

【事業の経緯】

別添資料1

道建-1 一般国道251号(愛野森山バイパス)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 (H19新規評価)	—	H19	H24	92.0	1.9	延長=1,800m 幅員=7.0(12.0)m
第1回審議 (H23)	再評価後 5年経過	H19	H25	101.0	1.6	延長=1,800m 幅員=7.0(12.0)m
第2回審議 (H30:今回)	事業完了後 5年経過	H19	H25	112.0	1.18	延長=1,800m 幅員=7.0(12.0)m

事後評価結果（平成 30 年度）

※水色のセル箇所を入力すること。
 ※他の課の「行」は、「非表示」にすること。

整理番号	道建-1
担当課	道路第二課
担当課長名	酒井 進一

事業名	一般国道251号 愛野森山バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県雲仙市愛野町 至：長崎県諫早市森山町	延長	1.8km		

事業概要
 島原道路は南島原市深江町から島原市を經由し、諫早市の長崎自動車道諫早ICへと至る延長約50kmの高規格道路である。愛野森山バイパスはこの島原道路の一部を構成し、国土交通省が整備している一般国道57号森山拡幅へ接続する延長1.8kmの自動車専用道路である。

事業の目的・必要性
 愛野森山バイパスの整備により、主要渋滞箇所である愛野交差点を通過することなく、諫早・島原方面へ通行できることから、所要時間の短縮、愛野交差点の渋滞緩和を目的としている。

事業概要図



工期	着工	H 19 年度								
	完了	H 25 年度								
事業費	再評価	101.0 億円								
	最終	112.0 億円								
B/C	再評価	1.6	総便益(B) 161.3 億円	総費用(C) 99.3 億円	基準年度 H 23 年度					
	事後評価時点	1.26	総便益(B) 184.9 億円	総費用(C) 146.3 億円	基準年度 H 30 年度					
事業期間	事業化年度	H 19 年度	用地着手	H 19 年度	供用年 (再評価) H 25 年度					
	都市計画決定	H 年度	工事着手	H 20 年度	供用年 (実績) H 25 年度					
事業費	再評価時	(名目値)	101 億円	実績	(名目値)	112 億円	変動	1.1 倍		
		(実績値)	億円		(実績値)	億円				
交通量 (当該路線)	再評価時	9,300 台/日 (H42推計)			実績	9,300 台/日 (H42推計)			変動	1.0 倍
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		35.0 → 60.7 km/h (供用直前年次) H 22 年度 (供用後年次) H 27 年度			交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		23 件 → 7 件			
整備対効果 分析結果 (再評価)	B/C	1.6		総費用	99.3 億円	総便益	161.3 億円	基準年		
				事業費	98.8 億円	走行時間短縮便益	132.5 億円	H 23 年		
				維持管理費	0.5 億円	走行経費減少便益	19.9 億円			
						交通事故減少便益	8.9 億円			
整備対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.18		総費用	146.3 億円	総便益	173.4 億円	基準年		
				事業費	145.6 億円	走行時間短縮便益	119 億円	H 30 年		
				維持管理費	0.7 億円	走行経費減少便益	44.6 億円			
						交通事故減少便益	10.1 億円			
事業遅延によるコスト増		費用増加額		-		便益減少額		-		
事業遅延の理由										
平成23年度の再評価以降、事業の遅延は無い										
客観的評価指標に対する事後評価項目										
<ul style="list-style-type: none"> ・主要交通渋滞箇所の解除 愛野交差点(H29.7) ・所要時間の短縮 約2分短縮 										
その他評価すべきと判断した項目										
<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域の生活環境改善 交通量の減少による歩行者の安全性の向上、沿線施設の利便性向上 										

事業による環境変化	環境影響評価に対する項目	
	環境影響評価については、対象外である	
	その他評価すべきと判断した項目	
	特になし	
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
特になし		
対応方針		
当該事業に係わる対応方針 (今後事後評価の必要性及び改善措置の必要性)		
道路整備に伴い、所要時間の短縮や主要渋滞箇所の解除、沿線地域の生活環境改善等の事業の効果がみられ、今後の事後評価の必要性、改善処置の必要性はないと判断している		
同種事業に係わる対応方針 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)		
特になし		
特記事項		
特になし		

平成30年度
長崎県公共事業評価監視委員会

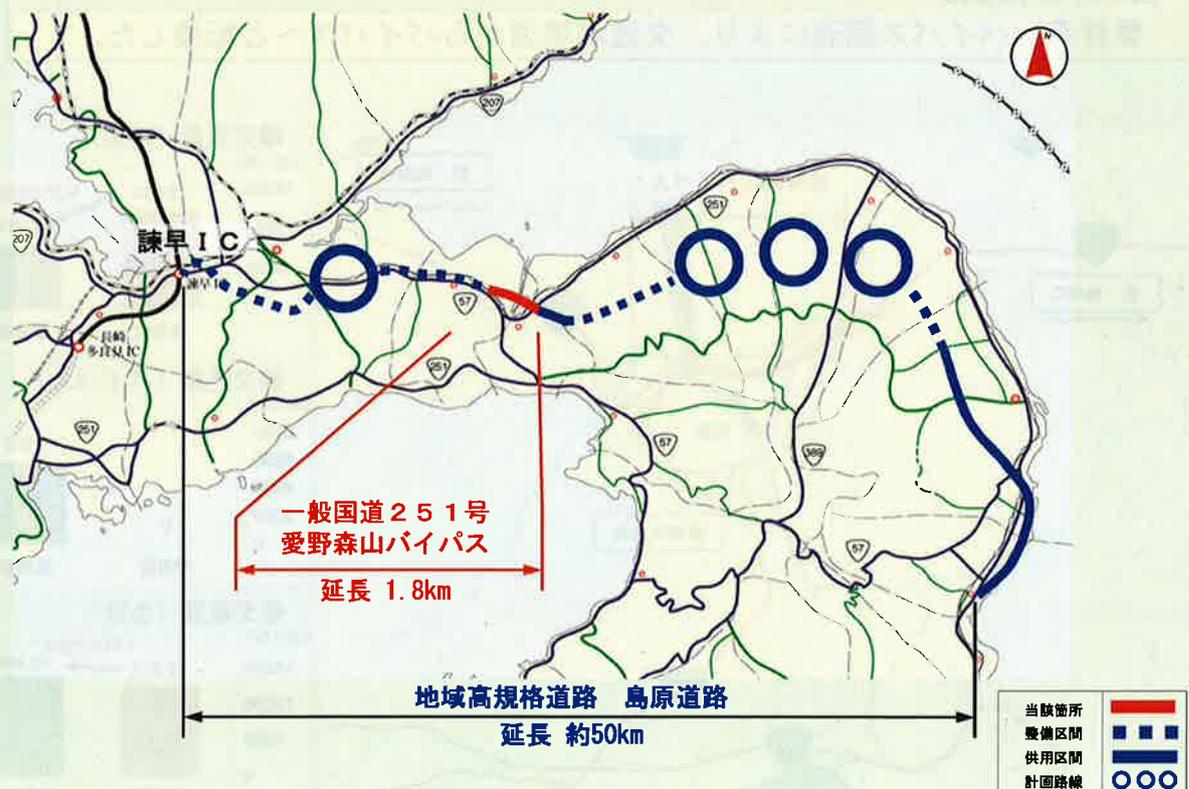
事後評価対象事業

道建-1 一般国道251号
道路改良事業
(愛野森山バイパス)

長崎県

1

位置図



2

事業概要及び目的

事業概要

島原道路は南島原市深江町から島原市を經由し、諫早市の長崎自動車道諫早ICへと至る延長約50kmの地域高規格道路である。愛野森山バイパスはこの島原道路の一部を構成し、国土交通省が整備している一般国道57号森山拡幅へ接続する延長1.8kmの自動車専用道路である。

事業の目的

愛野森山バイパスの整備により、主要渋滞箇所である愛野交差点を通過することなく、諫早・島原方面へ通行できることから、所要時間の短縮、愛野交差点の渋滞緩和を目的としている。



事後評価の視点（1）

【交通の転換】

愛野森山バイパス開通により、交通が現道からバイパスへと転換した。



●交通量（現道）



●交通量（バイパス）



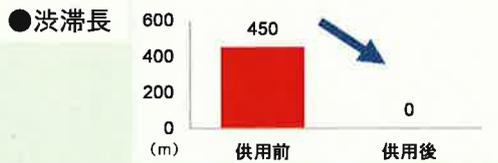
●交通量（合計）



事後評価の視点（1）

【主要渋滞箇所の解除】

交通転換により、愛野交差点の渋滞が解消され主要渋滞箇所から解除（H29.7）された。



●供用前(H19)



●供用後(H26,3)



5

事後評価の視点（1）

【所要時間の短縮】

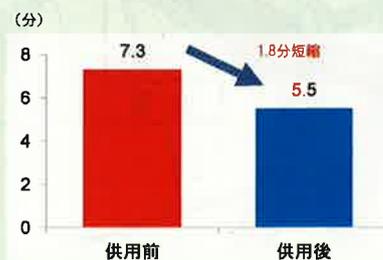
愛野森山バイパス開通により、供用前と比べ所要時間が短縮された。



●所要時間（12h平均）



●所要時間（ピーク時）



※供用前：現道
供用後：バイパス

6

事後評価の視点（2）

【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

- ・ 事業費：101.0億円（前回） → 112.0億円（変更）
- ・ 完了年度：平成25年度（前回） → 平成25年度（変更なし）
- ・ 交通量：9,300台/日（前回） → 9,300台/日（変更なし）
（H42推計）
- ・ B / C：1.6（前回） → 1.18（今回）

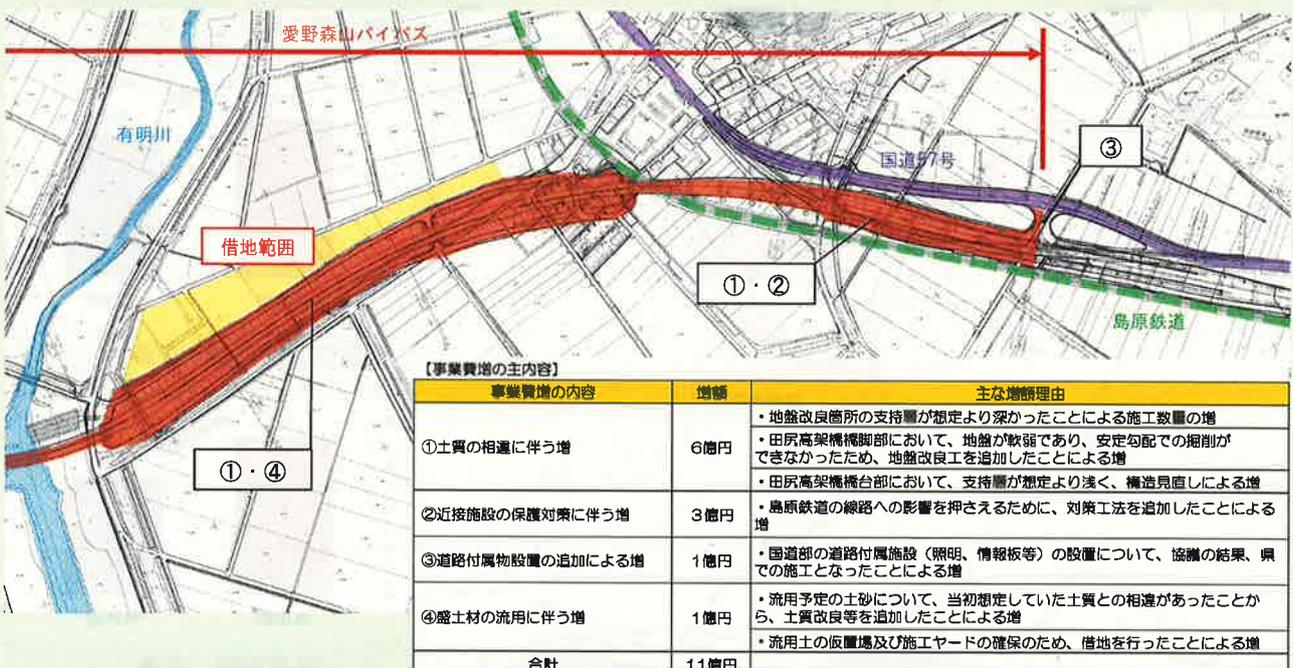
7

事後評価の視点（2）

【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

事業費の増

101億円（前回） → 112億円（今回）



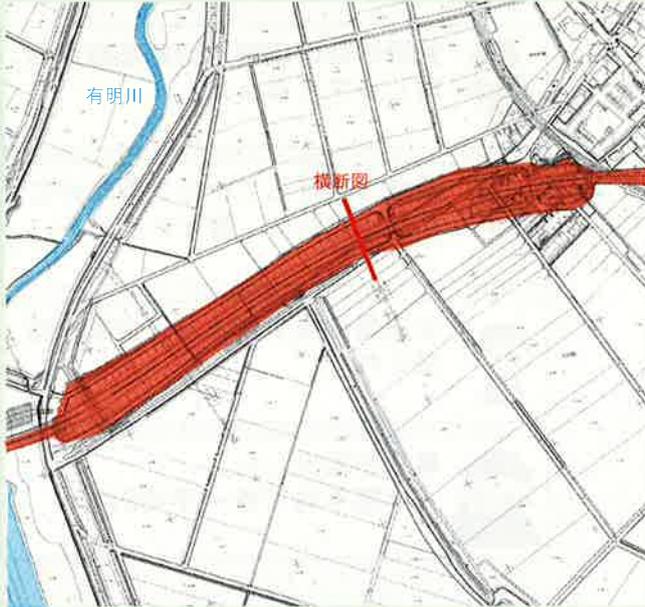
8

事後評価の視点（2）

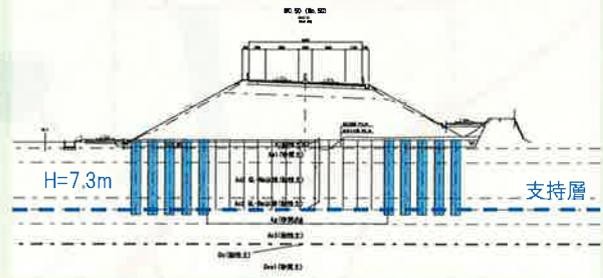
【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

土質の相違に伴う増

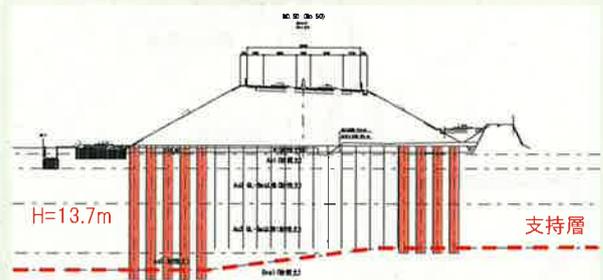
地盤改良箇所の支持層が想定よりも深く、地盤改良の杭長が増加したため



●当初横断面



●変更横断面



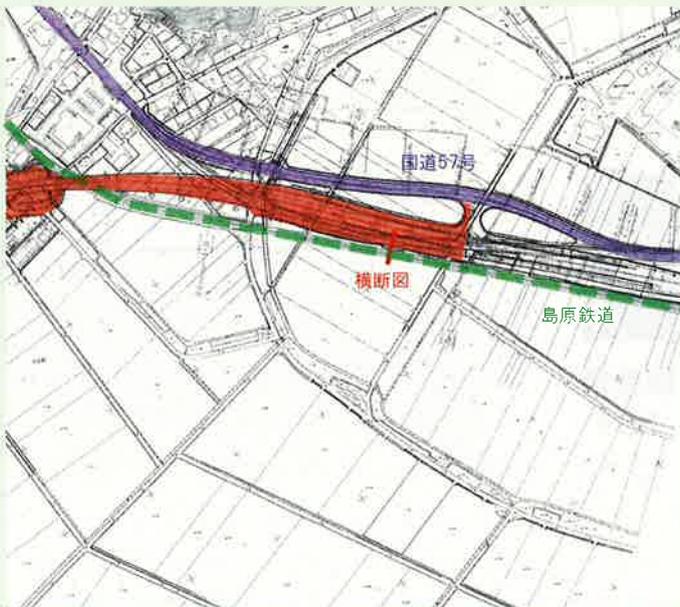
9

事後評価の視点（2）

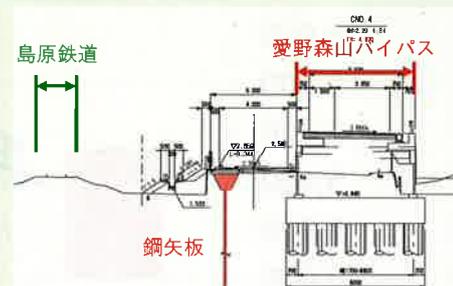
【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

近隣施設の保護対策に伴う増

島原鉄道の路線への影響を押さえるため、鋼矢板設置を追加



●横断面



10

事後評価の視点（3）

【社会経済情勢の変化】

沿線地域ヒアリングの結果、現道の交通量減少により、生活環境の改善が実感されていることが確認された。



●ヒアリング結果



愛野地区の病院や商業施設が利用しやすくなった。



深夜に通行していた大型車がなくなったため、静かになった。



交通量の減少により、振動が軽減された。



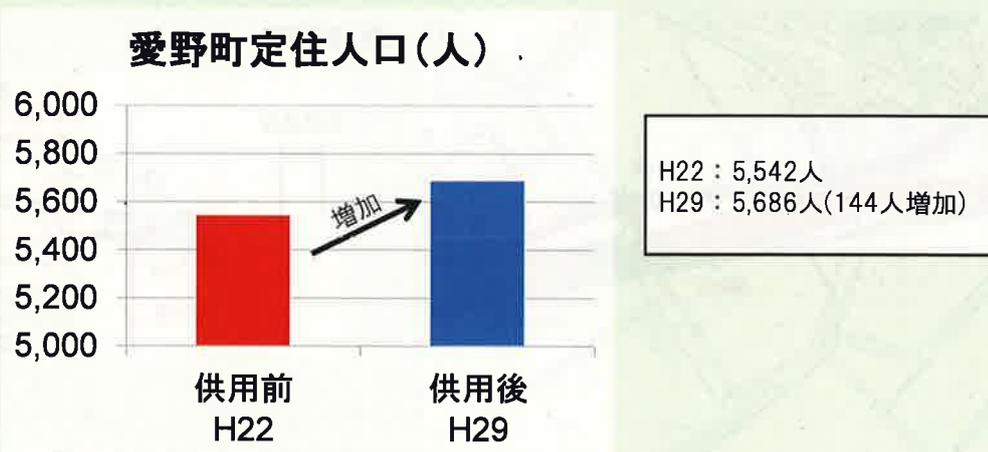
事故が減少した。
(年間平均17件→平均9件)

11

事後評価の視点（3）

【定住人口の増加】

愛野町においては、定住人口が増加傾向となっており、愛野森山バイパスの供用が一翼を担っていると考えられる。



12

事後評価の視点（3）

【農産品出荷量・出荷金額の増加】

近年取引高が堅調に推移しているブロッコリーは、今後も島原道路の整備により、円滑な出荷が促されると考えられる。



ブロッコリーは鮮度が一番で、島原道路が整備されると確実に時間短縮で鮮度が向上し、効果がある。

事後評価の視点（4）

【今後の事後評価及び改善措置の必要性】

道路整備に伴い、所要時間の短縮や主要渋滞箇所の解除、沿線地域の生活環境改善等の事業の効果がみられ、今後の事後評価の必要性、改善処置の必要性はないと判断している

【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】

今後も、走行時間短縮や走行経費、交通事故減少に限らず、企業進出や定住人口の拡大等の効果も、評価に含めていくべきと考える。

【事業の経緯】

別添資料1

道建-2 滑石町線(横道工区)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 (H12新規評価)	—	H13	H18	60.0	2.4	延長L=580m 幅員W=13.0(30.0)m
第1回審議 (H22再評価)	再評価後 10年経過	H13	H23	60.0	1.7	延長L=580m 幅員W=13.0(30.0)m
事後評価 (H30)	事業完了後 5年経過	H13	H25	65.0	1.5	延長L=580m 幅員W=13.0(30.0)m

事後評価結果（平成 30 年度）

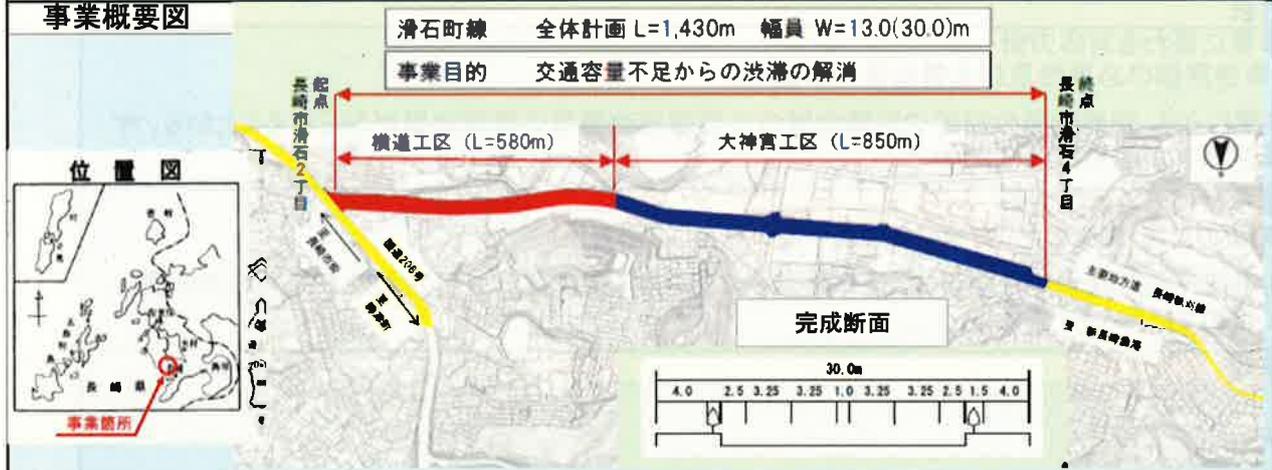
※水色のセル箇所を入力すること。
 ※他の課の「行」は、「非表示」にすること。

整理番号	道建-2
担当課	長崎振興局都市計画課
担当課長名	佐藤 貞夫

事業名	都市計画道路 滑石町線(横道工区)	事業区分	街路事業	事業主体	長崎県
起終点	自:長崎市滑石2丁目 至:長崎市滑石2丁目	延長	580m		

事業概要
 延長L=580m 幅員W=13.0(30.0)m
 事業期間:平成13年度～平成25年度
 事業費:65.0億円

事業の目的・必要性
 本路線は、国道206号と新長崎漁港を結ぶ主要地方道長崎畝刈線の一部である。沿線に長崎市最大の住宅団地があるほか、新長崎漁港周辺の宅地開発も進み、自動車交通量が増加して渋滞が著しいことから、拡幅整備を行うことにより、交通環境の改善を図るものである。



工期	着工	H 13 年度						
	完了	H 25 年度						
事業費	当初	60.0 億円						
	最終	65.0 億円						
B/C	再評価時	1.7	総費用(C) 107 億円	総便益(B) 182 億円	基準年度 H 21 年度			
	事後評価時点	1.5	総費用(C) 160 億円	総便益(B) 240 億円	基準年度 H 30 年度			
事業期間	事業化年度	H 13 年度	用地着手	H 13 年度	供用年 (当初)	H 23	変動	1.4 倍
	都市計画決定	H 13 年度	工事着手	H 16 年度	(実績)	H 25	変動	
事業費	再評価時	(名目値)	60 億円	実績	(名目値)	65 億円	変動	1.1 倍
		(実績値)	億円		(実績値)	億円		
交通量 (当該路線)	再評価時	35,900 台/日		実績	35,900 台/日		変動	1.0 倍
		(H42推計)			(H42推計)			
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		23.0 → 50.0 km/h		交通事故減少		- 件 → - 件		
		(供用直前年次)	H 25 年度	(供用後年次)	H 26 年度			
整備対効果 分析結果 (再評価)	B/C	1.7	総費用	107.3 億円	総便益	182.2 億円	基準年	
			(事業費)	107 億円	(走行時間短縮便益)	152.2 億円	H 21 年	
			(維持管理費)	0.3 億円	(走行経費減少便益)	24.5 億円		
					(交通事故減少便益)	5.5 億円		
整備対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.5	総費用	159.6 億円	総便益	239.9 億円	基準年	
			(事業費)	159.2 億円	(走行時間短縮便益)	200.3 億円	H 30 年	
			(維持管理費)	0.4 億円	(走行経費減少便益)	32.3 億円		
					(交通事故減少便益)	7.3 億円		
事業遅延によるコスト増			費用増加額	-	便益減少額	-		
事業遅延の理由			区間内の一部において用地取得が難航したため。					

	客観的評価指標に対する事後評価項目	
	整備前に比べ、大神宮交差点から横道交差点間の朝の渋滞ピーク時において所要時間が2分短縮されている。	
	その他評価すべきと判断した項目	横道交差点において長崎市街地向け車線(朝のピーク時)の最大渋滞長が180mから10mに減少している。また、アンケート調査の結果、半数以上が安全快適になったと回答しており、歩行者数が整備前より3割増加している。
事業による環境変化	環境影響評価に対する項目	
	特になし。	
	その他評価すべきと判断した項目	特になし。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化	特になし。
	対応方針	
	当該事業に係わる対応方針	
	(今後事後評価の必要性及び改善措置の必要性)	この事業により、所要時間の短縮や沿線地域の生活環境改善等の事業効果がみられることから、今後事後評価及び改善の必要がない。
	同種事業に係わる対応方針	
	(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)	今後も走行時間短縮や走行経費、交通事故減少に限らず、企業進出や定住人口の拡大等の効果も、評価に含めていくべきと考える。
	特記事項	特になし。

平成30年度 長崎県公共事業評価監視委員会

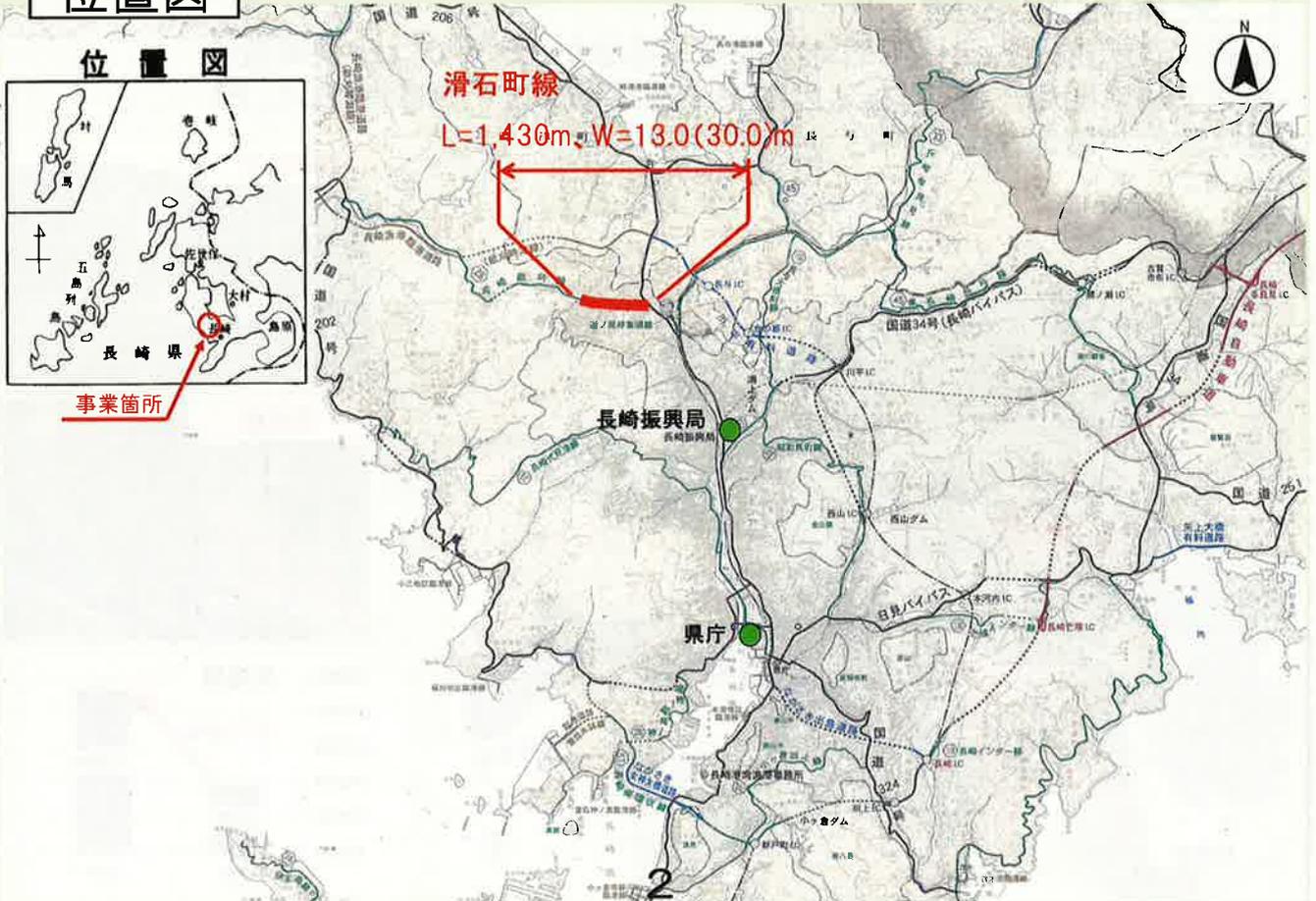
事後評価対象事業

道建-2 長崎都市計画（長崎国際文化都市建設計画）
道路事業
3・2・110 滑石町線（横道工区）

長崎県

1

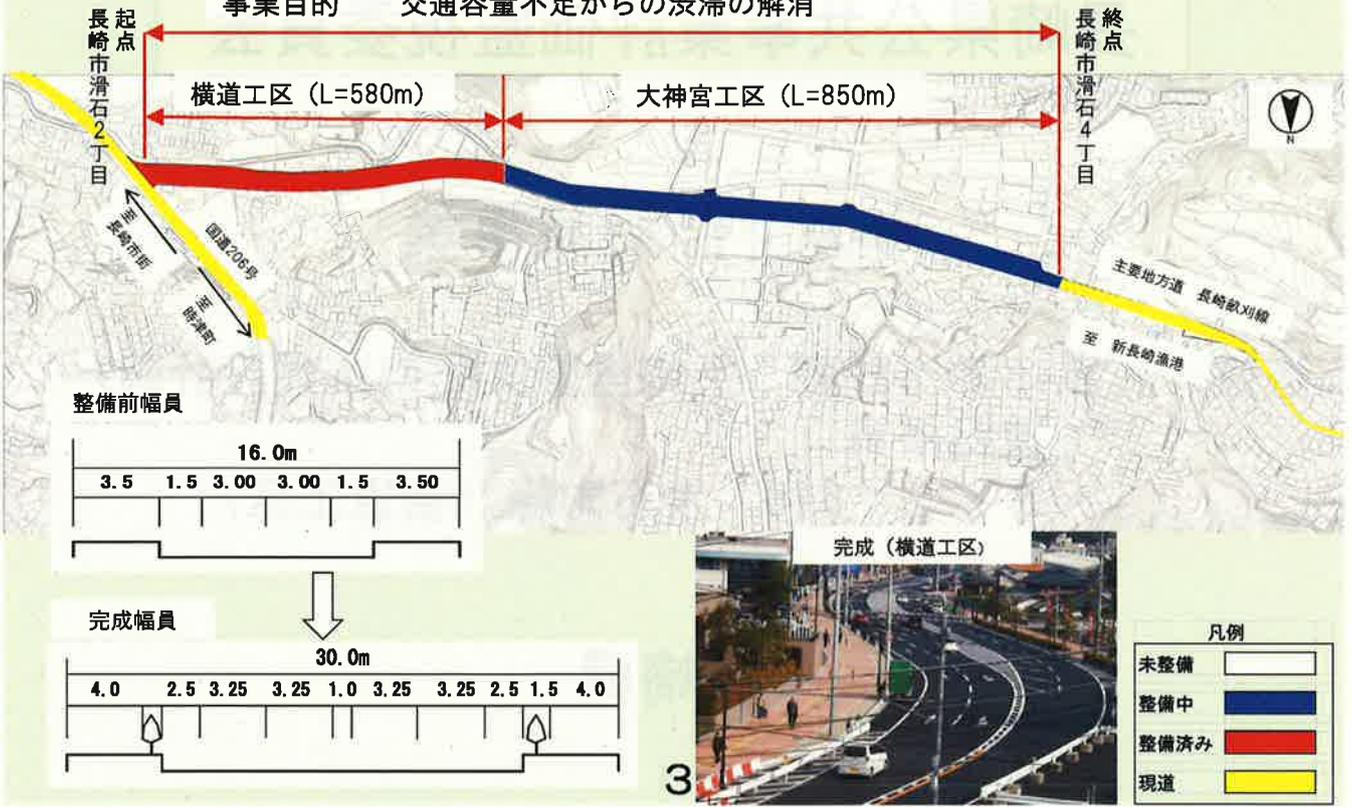
位置図



事業概要

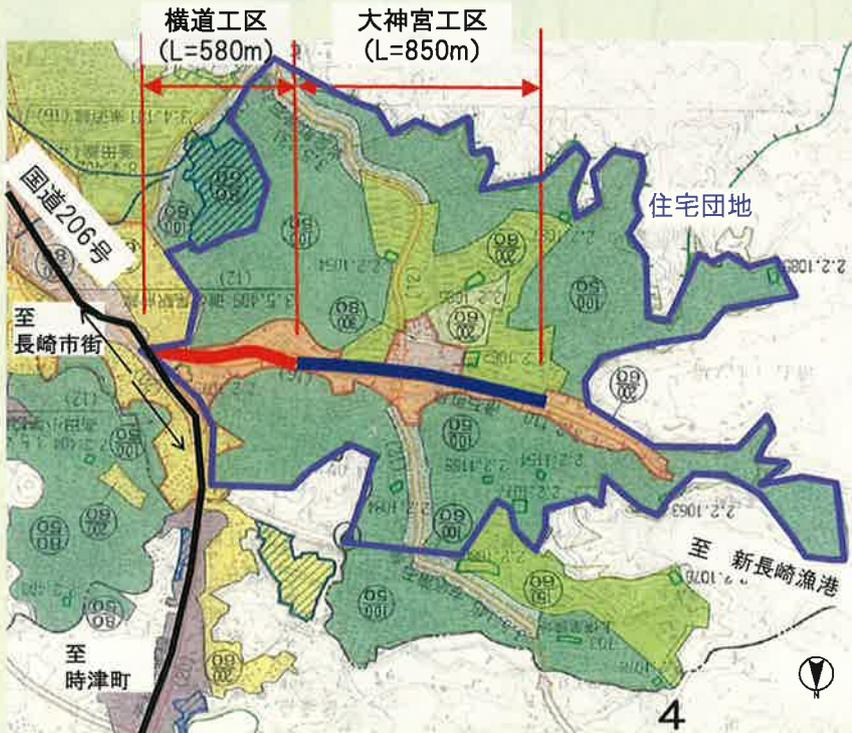
滑石町線 全体計画 L=1,430m 幅員 W=13.0(30.0)m

事業目的 交通容量不足からの渋滞の解消



事業の必要性

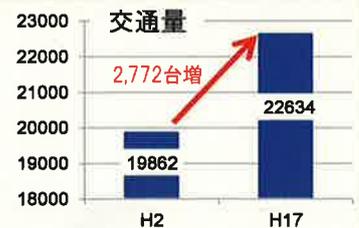
沿線に長崎市最大の住宅団地が位置するほか、郊外では新長崎漁港周辺で宅地開発が進むなど、自動車交通が増加して渋滞が著しく、円滑な通行が確保されていない。



渋滞状況



完成後



事後評価の視点（1）

【ピーク時の渋滞緩和】

2車線から4車線へ道路を拡幅したことにより、大神宮交差点から横道交差点間の朝の渋滞ピーク時(7:30~8:30)においては所要時間が約2分、横道交差点では渋滞長が170m短縮された。



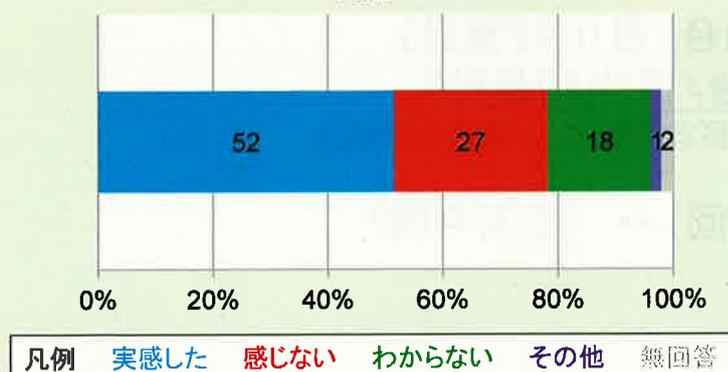
5

事後評価の視点（1）

【安全性向上】

滑石地区に車・バイクで通勤されている方にアンケートを実施したところ、半数以上が安全性を実感したと回答している。

安全性の実感(単位:%)



【車道に関する意見】

・長崎市街地向けは、4車線化されたことで車の流れがよくなったと感じます。

引き続き、大神宮工区の整備を行うことで、より高い効果が期待できる。

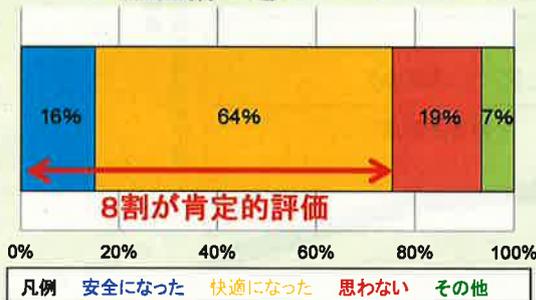
6

事後評価の視点（1）

【歩行者の安全・快適性向上】

歩道整備後、歩行者へアンケートを実施した結果、8割が安全・快適になったと回答している。また、散歩・ジョギング等で歩道を活用する方が増加し、整備前より歩行者数が3割増加している。

歩道整備の感想(単位:%)



歩行者数(単位:人/日)



【歩道に関する意見】

- ・歩道が広くなり歩きやすくなりました
- ・散歩する人が増えました。
- ・きれいになり気持ちよく歩けます。



事後評価の視点（2）

【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

- ・事業費 : 60.0億円(前回) → 65.0億円(変更)

【主な増加理由】

用地補償費の増加

- ・交通量 : 35,900台/日(H42推計)

→ 35,900台/日(H42推計)

※大神宮工区まで完成した場合の交通量

- ・B/C : 1.70(前回) → 1.50(今回)

【主な減少理由】

事業費の増額

【今後の事後評価及び改善措置の必要性】

・この事業により、所要時間の短縮や沿線地域の生活環境改善等の事業効果がみられることから、今後事後評価及び改善の必要がない。

【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】

今後も、走行時間短縮や走行経費、交通事故減少に限らず、企業の進出や定住人口の拡大等の効果も、評価に含めていくべきと考える。

【事業の経緯】

別添資料1

道建-3 事業の経緯 相浦棚方線

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			
第1回審議 (H10)	—	S48	H18	165.0	3.1	延長L=3,630m 幅員W=13.0(22.0)m
第2回審議 (H15)	再評価後 5年経過	S48	H18	165.0	2.47	延長L=3,630m 幅員W=13.0(22.0)m
第3回審議 (H20)	再評価後 5年経過	S48	H23	161.0	1.33	延長L=3,630m 幅員W=13.0(22.0)m
事後評価 (H30)	事業完了後 5年経過	S48	H25	161.0	1.04	延長L=3,630m 幅員W=13.0(22.0)m

事後評価結果（平成 30 年度）

※水色のセル箇所を入力すること。
 ※他の課の「行」は、「非表示」にすること。

整理番号	道建-3
担当課	道路建設第二課
担当課長名	本田 保

事業名	都市計画道路 相浦棚方線	事業区分	街路事業	事業主体	長崎県
起終点	自：佐世保市川下町 至：佐世保市光町	延長	3,630m		

事業概要
 延長L=約3,630m 幅員W=13.0(22.0)m
 事業期間：昭和48年度～平成25年度
 事業費：161.0億円

事業の目的・必要性
 佐世保生活圏の中心地域と北部地域を結ぶ重要な路線であり、交通の分散・導入による交通混雑の解消や安全・円滑な交通の確保を目的に、佐世保市川下町（県立大学横）から光町（市町境界）の延長3,630mの4車線の道路整備を行った。

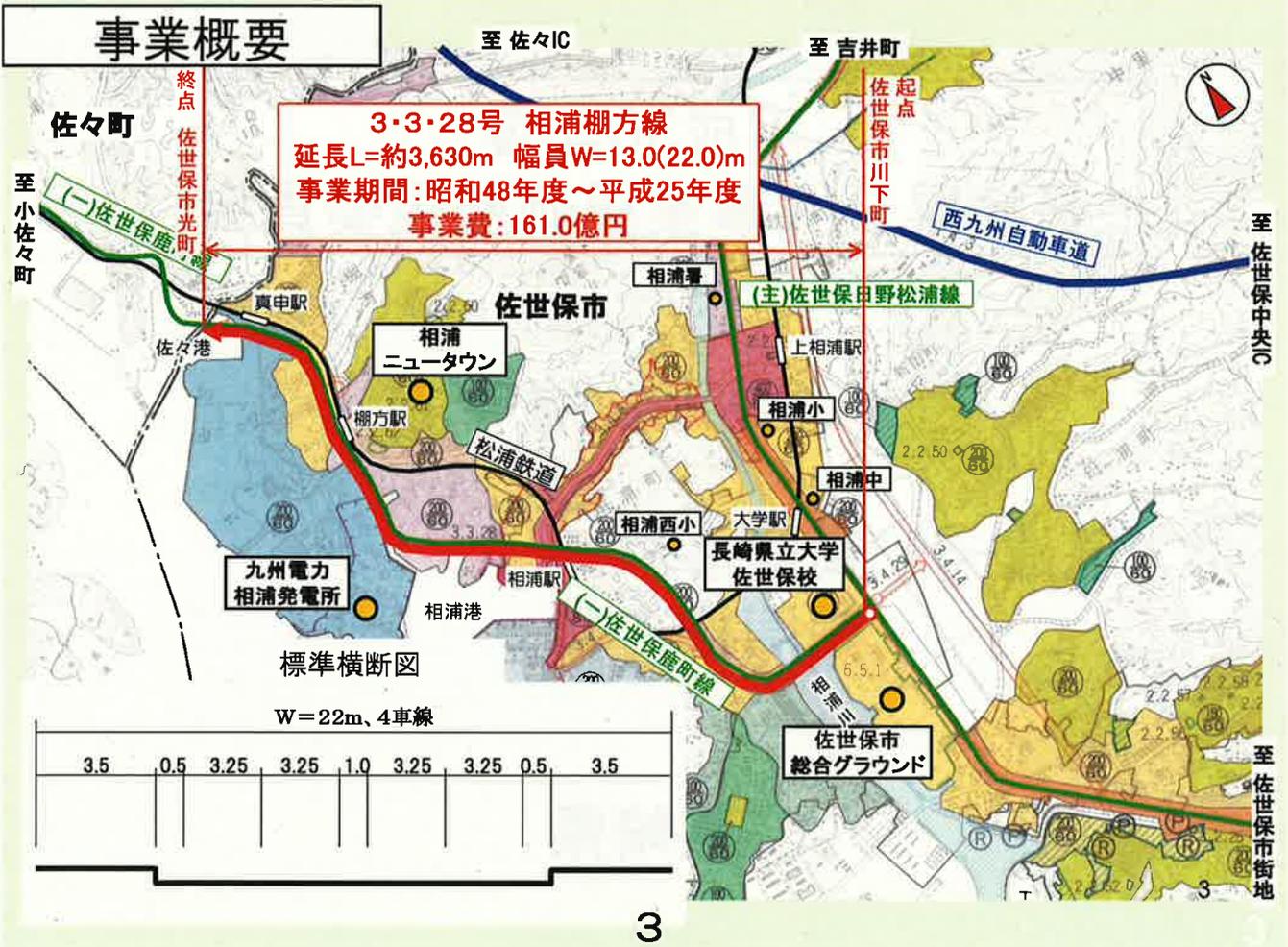
事業概要図



工期	着工	S	48年度						
	完了	H	25年度						
事業費	再評価	161.0億円							
	最終	161.0億円							
B/C	再評価	1.33	総便益(B) 391億円	総費用(C) 294億円	基準年度 H 20年度				
	事後評価時点	1.04	総便益(B) 256億円	総費用(C) 267億円	基準年度 H 30年度				
事業期間	事業化年度	S 48年度	用地着手	S 48年度	供用年 (当初) H 15 (実績) H 25	変動 1.4倍			
	都市計画決定	S 48年度	工事着手	S 54年度					
事業費	再評価時	(名目値)	161億円		実績	変動 1.0倍			
		(実績値)	億円						
交通量 (当該路線)	再評価時	14,200台/日 (推計)		実績	9,468台/日 (実測)		変動 0.7倍		
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		41.0 → 50.0 km/h (供用直前年次) H 20年度 (供用後年次) H 26年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		8件 → 4件			
事業の 効果等	整備対効果 分析結果 (再評価)	B/C	1.33		総費用	294.6億円	総便益	390.7億円	基準年
					(事業費)	293億円	(走行時間短縮便益)	362億円	H 20年
			(維持管理費)	1.6億円	(走行経費減少便益)	17.6億円			
					(交通事故減少便益)	11.1億円			
整備対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.04		総費用	256.7億円	総便益	266.8億円	基準年	
				(事業費)	255.8億円	(走行時間短縮便益)	230.2億円	H 30年	
				(走行経費減少便益)	25.5億円				
				(維持管理費)	0.9億円	(交通事故減少便益)	11.1億円		
事業遅延によるコスト増		費用増加額		-		便益減少額		-	
事業遅延の理由									
橋梁下部工における土留め・仮締切工において想定岩盤線の相違があり、検討及び施工に不測の日数を要し橋梁架設工の完成が遅延した。									

	<p>客観的評価指標に対する事後評価項目</p> <p>渋滞緩和により、佐々町小浦免～佐世保総合運動公園間の平日の所要時間が約2分短縮された。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対する項目</p> <p>環境影響評価については対象外である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>工業団地の誘致</p>
	<p>対応方針</p> <p>当該事業に係わる対応方針 (今後事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <p>この事業により、交通渋滞の緩和や所要時間の短縮などが図られており、通過交通の転換により地域住民の居住環境も向上するなどの効果もみられることから、今後事後評価及び改善の必要がない。</p> <p>同種事業に係わる対応方針 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し必要性)</p> <p>今後も、走行時間短縮や走行経費、交通事故減少に限らず、企業進出や定住人口の拡大等の効果も、評価に含めていくべきと考える。</p>
<p>特記事項</p>	

事業概要



3

事業の必要性

近年の住宅開発により朝夕の交通渋滞が著しく、安全・円滑な交通が確保されていない。



4

事後評価の視点（1）

【所要時間の短縮・安全性の向上】

一般県道佐世保鹿町線のバイパスとして整備され、渋滞緩和により、佐々町小浦免～佐世保総合運動公園（佐世保市光町）間の平日の所要時間が約2分短縮された。

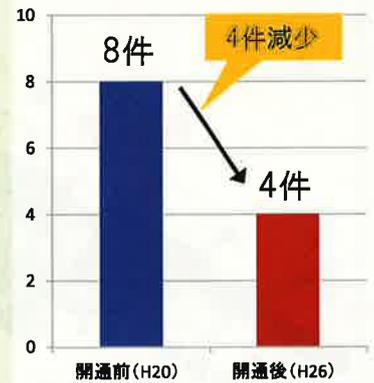
また、交通事故発生件数が平成20年度は8件であったが、開通後の平成26年度は4件に減少した。



所要時間の変化



事故発生件数の推移



5

事後評価の視点（2）

【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

- ・ 事業費：161億円（前回） → 161億円
- ・ 完了年度：H23（前回） → H25
- ・ 交通量の減少：14,200台/日（前回） → 9,468台/日（実測）
- ・ B/C：1.33（前回） → 1.04



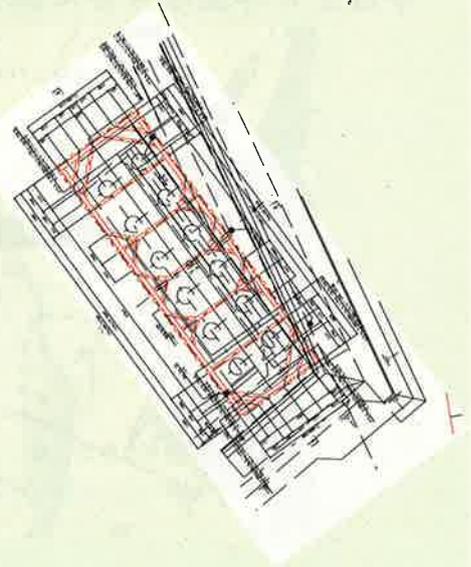
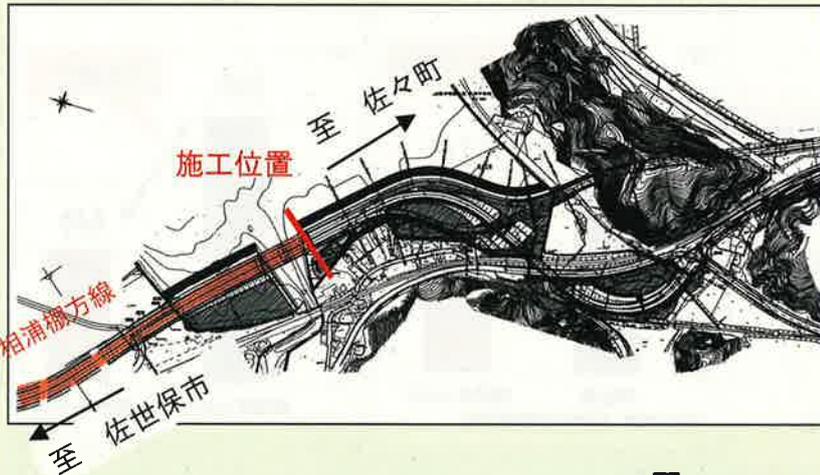
6

事後評価の視点（2）

【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

工期の延長

橋梁下部工における土留・仮締切工において当初の想定より岩盤が堅固であることから、バイプロハンマでの施工から先行掘削による打ち込みに変更した。この検討及び施工に不測の日数を要した。



7

事後評価の視点（3）

【企業立地による雇用の確保】

相浦棚方線供用開始に伴うアクセス向上により工業団地の造成が行われており、新たな企業の進出が見込まれる。



(佐世保市役所 H30.4月作成)

新佐世保市営工業団地 相浦地区、最終候補地に

新しい市営工業団地の整備を目指している佐世保市は1日、最終候補地として相浦地区を選んだと発表した。開発面積は約15万平方メートル、このうち約5・5万平方メートルを計画。咽頭に進めば、2019年中に分譲を開始できるとしている。

市によると、最終候補地は相浦町と棚方町にまたがる山林で、都市計画では「準工業地域」と定めている。西九州自動車道相浦中里インターチェンジから約2キロ

候補地4カ所の中から絞り込んだ。現在は民有地で、地権者らとの交渉を経て実現したい考え。

経事業費は概算で約16億円。企業の土地購入費を差し引いた残額を、市と県が半額程度ずつ負担する方針。

市は14年、小佐々町に市営工業団地「ウエストテック/佐世保」（16・2万）を整備したが、大手を含む企業の進出ですでに9割を売却済み。市内の他の工業団地と合わせても残地は3・6万しかなく、企業誘致の受け皿として新たな団地造成が必要との方針を示していた。（中島伸一）

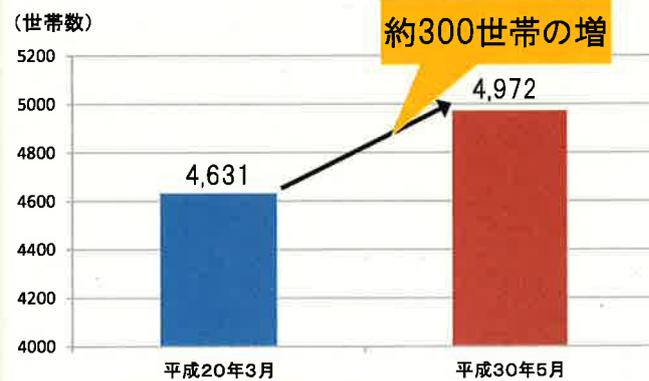
(長崎新聞 H28.7.12)

8

事後評価の視点（3）

【定住人口の拡大に寄与】

当路線沿線の町内においては、世帯数が増加傾向となっており、相浦棚方線の供用が一翼を担っていると考えられる。



9

事後評価の視点（4）

【今後の事後評価及び改善措置の必要性】

この事業により、交通渋滞の緩和や所要時間の短縮などが図られており、通過交通の転換により地域住民の居住環境も向上するなどの効果もみられることから、今後事後評価及び改善の必要がない。

【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】

今後も、走行時間短縮や走行経費、交通事故減少に限らず、企業進出や定住人口の拡大等の効果も、評価に含めていくべきと考える。