業費を増額するため

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

みらい
つながる
Tゾーン

佐賀県 県土整備部 道路課

位置図



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業目的



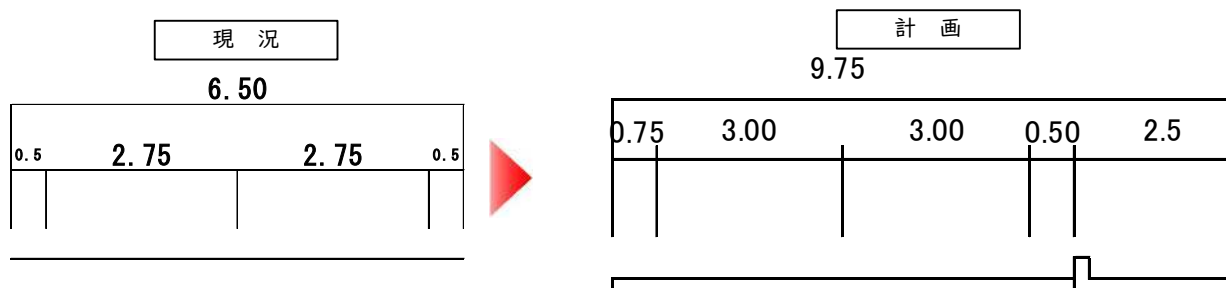
現道拡幅・線形改良・歩道設置により

交通の円滑化、安全性の向上、
緊急輸送道路としての機能確保

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業概要

	前回再評価 (R3)	今回 (R5)
全体事業費	10.4億円	13億円
工期	平成24年度～令和6年度	平成24年度～令和6年度
延長	0.55 km	0.55 km
幅員	6.5 (9.75) m	6.5 (9.75) m
事業内容	・改良工 L=0.55 km ・舗装工 L=0.55 km ・測量試験 一式 ・用地補償 一式	・改良工 L=0.55 km ・舗装工 L=0.55 km ・測量試験 一式 ・用地補償 一式
費用対効果	1.4	1.2



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業の進捗状況



	令和4年度まで	令和5年度	令和6年度
事業費(億円)	8.4	1.5	3.1
進捗率(%)	64.6	76.2	100.0
用地進捗率(%)※	100.0	100.0	100.0

※面積ベース

事業内容の見直し理由

(事業費の増額)

○建設資材の高騰及び労務費上昇による増

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

現地状況

起点から終点側を望む



終点から起点側を望む



全景



Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 近年、建設物価が大きく上昇しており、事業費等に影響を与えている。
- 九年庵などの周辺観光のほか、城原川ダム整備と一体となった地域振興により、今後更なる交通量の増加が見込まれており、依然として事業の必要性は高い。

費用対効果

OB/Cは1.0を上回っている。

$$\text{費用対効果 (B/C)} = \frac{\text{総便益 (B)} \quad 15.9 \text{ 億円}}{\text{総費用 (C)} \quad 12.8 \text{ 億円}} = 1.2$$

<参考>

※基準年（令和4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

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の有効利用を図っている。

(代替案の検討)

- 特になし

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.

対応方針(事業課案)

- 道路の整備により「交通の円滑化」「安全性の向上」が図られる。
また、緊急輸送道路としての機能向上が期待される。
- 費用対効果についても、B/C=1.0以上(1.2)が確保されている。
- 事業の進捗率は、事業費ベースで約65%[約8.4億円/約13億円]
(令和4年度末)であり、そのうち用地進捗率は100%となっている。



事業の早期完成を目指して、事業を進めていく

Copyright © 2023 Saga Prefecture. All Rights Reserved.