

令和2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 佐賀外環状線(下和泉工区)
継続 ・中止理由	<p>主要地方道佐賀外環状線は、佐賀市街を中心としてその周辺部を環状する幹線道路である。</p> <p>当該箇所は、小城市の国道203号と神埼市の国道34号を結ぶ区間の一部で、交通量が非常に多い箇所である。現道は集落内を通っているが、幅員が狭く歩道も設置されていないことから、歩行者や自転車等の通行に支障をきたしており非常に危険な状況となっている。</p> <p>また、久保泉工業団地及び久保泉第2工業団地へのアクセス道路としての機能も果たす重要な道路である。</p> <p>このことから、交通の円滑化と交通安全の向上を図るためバイパス整備及び交差点改良を実施するものであり、引き続き事業を継続したい。</p>
B/Cの算出方法	<p>【 便益 】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 = 15.9億円 ・ 走行経費減少便益 = 2.5億円 ・ 交通事故減少便益 = 0.9億円 合計 = 19.3億円 <p>【 費用 】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業費 = 13.5億円 ・ 維持修繕費 = 1.3億円 合計 = 14.8億円 <p>費用便益 B/C = 19.3 / 14.8 = 1.30</p> <p>基準年における現在価値</p>
備考	

令和 2 年度再評価対象箇所 (対象：平成 3 0 年度再評価実施箇所) (前回再評価時より工期延長または事業費増額を行う事業)

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 (事業課題)
	H30再評価時点	道路整備交付金事業 主要地方道佐賀外環状線(下和泉工区) 事業主体：県 事業地：佐賀市久保泉町下和泉	主要地方道佐賀外環状線は、佐賀市街を中心としてその周辺部を環状する幹線道路である。 当該箇所は、小城市の国道203号と神埼市の国道34号を結ぶ区間の一部で、交通量が非常に多い箇所である。現道は集落内を通過しているが、幅員が狭く歩道も設置されていないことから、歩行者や自転車等の通行に支障をきたしており非常に危険な状況となっている。	全体事業費：11.2億円 工期：H21～H32 事業内容 延長 L=1,200m 幅員 W=6.5(12.0)m 改良工 L=1,200m 舗装工 L=1,200m 測定 一式 用地補償 一式	○H29末進捗率：71.8% (事業費ベース) (年平均進捗率8.0%) ○用地補償契約 92.3% (平成30年度に全て完了予定)	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、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。	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=1.45	(コスト削減) ・道路の盛土について、流用土を利用している。 (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。
	現時点		また、久保泉工業団地及び久保泉第2工業団地へのアクセス道路としての機能も果たす重要な道路である。 このことから、交通の円滑化と交通安全の向上を図るためバイパス整備及び交差点改良を実施するものである。	全体事業費：12.1億円 工期：H21～R3 事業内容 延長 L=1,200m 幅員 W=6.5(12.0)m 改良工 L=1,200m 舗装工 L=1,200m 測定 一式 用地補償 一式	○R1末進捗率：84.3% (事業費ベース) (年平均進捗率7.7%) ○用地補償契約 97.7% (令和2年度に全て完了予定)	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月までに操業開始し、また、令和2年8月にバイパス部分が供用したことから、工業団地へのアクセス道路として、今後も交通量の増加が見込まれる。	全体事業費増額と工期延長による費用便益比の減 B/C=1.30	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) 当該事業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。
	理由等			工期 ・用地交渉に時間を要したため。 事業費 ・バイパス取付部の工事の際、現道掘削をしたところ、アスファルト舗装を支持する地盤である路床が、想定より軟弱であり、路床の構築が必要となったため ・バイパス取付部の工事において、片側交互通行を行いながら施工していたが、日中の交通量が約9,000台と非常に多く、想定より渋滞が発生した。そのため、渋滞発生を回避するために、夜間施工の実施が必要となったため						

