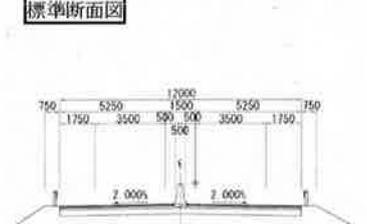


## 再評価結果（令和元年度事業継続箇所）

担当課：島原振興局道路第二課  
担当課長名：小川 勝治

事業名	一般国道251号 <small>いでひらありあけ</small> （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：長崎県島原市出平町 <small>ながさきけんしまばらしいでひらまち</small> 至：長崎県島原市有明町 <small>ながさきけんしまばらしありあけちょう</small>		延長	3.4km		
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	事業進捗率	27%	供用済延長	—	
計画交通量	11,600台/日（R12）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)	1.78	43.5/74.3億円	132.2/132.2億円	令和元年	
	(残事業)	3.04	事業費：42.7/73.5億円 維持管理費：0.8/0.8億円	走行時間短縮便益：90.4/90.4億円 走行費用減少便益：30.0/30.0億円 交通事故減少便益：11.8/11.8億円		
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】交通量変動：B/C=1.6~1.9（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.7~1.9（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.7~1.8（事業期間 ±1年）			【残事業】B/C=2.9~3.0（交通量 ±10%） B/C=2.8~3.4（事業費 ±10%） B/C=2.9~3.0（事業期間 ±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>救急医療体制の強化支援や生活権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</li> <li>災害時の代替路確保</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	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。					
事業再評価監視委員会の意見	—					
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	平成29年度に島原道路の一部である吾妻愛野バイパス（1.7km）、諫早インター工区（2.7km）が供用されており、平成28年度には瑞穂吾妻バイパス（6.4km）が新規事業化され、整備を進めている。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成30年度末までの事業進捗率は27%で、用地進捗は59%と進捗しており、今年度も用地取得を優先しつつ、工事進捗を図り、令和4年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	用地取得に関わる諸手続き等（建物移転）に日数を要し、工事の着手が一部遅れているが地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き事業の進捗を図り、令和4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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図</p>  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>					

※ 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。

# 令和元年度 第1回 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)

事業主体 長崎県

再評価の理由 再評価後変更(工期)



1

## 1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H24新規評価)	—	H25	H32	75.0	1.20	【工事概要】 延長3.4km 幅員7.0(12.0)m
第1回審議 (H29年度)	事業採択後 5年経過	H25	H32	75.0	1.20	【当初評価からの変更概要】 なし
第2回審議 (R1年度)	再評価後変更 (工期)	H25	R4	75.0	1.78	【前回評価からの変更概要】 用地取得手続き難航による 工期延長

2



### 3. 目的・事業概要・これまでの経緯

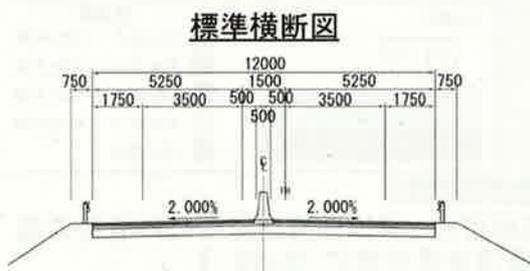
#### ◆事業概要

計画延長等	L=3.4km
幅員	W=7.0(12.0)m
計画交通量(R12)	11,600台

#### ◆これまでの経緯

平成25年度	事業化
平成28年度	用地買収着手、工事着手
平成30年度	橋梁1橋架設

事業進捗率 27% (事業費ベース)  
用地進捗率 59% (面積ベース)



5

### 4. 事業の効果・必要性 (広域ネットワークの形成・地域間交流の支援)

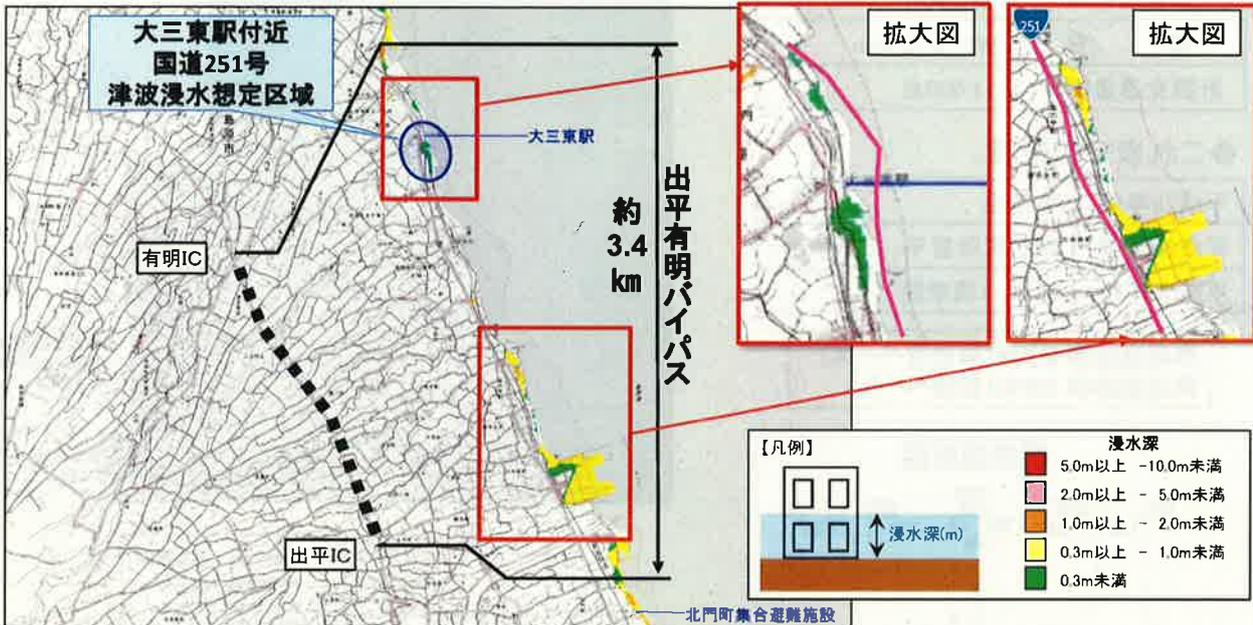
・広域交通拠点への所要時間短縮や高速定時性に加え、島原半島の観光交流促進や農産物等の物流効率化に貢献し、産業活動の活性化が期待される。



6

## 4. 事業の効果・必要性(災害に強いネットワークの構築)

・災害に強いネットワークが形成され、幹線道路の代替路の確保、緊急輸送道路の機能強化が図られる。



・大三東駅付近の国道251号では、「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ている。【長崎県津波浸水想定(第2版)】

7

## 5. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

・用地取得において、建物移転等に時間を要している。  
【完了工期】 R2年度(前回) → R4年度(変更)



### 建物移転

上図の円内の一部の土地において、県が確保した代替地を紹介したものの、立地条件等で要望に沿わず再度詮索を行った。その結果、代替希望地(移転先)が農業振興地域に定められた農地であったことから、農地転用並びに農業振興地域からの除外に日数を要した。

契約: H31.2

移転完了: R3.3

工事完成: R4年度末

8

## 6. 社会経済情勢等の変化

- ・「島原道路」の一部である吾妻愛野バイパス(L=1.7km)、諫早インター工区の一部区間(L=2.7km)が平成29年度に供用している。
- ・瑞穂吾妻バイパス(L=6.4km)が平成28年度に事業化されている。



9

## 6. 社会経済情勢等の変化

- ・島原半島は、「島原半島ジオパーク」に代表される豊かな自然を有しており、島原市・雲仙市・南島原市を訪れる日帰り観光客は増加傾向である。
- ・平成30年6月には、「原城跡」が世界遺産に登録され、今後ますますの観光客の増加が見込まれる。



▲島原半島3市における日帰り観光客数と島原道路の供用延長  
(資料:長崎県観光統計)



▲将来の自動車流動量

## 7. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成29年度)	今回評価 (令和元年度)
残事業	1.46 = 87.6億円 / 60.1億円	3.04 = 132.2億円 / 43.5億円
全事業	1.20 = 87.6億円 / 73.2億円	1.78 = 132.2億円 / 74.3億円

#### 〔費用〕

- ・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

#### 〔便益〕

- ・走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

#### 〔プラス要因〕

- ・交通需要推計の更新(最新データ:H30.2)  
→当路線の将来交通量の増加

#### 〔マイナス要因〕

- ・供用開始時期の遅延

#### 〔その他の要因〕

- ・費用便益分析マニュアルの改定(プラス要因)  
→貨物車原単位(価格)の増加

### ◆ B/Cでは計測できない効果

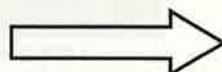
- ・緊急輸送道路の防災機能強化

11

## 8. 対応方針(原案)

- ◆ 島原道路の一部を構成し、一般国道251号島原中央道路等と一体となって島原市の道路交通ネットワークを形成し、地域産業の活性化や観光振興に寄与する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約27%[20.4億円/75億](平成30年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで59%となっている。
- ◆ 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」等により、島原半島全域発展のため早期整備を要望されている。
- ◆ 期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

対応方針  
(原案)

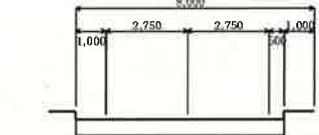


継続

12

## 再評価結果（令和元年度事業継続箇所）

担当課：長崎振興局道路建設課  
担当課長名：平 博敏

事業名	一般国道499号（栄上拡幅）		事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県長崎市平山町 至：長崎県長崎市布巻町				延長	1.30km
事業概要	一般国道499号（栄上拡幅）は4車線拡幅を行うことで交通容量不足による渋滞を解消し、地域をつなぐ道路ネットワークの強化を図る事業。					
H20年度事業化	都市計画決定 あり		H21年度用地着手	H22年度工事着手		
全体事業費	44.0億	事業進捗率	68%	供用済延長	0.57km	
計画交通量	12,900台/日（R12）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.10 (残事業) 4.34	12.5/49.5億円 〔事業費：12.2/49.2億円 維持管理費：0.3/0.3億円〕		54.3/54.3億円 〔走行時間短縮便益：51.9/51.9億円 走行費用減少便益：1.8/1.8億円 交通事故減少便益：0.6/0.6億円〕	令和元年	
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】	交通量変動：B/C=1.00~1.21（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.07~1.13（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.05~1.15（事業期間±1年）			【残事業】 B/C=3.96~4.80（交通量 ±10%） B/C=4.04~4.91（事業費 ±10%） B/C=4.18~4.61（事業期間±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞解消による地域間の道路ネットワーク強化。</li> <li>・ 交通安全性の向上（歩道整備による歩行者及び自転車の安全確保）</li> <li>・ 防災機能の向上（災害時の緊急輸送道路としての機能強化）</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	「長崎市」および「一般国道499号道路整備促進協議会」から整備促進の要望が行われている。					
事業再評価監視委員会の意見	—					
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	—					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成30年度末までの事業進捗率は68%、用地進捗は89%であり、今年度も用地取得を継続して行き、令和5年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	用地取得に関わる諸手続き等（土地管理者の時効取得）に日数を要しているが、地元や関係機関との協力的体制のもと、今後も引き続き事業の進捗を図り、令和5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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図 (現況)</p>  <p>(整備後)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>全体計画 L=1,300m W=13.0/22.0m</p>  </div> </div>					

※ 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。

# 令和元年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

道建-2 道路改築事業  
一般国道499号  
(米上拡幅)

事業主体 長崎県

再評価  
の理由 再評価後変更(工期・事業費)



1

## 1. 審議経過

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)	—	H20	H27	35.0	2.20	延長1.3km 幅員13.0(22.0)m
第1回審議 (H29年度)	事業採択後 10年経過	H20	H32	39.0	1.26	延長1.3km 幅員13.0(22.0)m
第2回審議 (R1年度)	再評価後変更 (工期・事業費)	H20	R5	44.0	1.10	延長1.3km 幅員13.0(22.0)m

2

## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆目的

栄上拡幅は、国道499号における延長約1.3kmの2車線区間であり、渋滞解消および歩行者等の安全確保を目的としている。

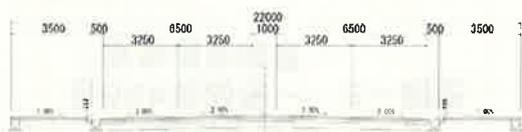
### ◆事業概要

計画延長等	L=1.30km
幅員	W=13.0(22.0)m
計画交通量 (R12)	12,900台/日

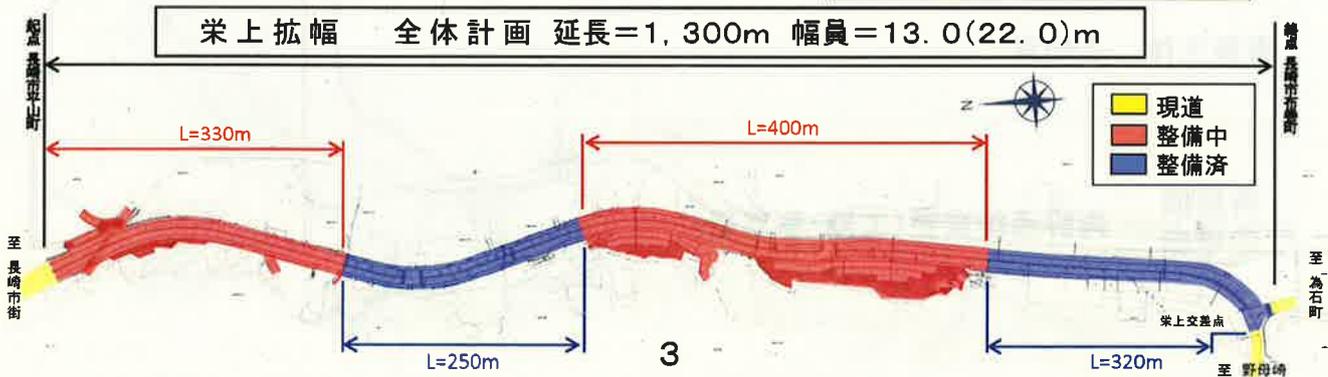
### ◆事業経過

平成20年度	事業化
平成21年度 平成22年度	用地買収着手 工事着手
平成30年度 末現在	約570m 暫定供用済

### ◆標準断面



事業進捗率 68%(事業費ベース)  
用地進捗率 89%(面積ベース)



## 3. 事業の効果・必要性

### <渋滞の解消>

県道深堀三和線の合流による交通容量の不足から渋滞が発生しており、円滑な車両通行が確保されていない。栄上工区北側の竿ノ浦工区は4車線化供用済であり、本工程の整備により国道499号の更なる渋滞解消が図られる。

### <歩行者の安全確保>

現道は、歩道が狭小かつ一部未整備であり、歩行者の安全が確保されていない。本工程の整備により安全な歩道空間の確保が図られる。

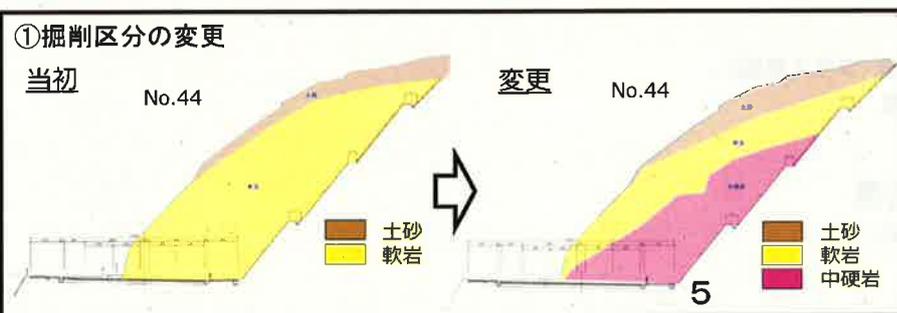
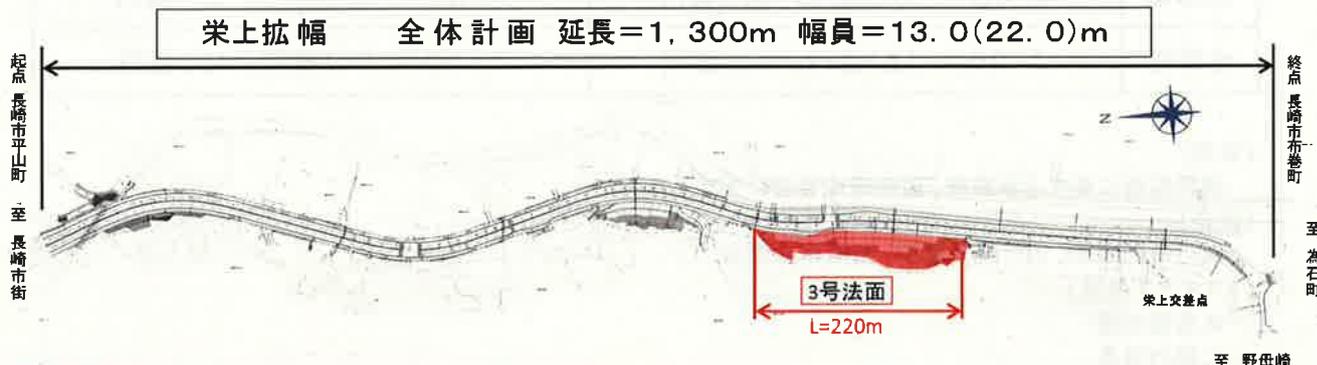


## 4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

### 【事業費増】

39.0億円(前回)  
→44.0億円(今回)

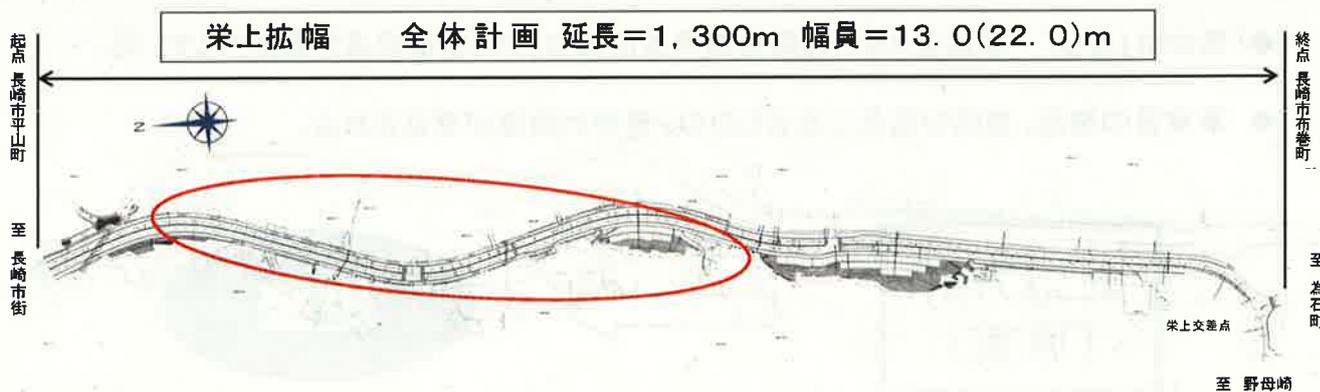
事業費増の内容	増額	主な増額理由
①岩質の見直し	約 3.4 億円	3号法面の岩盤が想定より硬く、岩質を見直した。 (軟岩→中硬岩)
②その他	約 1.6 億円	労務費や資機材等の単価上昇、増税影響額。
計	約 5.0 億円	



## 4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

### 【完了工期】R2(前回)→R5(今回)

- ・用地取得において、地権者の時効取得手続きに日数を要している。



① 土地の名義人と土地管理者に相違があり、時効取得手続(共有名義47名)に時間を要している。  
(令和1年11月契約予定)

② 買収に伴う、代替地の地権者が①と同一人物であり、用地①解決後に代替地承諾が得られる見込み。  
(令和2年1月契約予定)

## 5. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成29年度)	今回評価 (令和元年度)
残事業	4.48 = 53.3億円 / 11.9億円	4.34 = 54.3億円 / 12.5億円
全事業	1.26 = 53.3億円 / 42.2億円	1.10 = 54.3億円 / 49.5億円

#### 〔費用〕

- ・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

#### 〔便益〕

- ・走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

#### 〔マイナス要因〕

- ・事業費の増

- ・工期の延長

#### 〔その他の要因〕

- ・費用便益分析マニュアルの改定(プラス要因)  
→ 貨物車原単位(価格)の増加

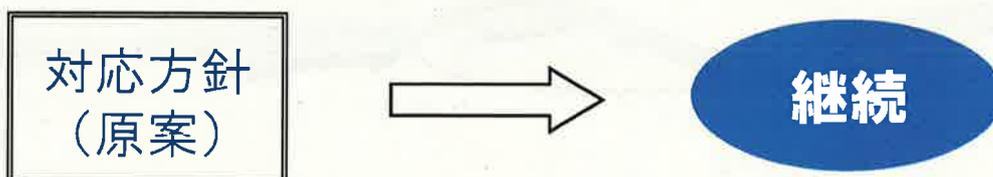
### ◆ B/Cでは計測できない効果

- ・緊急輸送道路の防災機能強化

7

## 6. 対応方針(原案)

- ◆ 国道499号における延長約1.3kmの2車線区間であり、渋滞解消および歩行者等の安全確保に寄与する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約68%[29.8億円/44.0億円](平成30年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで約89%となっている。
- ◆ 「長崎市」及び「一般国道499号道路整備促進協議会」から整備促進を要望されている。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。



8

## 再評価結果（令和元年度事業継続箇所）

担当課：長崎振興局道路建設課  
担当課長名：平 博敏

事業名	一般国道499号（岳路拡幅）		事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県長崎市蚊焼町字折山 至：長崎県長崎市黒浜町字南懸			延長	2.1km	
事業概要	一般国道499号（岳路拡幅）は、道路改良工事による車両走行性確保、歩行者安全性確保を目的とし隘路および線形不良解消や歩道整備を行う事業。					
H22年度事業化	都市計画決定 なし		H23年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費	36.3億	事業進捗率	83.4%	供用済延長	1.5km	
計画交通量	4,700台/日（R12）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.21 (残事業) 5.84	6.2/43.8億円 〔事業費：5.8/43.2億円 維持管理費：0.4/0.6億円〕		36.2/52.8億円 〔走行時間短縮便益：34.7/50.8億円 走行費用減少便益：1.4/1.9億円 交通事故減少便益：0.1/0.1億円〕	令和元年	
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】交通量変動：B/C=1.08~1.33（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.19~1.22（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.15~1.26（事業期間±1年）			【残事業】B/C=5.27~6.45（交通量 ±10%） B/C=5.36~6.47（事業費 ±10%） B/C=5.62~6.11（事業期間±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両走行性の向上（隘路および線形不良解消による走行性向上）</li> <li>・交通安全性の向上（歩道整備による歩行者の安全確保）</li> <li>・防災機能の向上（災害時の緊急輸送道路としての機能強化）</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	「長崎市」「一般国道499号道路整備促進協議会」から整備促進の要望が行われている。					
事業再評価監視委員会の意見	-					
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	-					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成30年度末までの事業進捗率は83%で、用地進捗は92%と進捗しており、今年度も用地取得を継続して行い、令和3年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	当初想定地質との相違により、追加対策工の施工に日数を要した。用地取得において、単価不満により交渉に時間を要しているが、引き続き事業の進捗を図り、令和3年度の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	補強土壁工を軽量盛土工に変更。法面保護工をモルタル吹付工から鉄筋挿入工、アンカー工に変更。					
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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図 (現況)</p>  <p>(整備後)</p>  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>					

※ 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。

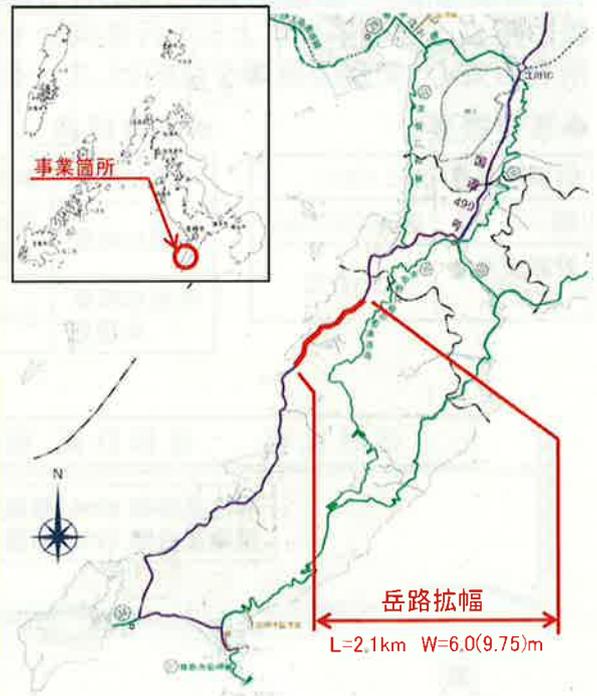
# 令和元年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

道建一3 道路改築事業  
一般国道499号  
(岳路拡幅)

事業主体 長崎県

再評価  
の理由 事業採択後10年経過



1

## 1. 審議経過

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 (H21新規評価)	—	H22	H28	25.0	1.91	延長2.1km 幅員6.0(9.75)m
第1回審議 (R1年度)	事業採択後 10年経過	H22	R3	36.3	1.21	延長2.1km 幅員6.0(9.75)m

2

## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆目的

岳路拡幅は、一般国道499号における延長約2.1kmの未改良区間であり、隘路及び線形不良区間の解消による走行性向上や、歩道整備による歩行者の安全確保など利用者の安心・安全の確保を目的としている。

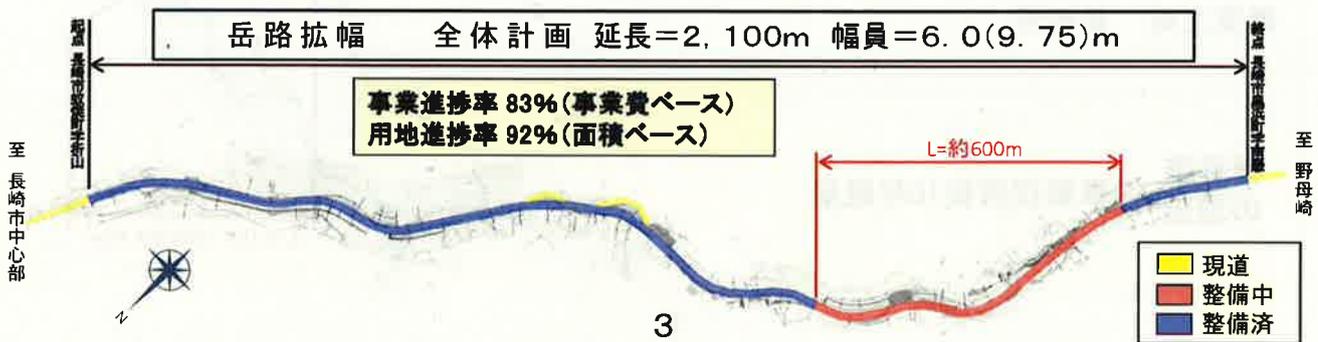
### ◆事業概要

計画延長等	L=2.10km
幅員	W=6.0(9.75)m
計画交通量 (R12)	4,700台/日

### ◆事業経過

平成22年度	事業化
平成23年度	用地買収着手 工事着手
平成30年度 末現在	1,500m供用開始

### ◆標準断面



## 3. 事業の効果・必要性

### <通行車両および歩行者の安全確保>

一般国道499号の未改良区間で、大型車の離合に支障をきたしており車両同士の接触事故も発生している。また、歩道も整備されていないため、歩行者の安全が確保されていない状況である。道路改良による通行車両および歩行者の安全性確保が期待される。

### <緊急輸送道路の防災機能強化>

本件事業区間は、第二次緊急輸送道路に指定されており、道路改良による未改良区間解消により、防災機能強化が期待される。



離合困難状況 写真①



歩行者状況 写真③



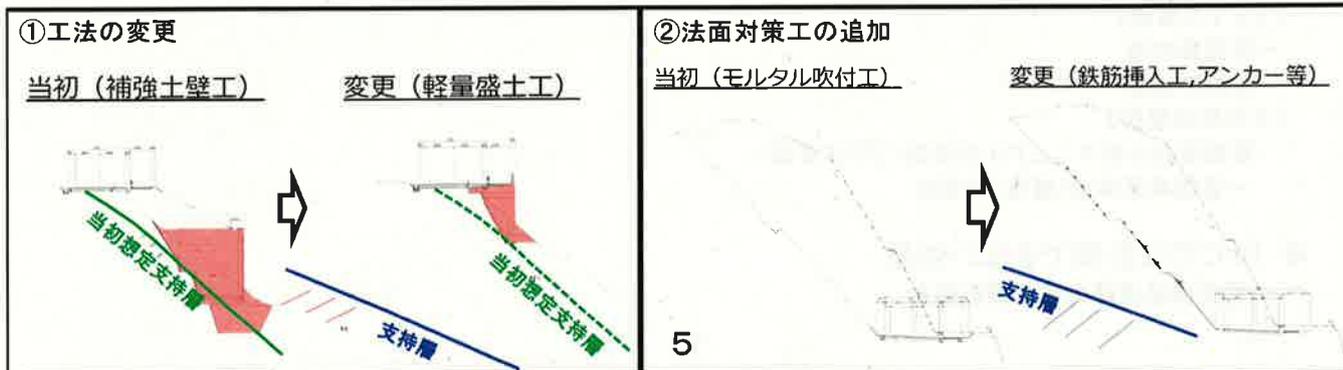
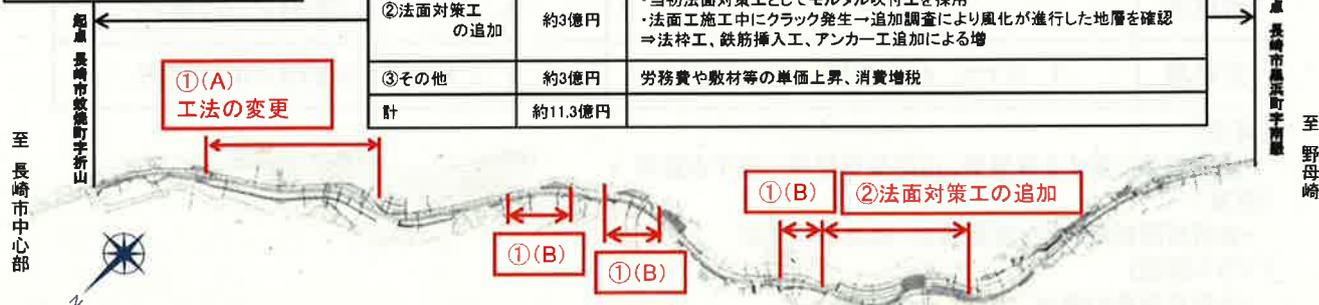
離合困難状況 写真②



## 4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費増】  
25.0億円(前回)  
⇒36.3億円(今回)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
①工法の変更	約5.3億円	・現道斜面掘削中に表層崩壊発生 ⇒(A)補強土壁工から軽量盛土工への工法変更による増(表層崩壊箇所) ⇒追加調査により当初予定支持層より7m程度深い位置に支持層確認 ⇒(B)補強土壁工と鉄筋挿入工の併用による増(追加調査による支持層変更)
②法面对策工の追加	約3億円	・当初法面对策工としてモルタル吹付工を採用 ⇒法面工施工中にクラック発生⇒追加調査により風化が進行した地層を確認 ⇒法枠工、鉄筋挿入工、アンカー工追加による増
③その他	約3億円	労務費や敷材等の単価上昇、消費税
計	約11.3億円	

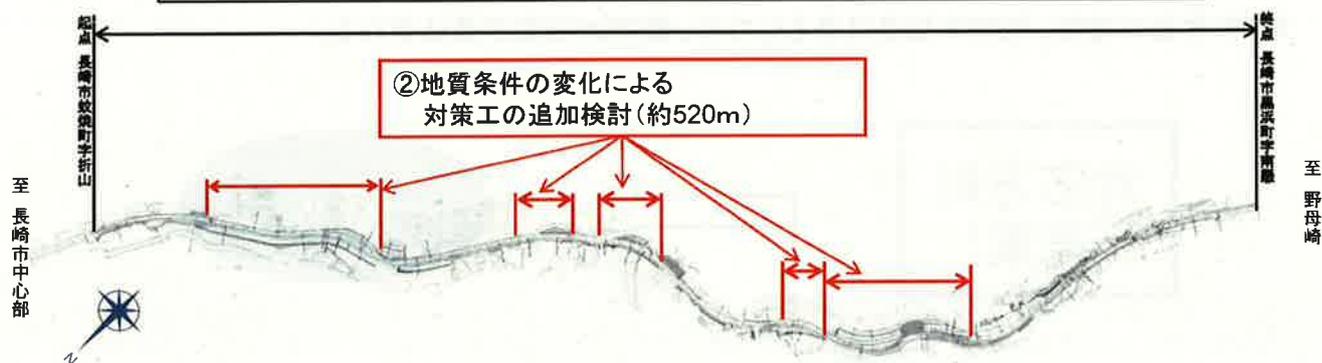


## 4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】H28(前回)→R3(変更)

- ①用地取得において、単価不満により交渉に時間を要している。
- ②地質条件の変化により対策工の追加が必要となった。

岳路拡幅 全体計画 延長=2,100m 幅員=6.0(9.75)m



## 5. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成22年度)	今回評価 (令和元年度)
残事業	—	5.84 = 36.2億円 / 6.2億円
全事業	1.91 = 42.6億円 / 22.3億円	1.21 = 52.8億円 / 43.8億円

〔費用〕

・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

〔便益〕

・走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

〔プラス要因〕

・大型交通量の増加

〔マイナス要因〕

・事業費の増

・工期の延長

〔その他の要因〕

・費用便益分析マニュアルの改定(プラス要因)

→貨物車原単位(価格)の増加

### ◆ B/Cでは計測できない効果

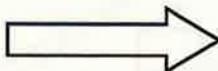
・緊急輸送道路の防災機能強化

7

## 6. 対応方針(原案)

- ◆ 一般国道499号における延長約2.1kmの未改良区間であり、隘路及び線形不良区間の解消による走行性向上や、歩道整備による歩行者の安全確保など利用者の安心・安全の確保に寄与する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約83.4%[30.3億円/36.3億](平成30年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで92.3%となっている。
- ◆ 「長崎市」及び「一般国道499号道路整備促進協議会」から整備促進を要望されている。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

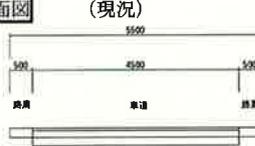
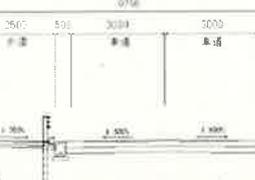
対応方針  
(原案)



継続

## 再評価結果（令和元年度事業継続箇所）

担当課：島原振興局道路第一課  
担当課長名：太田尾 孝則

事業名	一般国道389号（多比良バイパス）		事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県雲仙市国見町 至：長崎県雲仙市国見町				延長	1.00km
事業概要	一般国道389号（多比良バイパス）はバイパス整備及び、道路隘路の解消により、地域の安全を確保し、交通の円滑化、さらに島原半島の観光に寄与する事業。					
	H22年度事業化	都市計画決定 なし	H23年度用地着手	H25年度工事着手		
全体事業費	15.5億	事業進捗率	56%	供用済延長	0.29km	
計画交通量	3,053台/日（R12）					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.11 (残事業) 2.49	総費用 (残事業)/(事業全体) 6.9/17.6億円 〔事業費：6.0/16.6億円 維持管理費：0.9/1.0億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 17.2/19.6億円 〔走行時間短縮便益：16.1/18.4億円 走行費用減少便益：0.7/0.8億円 交通事故減少便益：0.4/0.4億円〕	基準年  令和元年		
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】交通量変動：B/C=1.00~1.22（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.03~1.20（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.07~1.16（事業期間±1年） 【残事業】B/C=2.25~2.74（交通量 ±10%） B/C=2.09~3.08（事業費 ±10%） B/C=2.40~2.57（事業期間±1年）					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通隘路の解消による地域内交通の円滑化。</li> <li>交通安全性の向上（歩道整備による歩行者及び自転車の安全性確保）</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	「雲仙市」より整備促進の要望が行われている。					
事業再評価監視委員会の意見	—					
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	—					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成30年度末までの事業進捗率は56%で、用地進捗は71%と進捗しており、今年度も用地取得を継続して行い、令和5年度の事業完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	用地取得に関わる交渉（単価不満）に日数を要しているが、地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き事業の進捗を図り、令和5年度の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路土工指針の改定により、ブロック積みを補強土壁に変更した。</li> <li>補強土壁への変更に伴い、地盤改良工範囲を追加した。</li> </ul>					
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	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 25%;"> <p><b>位置図</b></p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p><b>標準断面図</b></p> <p>(現況)</p>  <p>(整備後)</p>  </div> <div style="width: 25%;"> <p><b>全体計画</b></p> <p>全長1.000km W=6.0(9.75)m</p>  </div> </div>					

※ 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。

# 令和元年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

道建-4 道路改築事業  
一般国道389号  
(多比良バイパス)

事業主体 長崎県

再評価の理由 事業採択後10年経過



1

## 1. 審議経過

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 (H21新規評価)	-	H22	H26	10.0	1.23	延長1.0km 幅員6.0(9.75)m
第1回審議 (R1年度)	事業採択後 10年経過	H22	R5	15.5	1.11	延長1.0km 幅員6.0(9.75)m

2

## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆目的

一般国道389号「多比良バイパス」は、地区内の交通隘路の解消及び雲仙方面へのアクセス強化を目的としている。

### ◆事業概要

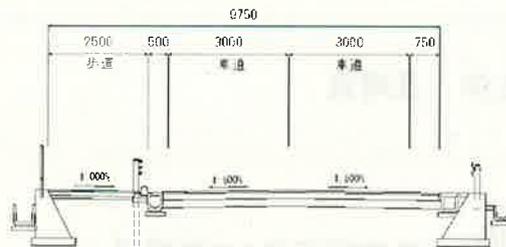
計画延長	L=1.00km
幅員	W=6.0(9.75)m
計画交通量(R12)	3,053台

### ▼事業経過

平成22年度	事業化
平成23年度	用地買収着手
平成25年度	工事着手
平成26年度	140m供用開始
平成30年度	149m供用開始



標準断面図



事業進捗率 56% (事業費ベース)  
用地進捗率 71% (面積ベース)

3

## 3. 事業の効果・必要性

### <地区内の交通隘路の解消>

線形が悪く、幅員も狭小で大型車と普通車の離合が困難な状況であるため、バイパス整備により地域の安全を確保し、交通の円滑化を図る

### <歩行者の安全確保>

地区内には保育園、小学校、高校や住宅地等が存在しているが、幹線となる道路が整備されておらず、歩行者の安全が確保されていない状況であるため、バイパス整備と歩道整備により、歩行者の安全性を確保する



写真① 高校生通学状況



写真② 大型車通行状況



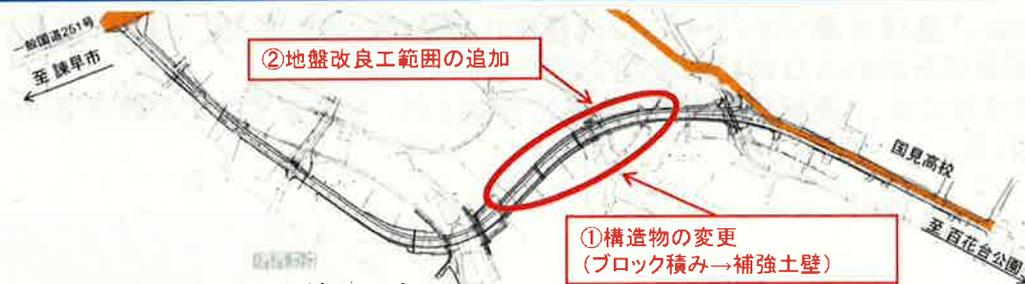
写真③ 車両離合状況



写真④ 高校生通学状況

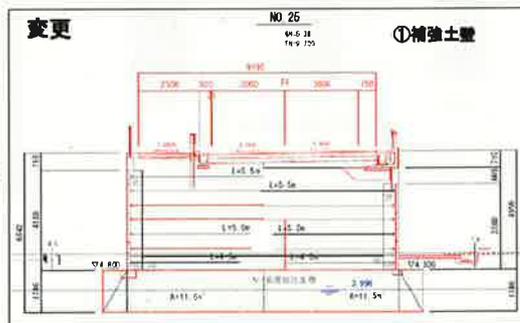
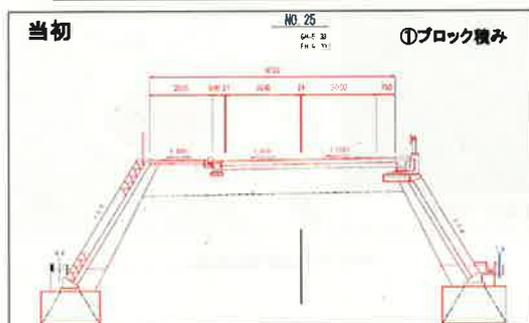
4

## 4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)



事業費:10億円(前回)→15.5億円(今回)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
①構造物の変更	約2.2億円	道路土工指針の改定により、ブロック積みから補強土壁に変更
②地盤改良工範囲の追加	約1.0億円	補強土壁への変更に伴い地盤改良工を行う範囲が追加となった
③その他	約2.3億円	労務費や資機材等の単価上昇
計	約5.5億円	



5

②地盤改良工範囲の追加

## 4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】H26(前回)→R5(変更)

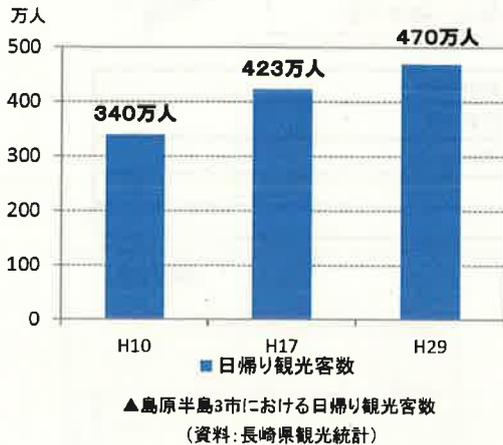
- ・用地取得において、事業反対地権者に対する交渉に時間を要している。
- ・地盤改良工範囲の追加による事業量の増加



6

## 5. 社会経済情勢等の変化

- ・島原半島は、「島原半島ジオパーク」に代表される豊かな自然を有しており、島原市・雲仙市・南島原市を訪れる日帰り観光客は増加傾向である。
- ・平成30年6月には、「原城跡」が世界遺産に登録され、今後ますますの観光客の増加が見込まれる。



7

## 6. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成21年度)	今回評価 (令和元年度)
残事業	= 円 / 億円	2.49 = 17.2億円 / 6.9億円
全事業	1.23 = 10.3億円 / 8.4億円	1.11 = 19.6億円 / 17.6億円

#### 〔費用〕

- ・道路整備に要する事業費、道路維持管理に要する費用

#### 〔便益〕

- ・走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少

#### 〔プラス要因〕

- ・大型車交通量の増加

#### 〔マイナス要因〕

- ・事業費の増
- ・工期の延長

#### 〔その他の要因〕

- ・費用便益分析マニュアルの改定(プラス要因)  
→貨物車原単位(価格)の増加

### ◆ B/Cでは計測できない効果

- ・緊急輸送道路の防災機能の強化

8

## 7. 対応方針(原案)

- ◆ バイパス整備による多比良港からの雲仙方面へのアクセス向上及び、生活道路としての沿道環境改善により、地域の安全を確保し、交通の円滑化、さらに島原半島の観光に寄与する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約56%[8.7億円/15.5億](平成30年度末)であり、用地進捗率は71%となっている。
- ◆ 「雲仙市」から整備促進を要望されている。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

