

【事業の経緯】

別添資料1

都計-1 街路事業の経緯

審議経過	再評価 の理由	工 期		事業費 (億円)	B / C	概要
		着工	完了			
当初 (H15 新規評価)	-	H15	H21	41.3	1.82	道路1.27km
第1回審議 (H24)	事業採択後 10年経過	H15	H31	46.00	1.93	道路1.27km
第2回審議 (H29:今回)	再評価後 5年経過	H15	H31	46.0	1.93	道路1.27km

平成29年度再評価箇所

事業名	長崎都市計画道路事業 3・4・411 西高田線		事業区分	街路事業	事業主体	長与町
起終点	自：長崎県西彼杵郡長与町嬉里郷字五反田 至：長崎県西彼杵郡長与町高田郷字岡崎				延長	約1.3 km
事業概要	延長 L=1,270m、幅員 W=17m ・道路築造（本線L=1,270m、支線L=400m）橋梁 2橋					
H15年度事業化	H8年度都市計画決定 (H25年度変更)		H17年度用地着手		H23年度工事着手	
全体事業費	46億円		事業進捗率	57%	供用済延長	0.36 km
計画交通量	5,900 台/日					
費用便益分析結果	B/C (事業全体) 1.82 (残事業) 1.93	総費用 (残事業)/(事業全体) 41億円/47億円 事業費：40億円/46億円 維持管理費：1億円/1億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 68億円/68億円 走行時間短縮便益：72億円/72億円 走行費用減少便益：3億円/3億円 交通事故減少便益：-2億円/-2億円	基準年 平成29年		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 現在、榎の鼻橋付近の連続交差点は、長与町で交通量が最も多く、朝夕の渋滞が激しいため、中心市街地の活動に支障をきたしている。 本路線の整備により、町中心部の通過交通の排除、県道の渋滞解消、適正な市街地形成が図られる。 					
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> 主要地方道長崎多良見線の渋滞緩和のために、早期整備を求められている。 					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	本路線の一部(317m)を含む、榎ノ鼻土地区画整理事業(A=22ha)が平成29年3月に完成。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> 榎の鼻土地区画整理事業区間を含む新設区間(L=640m)が完成。 残事業は、住宅地区間の用地・補償(58件)及び、道路築造(L=630m：現道拡幅区間) 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> 今後は、事業計画の変更(規格・構造、施工方法等の見直しによる事業費削減)をおこない、事業の早期完成を目指す。 					
施設の構造や工法の変更等	なし					
対応方針	継続					
対応方針決定の理由	町中心部の通過交通の排除、県道の渋滞解消、適正な市街地形成を図るためには必要な路線である。					
事業概要図						

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの

平成29年度
長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

都計-1 街路事業
西高田線

長与町

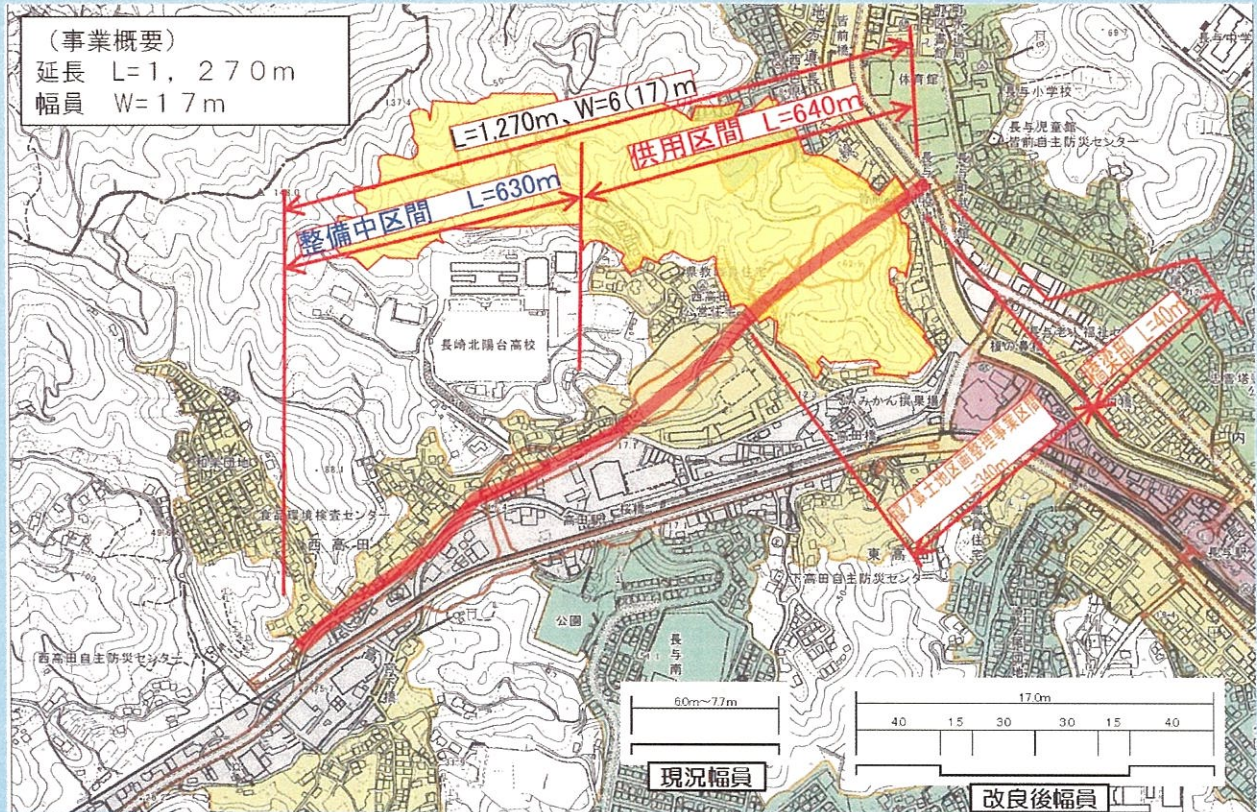
1

位置図



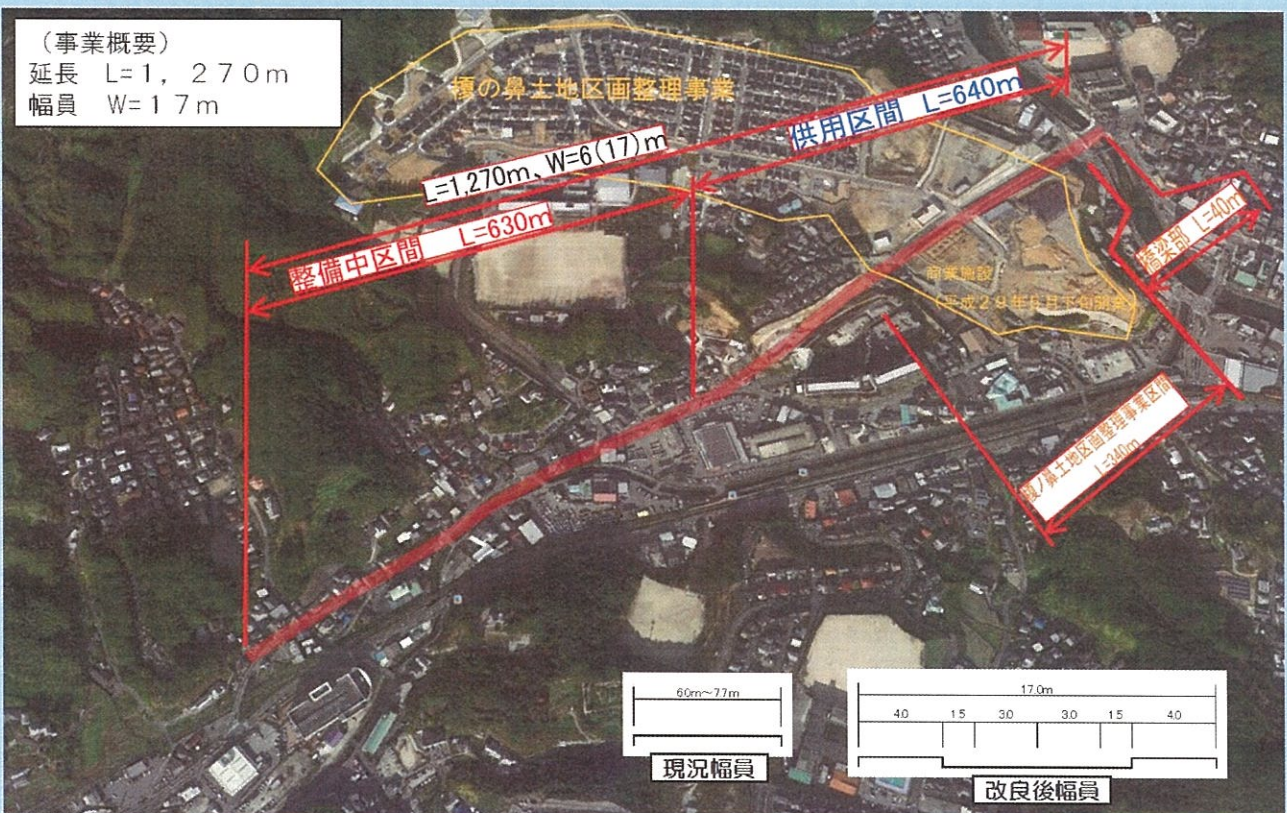
2

事業概要



3

事業概要



4

事業の必要性

現況写真

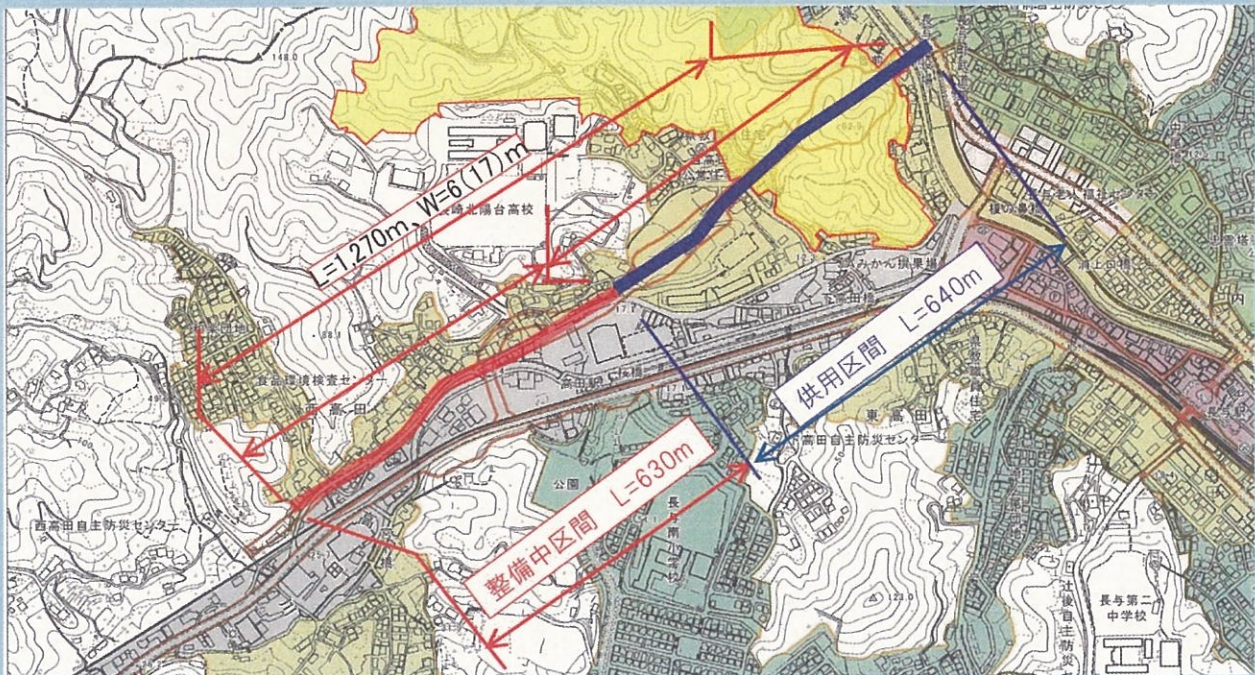


5

再評価に至った理由 (1)

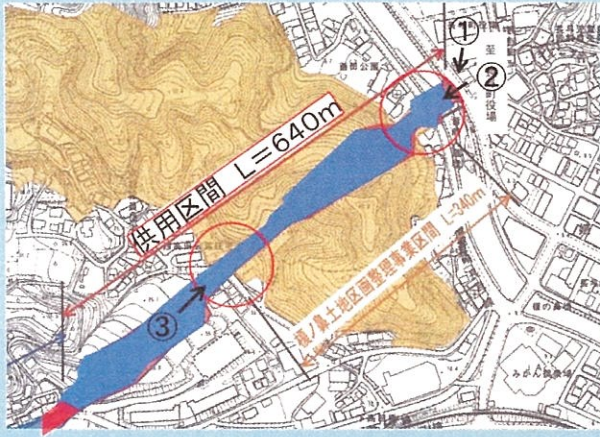
【再評価後5年経過】H24(前回) → H29(今回)

工期:平成15年度～平成31年度(変更なし)

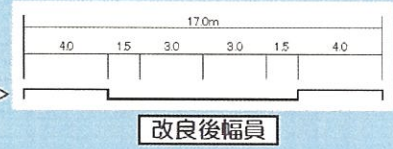
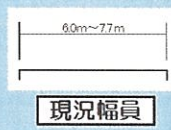


6

供用区間



整備中区間



費用対効果分析

【B/C】1.93(前回) → 1.93(現行) 変更なし

今後の対応方針

(事業の必要性に関する視点)

- ・町中心部の通過交通の排除、県道の渋滞解消
適正な市街地形成など期待される効果は
大きい。

(コスト縮減からの視点)

- ・道路施設の構造、施工方法等の見直しに
よる事業費の削減をおこない、事業の早期
完成を目指す。

【事業の経緯】

別添資料1

道建-1 一般国道251号(出平有明バイパス)事業の経緯

審議経過	再評価 の理由	工 期		事業費 (億円)	B / C	概要
		着工	完了			
当初 (H25 新規評価)	—	H25	H32	75.0	1.20	延長=3.4km 幅員=7.0(12.0)m
第1回審議 (H29:今回)	事業採択後 5年経過	H25	H32	75.0	1.20	延長=3.4km 幅員=7.0(12.0)m

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：島原振興局 道路第二課
 担当課長名：北原 雄一

事業名	一般国道251号（出平有明バイパス）		事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自： <small>ながさきけんしまばらしいでひらまち</small> 長崎県島原市出平町 至： <small>ながさきけんしまばらしいでひらまち</small> 長崎県島原市出平町			延長	3.4 km	
事業概要	島原道路は、九州横断自動車道と島原半島地域を連絡する地域高規格道路である。 一般国道251号出平有明バイパスは、島原道路の一部を構成し、一般国道251号島原中央道路や県道愛野島原線と一体となって広域ネットワークを形成する延長3.4kmの自動車専用道路である。					
H25年度事業化	-		H28年度用地着手	H28年度工事着手		
全体事業費	75億円	事業進捗率	11%	供用済延長	-	
計画交通量	10,600台/日（H42）					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年 平成29年
	(残事業)	1.2 1.4	60/73億円 事業費：57/70億円 維持管理費：3/3億円	88/88億円 走行時間短縮便益：64/64億円 走行費用減少便益：13/13億円 交通事故減少便益：11/11億円		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
【全体事業】	交通量：B/C=1.07~1.32（交通量±10%）		【残事業】		B/C=1.31~1.61（交通量±10%）	
	事業費：B/C=1.09~1.33（事業費±10%）				B/C=1.33~1.61（事業費±10%）	
	事業期間：B/C=1.1~1.3（事業期間±20%）				B/C=1.39~1.52（事業期間±20%）	
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・島原半島地域から九州横断自動車道、長崎空港、整備中の新幹線駅等へのアクセス向上 ・救急医療体制の強化支援や生活圏の拡大等につながる島原半島地域と長崎、県央地域との地域連携強化 ・災害時の代替路確保 					
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体で構成する「島原半島幹線道路網建設促進期成会」「一般国道57号等県南地域幹線道路整備促進期成会」等より、整備促進の要望がされている。 					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	-					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成28年度末までの工事進捗率は11%、用地買収も15%と低いが、用地取得条件の代替地面積を確保できたため、用地取得を優先しつつ、工事進捗を図り全線平成32年度の事業完成を目指す予定である。 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> ・事業着手時には把握できなかった農地の代替地の確保が用地取得の条件となったため用地取得の難航が課題。 ・必要な農地の代替地面積を確保できたため、引き続き用地取得及び工事の進捗を図り平成32年度の事業完成を目指す。 					
施設の構造や工法の変更等	-					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性を考慮した場合、事業継続が妥当と判断される。					
事業概要図						

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用と総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

平成29年度 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-1 道路改築事業 一般国道251号 (出平有明バイパス)

長崎県

1

位置図



2

事業概要

○事業概要

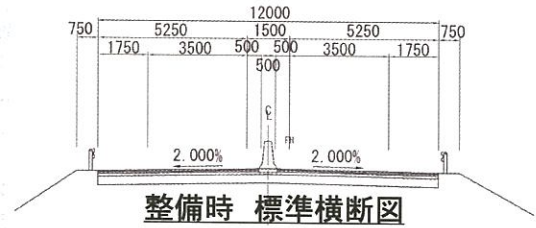
一般国道251号「出平有明バイパス」は、島原道路の一部として広域ネットワークを形成する。

○整備目的

- ・島原半島地域から高速、空港、整備中の新幹線等へのアクセス向上
- ・救急医療体制の強化支援や長崎、県央地域との地域連携強化
- ・災害時への代替路確保

【整備状況】

- ・H25年度事業化
- ・H28年度末まで
- 進捗率 11%(事業費ベース)
- 投資額 8億円/75億円

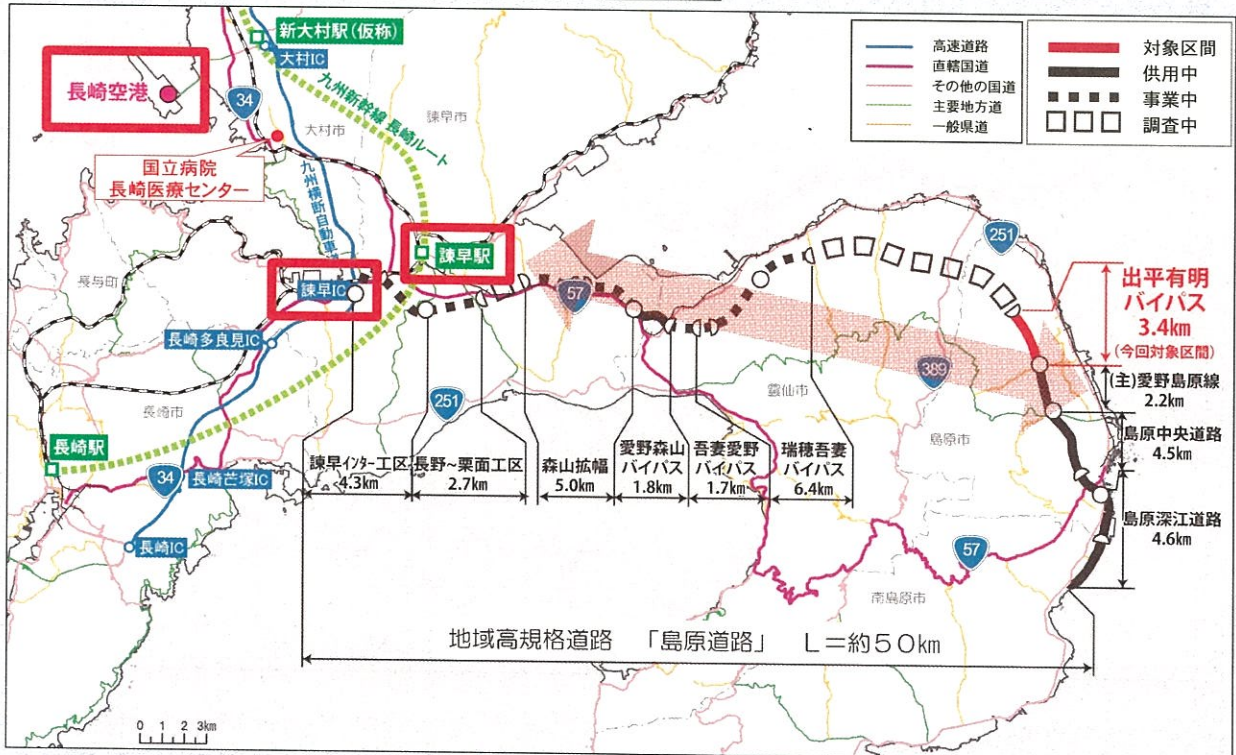


3

事業の必要性

広域ネットワークの形成

- ・島原半島地域から高速、空港、整備中の新幹線等へのアクセス向上

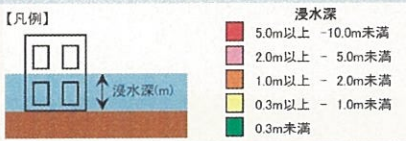
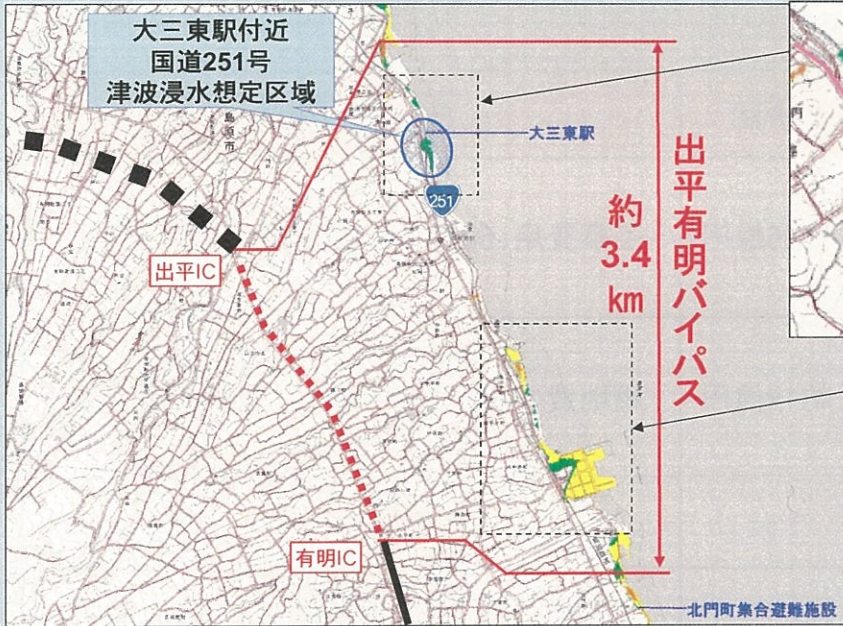


4

事業の必要性

津波浸水想定区域の回避

・災害時への代替路確保



・国道251号付近は「雲仙地溝南縁東部断層帯と雲仙地溝南縁西部断層帯の連動」地震にて津波による浸水が想定されることから、災害時の緊急輸送道路としての機能が確保されていない。

事業の経過 (1)

【完了工期】H32(新規事業採択時)→H32(変更なし)

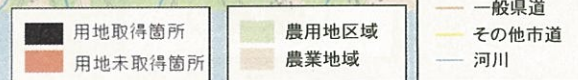
【現状】

●本計画ルート上は、県内有数の優良農地であることから、H28に用地取得した以外の箇所については、代替地(畑)の確保が条件であった。島原市と協同で代替地の必要な面積を確保したことから用地進捗が見込めるため、H32完成を目指す。

●H28年度末時点
進捗率 **11%**(事業費ベース)
投資額 約8億円/75億円



出平IC周辺の工事状況



事業の経過（2）

【事業費】約75億円(新規事業採択時)

→ 約75億円(変更なし)

〔事業費の内訳〕

事業費の内容	当初	今回	主な使用用途
工事費	約56億円	約56億円	工事費用:52億円、測量試験費用:4億
用地及び補償費	約19億円	約19億円	用地費13億円(約280件)、補償費:6億円
その他	—	—	—
計	約75億円	約75億円	—

7

費用対効果分析

【B/C】1.20(新規事業採択時) → 1.20(今回)

〔マイナス要因〕

・なし

〔プラス要因〕

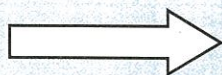
・なし

〔その他〕

・計画交通量に変化なし

新規:10,700台/日 ⇒ 今回:10,600台/日

対応方針
(原案)



事業継続

8