

平成26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) 主要地方道 肥前呼子線</p>
<p>継続理由</p>	<p>本路線は、今後唐津市区間が整備され、西九州自動車道北波多ICとのアクセスが向上することから、交通量の増加が見込まれる。 当該箇所は、事業の必要性に変化が無く、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。</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 = 27.7億円 ・ 走行費用短縮便益 = 4.6億円 ・ 交通事故減少便益 = 0.4億円 <li style="padding-left: 100px;">合計 = 32.7億円 <p>【 費用 】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業費 = 23.0億円 ・ 維持修繕費 = 1.1億円 <li style="padding-left: 100px;">合計 = 24.1億円 <p>費用便益 B/C = 32.7 / 24.1 = 1.4</p>
<p>備考</p>	

平成26年度再評価対象事業
(対象：平成20年度再評価実施事業)

(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 (事業案)
5	再評価時点	地域活力基盤創造交付金事業 主要地方道 肥前呼子線 事業主体：県 事業地：玄海町 犬吠	本路線は、唐津市肥前町の国道204号と唐津市呼子町の国道204号を結ぶ幹線的な道路であり、原発災害時の緊急避難路に指定されている。 また、玄海町中心部から唐津市中心部、及び唐津市鎮西町、呼子町方面を結び、観光等の交流の促進、地域産業の効率化、活性化に寄与する重要な道路である。 付近には小中学校や町役場があるにもかかわらず、幅員は狭く歩道もないため、自動車交通に支障を来しており、通学時においても非常に危険な状況となっている。 以上のことから、バイパス(歩道を含む)の整備により交通の円滑化と交通安全の確保を図る。	全体事業費：14.9億円 工期：H12～H25 事業内容 延長 L=1,500m 幅員 W=10.0(6.0)m 改良工 L=1,500m 舗装工 L=1,500m 測定 1式 用地補償 1式	H20末進捗率：約31% (事業費ベース) (年平均進捗率 4%) ○用地補償は9割完了	・交通量の推移 H9 1,472台/日(基準) H11 1,563台/日(1.06) H17 1,245台/日(0.85) プルサーマル導入が平成18年3月に決定されたため、原発避難路としての整備が急がれる。	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=1.2	(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10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	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 肥前呼子線 事業主体：県 事業地：玄海町 犬吠	同上	全体事業費：20.4億円 工期：H12～H27 事業内容 延長 L=1,820m 幅員 W=10.0(6.0)m 改良工 L=1,820m 舗装工 L=1,820m 測定 1式 用地補償 1式	H25末進捗率：約95% (事業費ベース) (年平均進捗率 7%) ○用地補償は全て完了	・交通量の推移 H9 1,472台/日(基準) H11 1,563台/日(1.06) H17 1,245台/日(0.85) H22 1,396台/日(0.95) 今後、当該道路の唐津市区間が整備され、西九州自動車道北波多ICとのアクセスが向上することから、交通量の増加が見込まれる。 プルサーマル導入が平成18年3月に決定されたため、原発避難路としての整備が急がれる。	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=1.4	同上	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。

理由等

・当初、盛土材は、他工事の残土等を利用する計画としていたが、工程が合わないことや、盛土材として不適であったため、新規土に変更したことによる増。
・特に山間を通り、狭隘でカーブが連続している現道の交通安全確保のため、当初事業区間のL=1,500mのバイパスを先行して集中投資を行ってきたが、当初事業区間が一定の進捗を得られたことから、集落地内を通る未整備区間L=320mについて、南側の既改良箇所と接続することで、交通の円滑化と歩行者等の交通安全確保を図るため、区間を延伸した。併せて事業費が増額となった。
・工期は用地取得の遅れと上記工区延伸により2年延伸した。

進捗率

