

平成22年度 再評価委員会

着手より10年が経過 4箇所

- ・一般県道 若宮鶴線
- ・主要地方道 鳥栖朝倉線
- ・一般県道 加倉仮屋港線
- ・主要地方道 相知山内線

再評価実施後5年が経過 1箇所

- ・国道444号 佐賀福富道路

合 計 5箇所

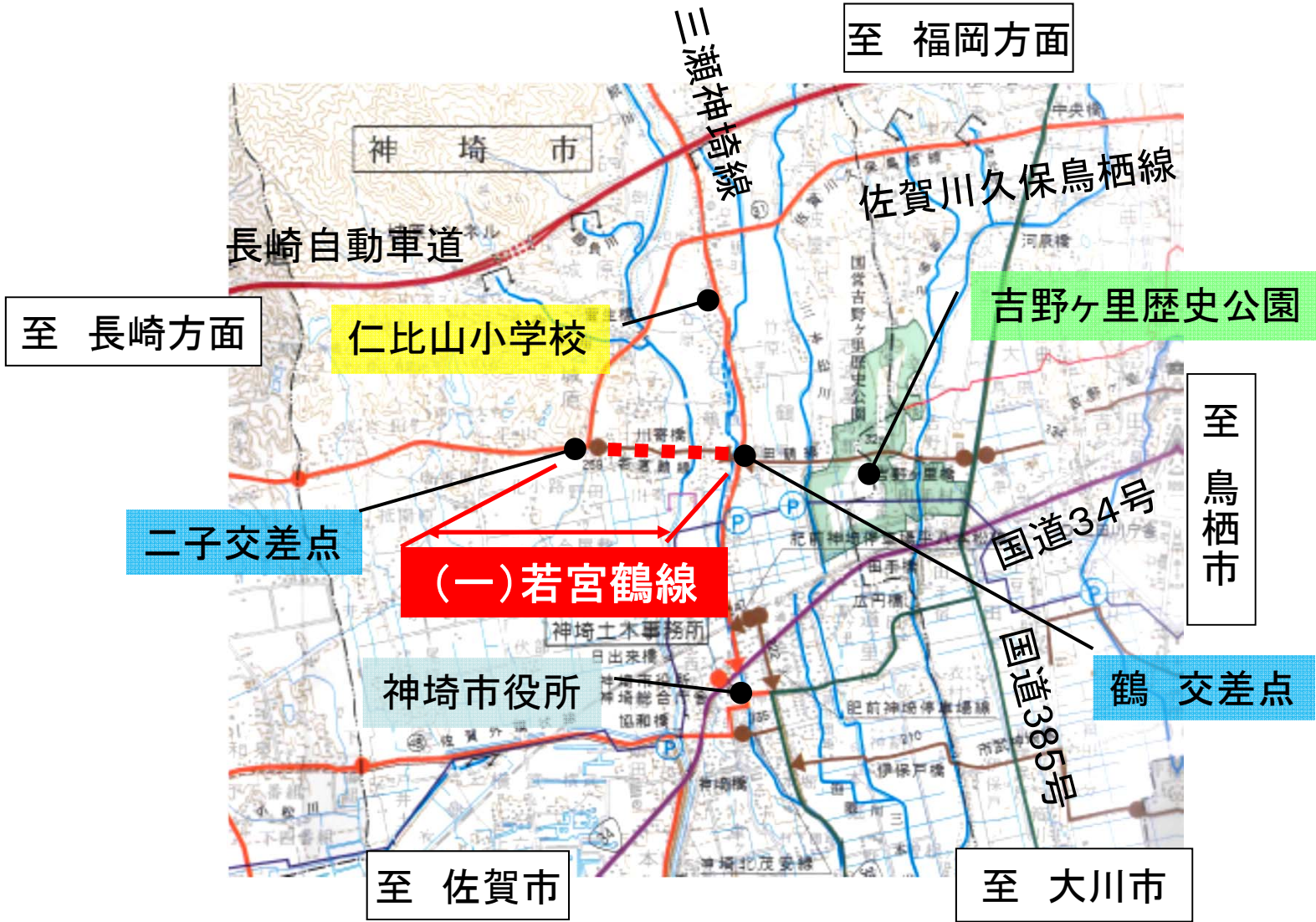
交通政策部 道路課

平成22年度 再評価委員会

路線名：一般県道 若宮鶴線
事業名：道路整備交付金事業

(着手より10年経過のため再評価)

一般県道 若宮鶴線 位置図



事業目的

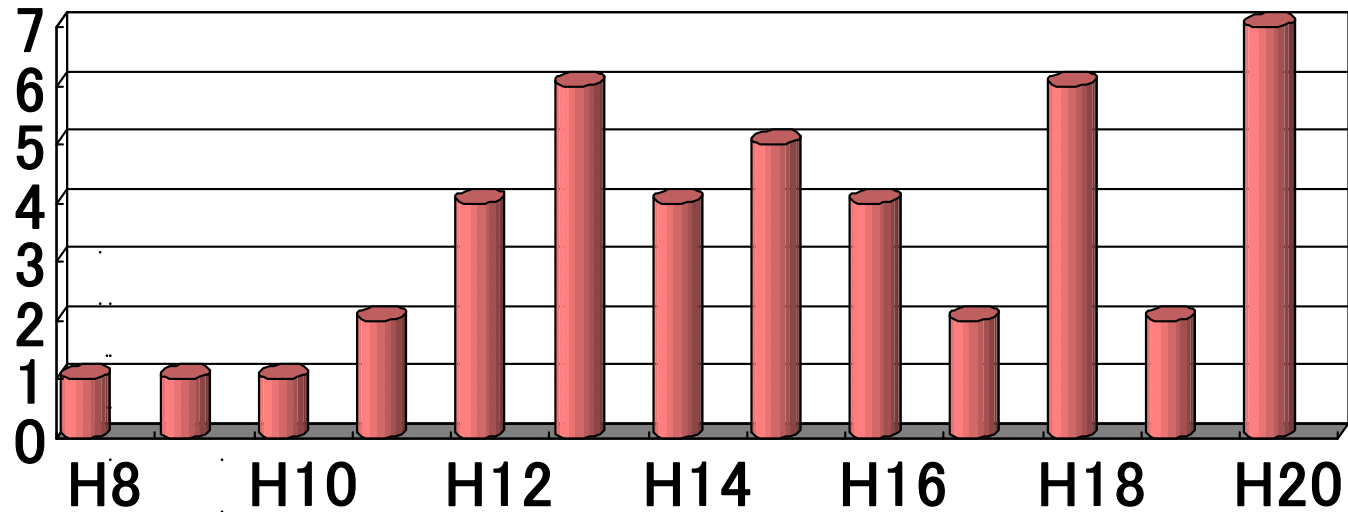


線形改良及び歩道整備により

事故防止、歩行者の安全確保

- 事故の発生状況。過去13年間(H8~H20)で**45件**。

(件)



凡例	
★ (Blue)	1~5件
★ (Yellow)	6~10件
★ (Red)	11~ 件

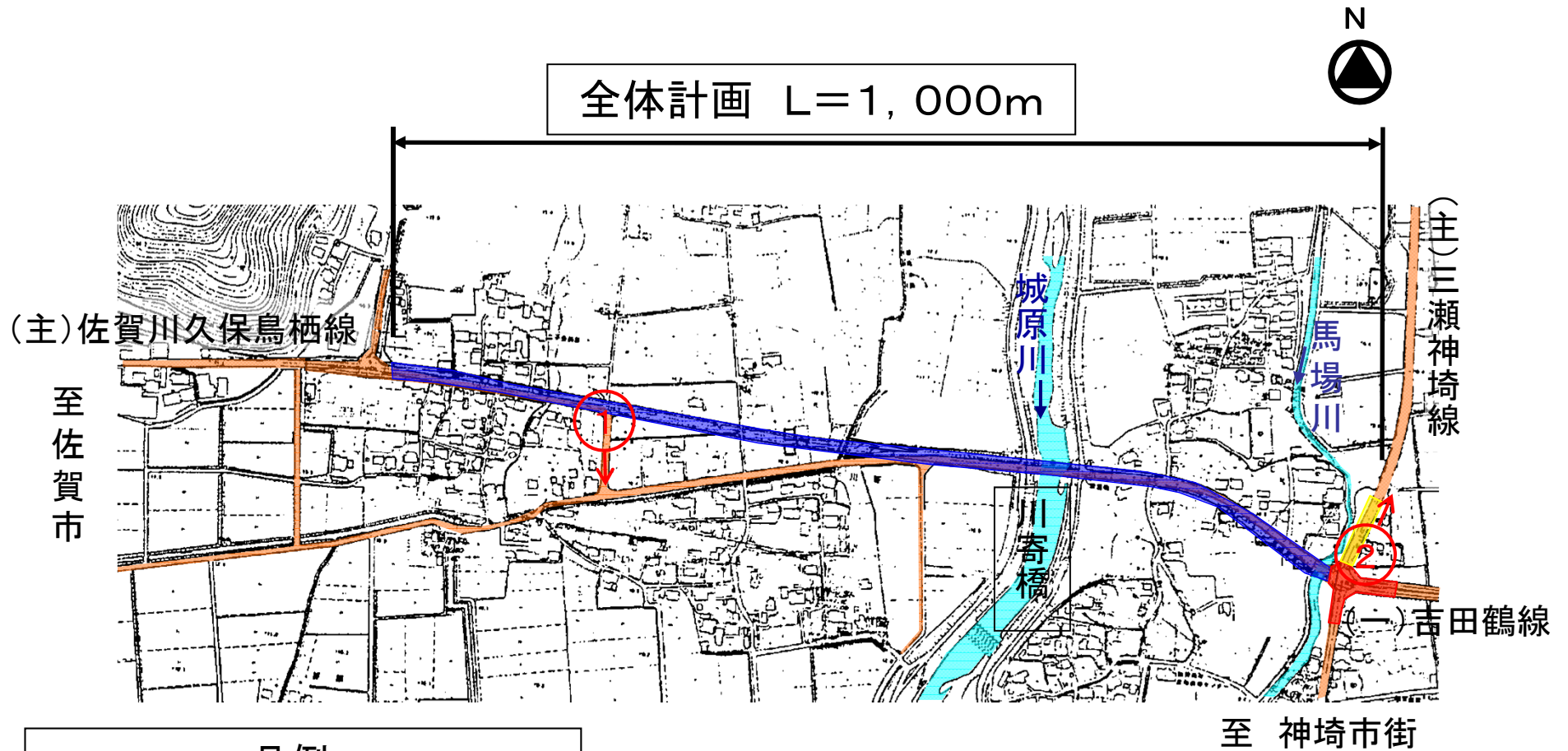
事業概要

- 全体事業費：12.8億円
- 工期：平成13年度～平成23年度（予定）
- 全体延長：L=1000m
- 事業内容：改良工 L=1000m
用地買収 12,610m²
家屋補償 23戸

事業の進捗状況

	平成21年度まで	平成22年度	平成23年度以降
事業費(億円)	11.2	1.4	0.2
進捗率(%)	87.5	98.4	100.0
用地進捗率(%)	70.3	100.0	100.0

一般県道 若宮鶴線 平面図

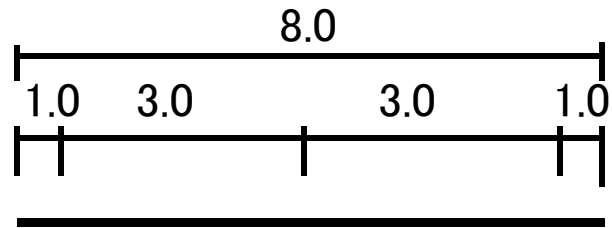


凡例

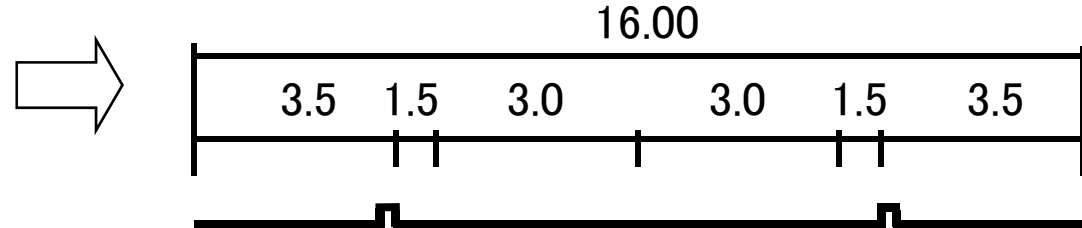
青	平成21年度まで
赤	平成22年度施工箇所
黄	次年度施工箇所

一般県道 若宮鶴線 横断図

現況



計画



事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 交通量の増加

H9 6,059台／日(基準)

H11 8,134台／日(1.34)

H17 5,055台／日(0.83)

- 近くの吉野ヶ里歴史公園への入場者数が増加傾向であり(H17:468千人→H20:647千人)、交通量の増加が予想される。

費用対効果の要因の変化

- 事業採択時と比較して大きな要因の変化は見られない。

$$\text{費用便益比(B/C)} = 17.4 / 15.0 = 1.2$$

- 【便益】

走行時間短縮便益	=	20.7億円
走行経費縮小便益	=	-2.5億円
交通事故減少便益	=	-0.8億円
合計		17.4億円

- 【費用】

事業費	=	14.6億円
維持管理費	=	0.4億円
合計		15.0億円

コスト縮減や代替案等の可能性

(コスト縮減)

- 再生資材の利用促進を図っている。
- 工事で発生する残土を盛土等に流用する。
- 橋梁について、現橋を補強して利用。

(代替案の検討)

- 特になし

対応方針(事業課案)

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