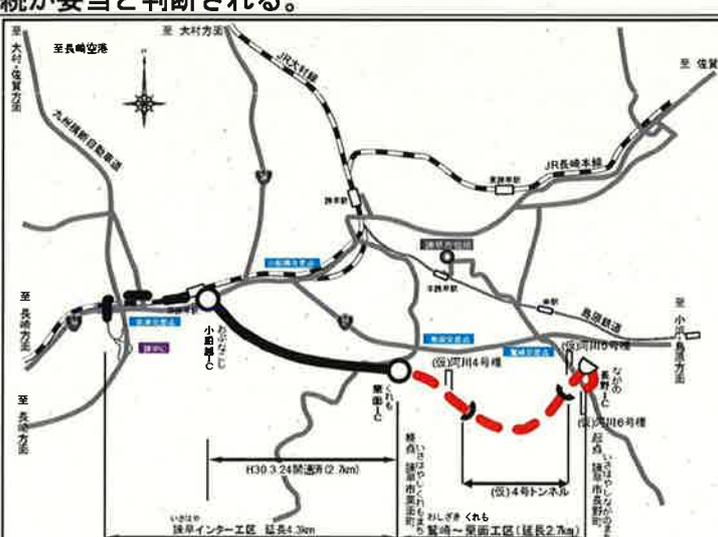


再評価結果（令和元年度事業継続箇所）

担当課：道路第二課

担当課長名：酒井 進一

事業名	一般県道諫早外環状線（鷺崎～栗面工区）		事業区分	一般県道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県諫早市長野町 至：長崎県諫早市栗面町				延長	2.70km
事業概要	諫早外環状線（鷺崎～栗面工区）は、島原道路の一部として広域ネットワークを形成し、地域活性化に大きく寄与する自動車専用道路である。また、諫早市の環状道路として、諫早市中心部の交通混雑を緩和する事業である。					
H23年度事業化	都市計画決定 あり		H23年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	190億円	事業進捗率	約70%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	15,500台/日（R12）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体) 44/520億円 〔事業費：42/518億円 維持管理費：2.1/2.1億円〕	総便益	(残事業)/(事業全体) 549/552億円 〔走行時間短縮便益：455/455億円 走行費用減少便益：70/72億円 交通事故減少便益：24/25億円〕	基準年
	(事業全体)					
感度分析の結果	残事業（全体事業）について感度分析を実施 【全体事業】交通量変動：B/C=1.01～1.17（交通量±10%） 【残事業】B/C=11.20～13.69（交通量±10%） 事業費変動：B/C=1.05～1.07（事業費±10%） B/C=11.36～13.76（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=1.04～1.06（事業期間±10%） B/C=12.23～12.45（事業期間±10%）					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・医療施設までのアクセス改善（第3次救急医療施設への搬送支援、搬送時間短縮による救命率の向上） ・交通混雑の緩和（通過交通の排除や流入交通の分散による市中心部の道路混雑の緩和） 					
関係する地方公共団体等の意見	「諫早市」、地元自治体で構成する「一般国道57号等県南地域幹線道路整備促進期成会」、「長崎県商工会議所連合会」より整備促進の要望を受けている。					
事業評価監査委員会の意見	—					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	島原道路の一部である愛野森山バイパス（延長1.8km）が平成25年12月21日に供用。 島原道路の一部である吾妻愛野バイパス（延長1.7km）が平成29年12月16日に供用。 島原道路の一部である諫早インター工区の栗面IC～小船越IC間（延長2.7km）が平成30年3月24日に供用。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成23年に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約70% ・令和3年度の完成供用を目指す。 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	事業着手時には把握できなかった事案による工事費の増が課題。引き続き工事の進捗を図り、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	—					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性考慮した場合、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: 30%;"> <p>位置図</p>  <p>事業箇所</p> <p>標準断面図</p>  </div> <div style="width: 65%;">  <p style="text-align: center;">R13完成供用予定</p> <p style="text-align: center;">事業区分</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3回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

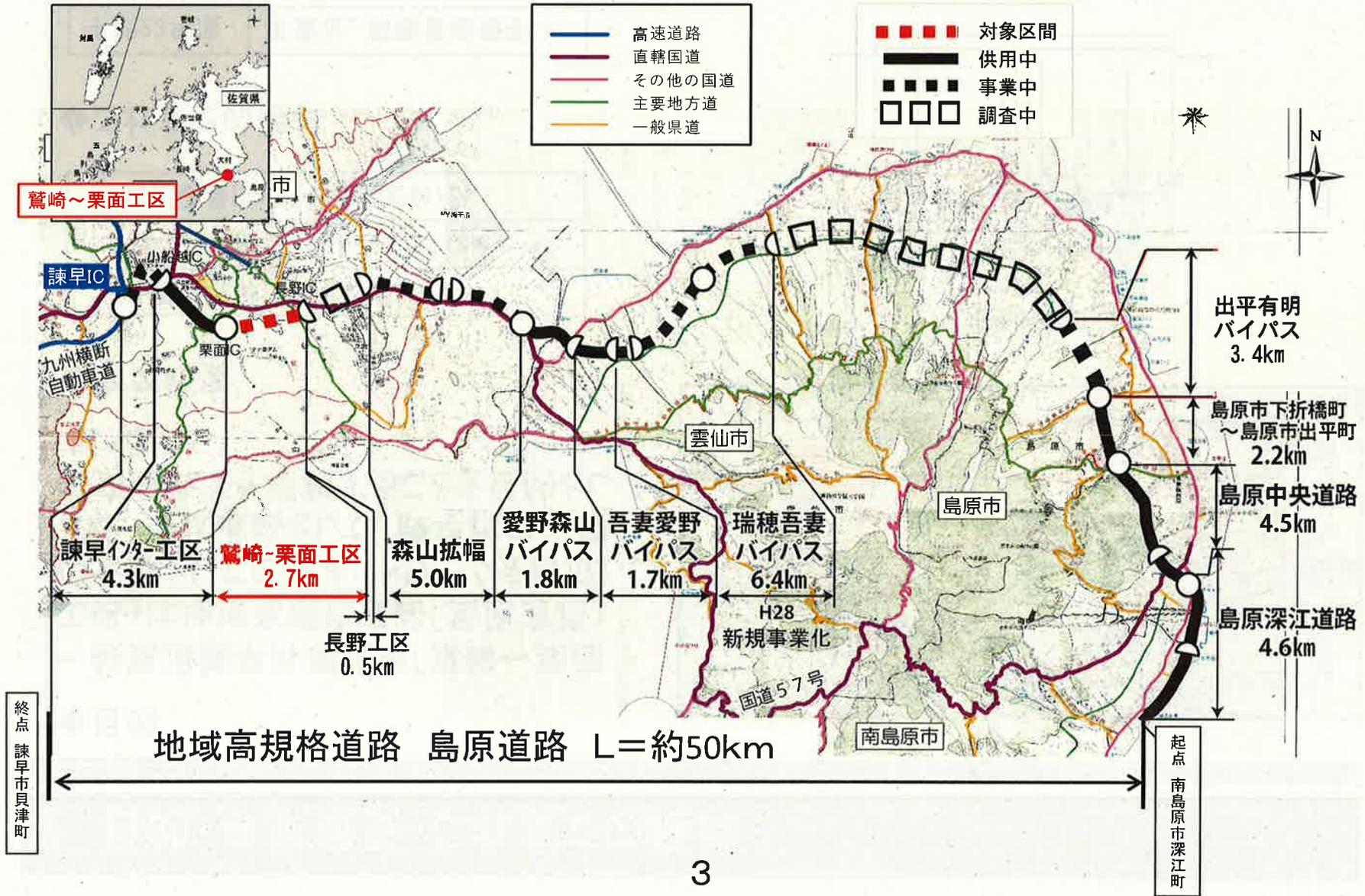
道建-9	道路改築事業 一般県道諫早外環状線 (鷲崎～栗面工区)
事業主体	長崎県
再評価の理由	再評価後変更(事業費、工期)



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 (H23新規評価)	—	H23	H30	120.0	1.3	【工事概要】 延長2.7km 幅員7.0(12.0)m
第1回審議 (H27年度)	事業採択後 5年経過	H23	H30	120.0	1.3	【当初評価からの変更概要】 なし
第2回審議 (H29年度)	再評価後変更	H23	H32	170.0	1.04	【前回評価からの変更概要】 トンネル補助工法の追加等 土質の相違に伴う増
第3回審議 (R1年度)	再評価後変更	H23	R3	190.0	1.06	【前回評価からの変更概要】 土質の相違に伴う増 地盤改良工の見直し 盛土材の購入に伴う増

2. 位置図



2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

一般県道諫早外環状線「鷺崎～栗面工区」は地域高規格道路「島原道路」の一部として広域ネットワークを形成し、また、環状道路として、諫早市中心部の交通渋滞を緩和することを目的としている。

◆事業概要

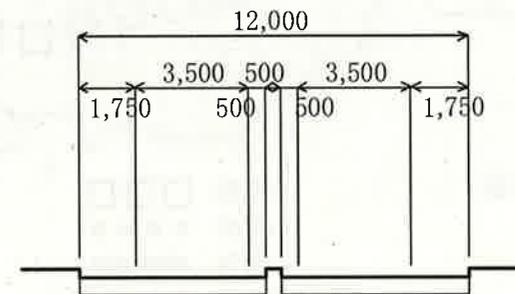
計画延長等	L=2.7km
幅員	W=7.0(12.0)m
計画交通量(R12)	15,500台/日

◆これまでの経緯

平成23年度	事業化、用地買収着手
平成24年度	工事着手
平成29年度	用地買収完了



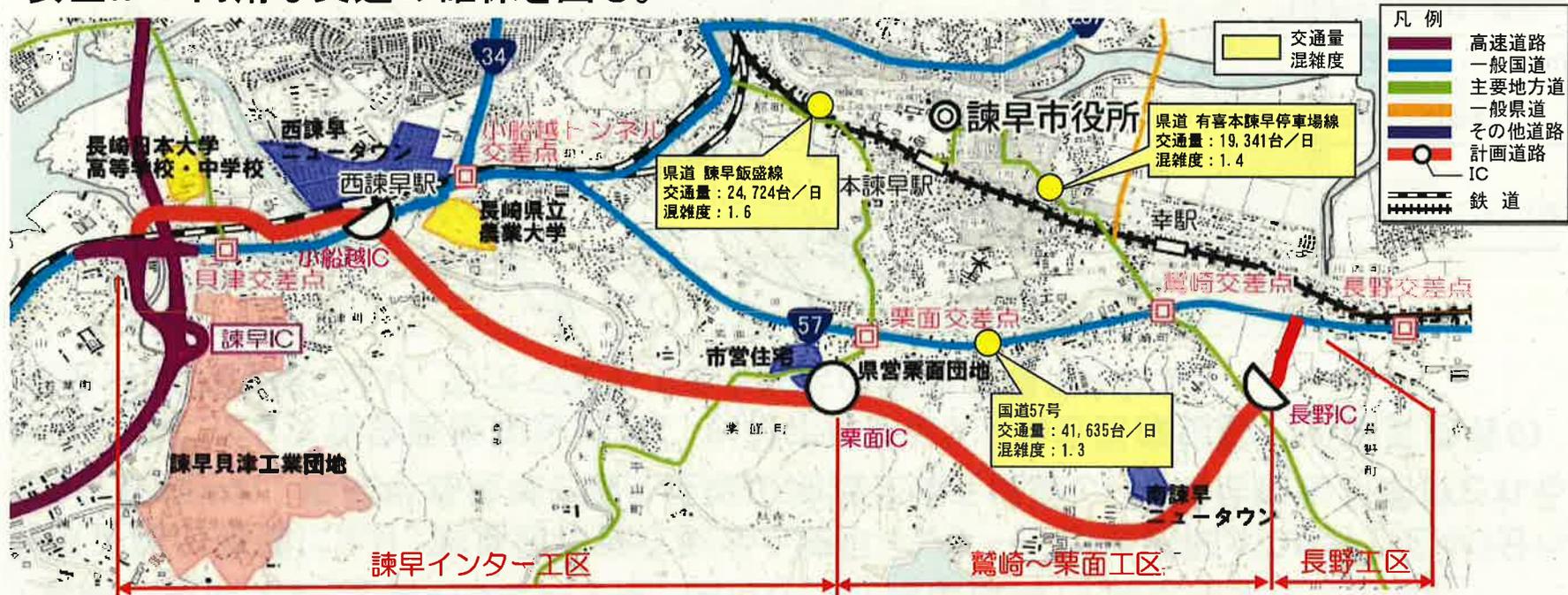
標準断面図



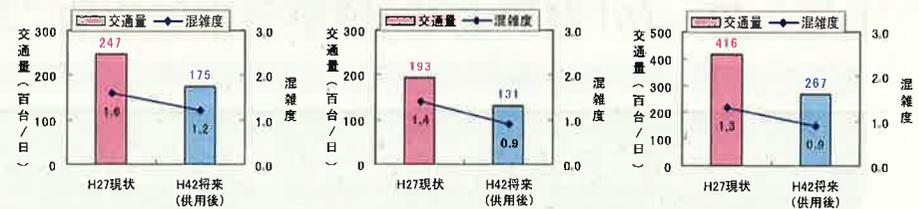
事業進捗率 約70%(事業費ベース)
用地進捗率 100%(面積ベース)

3. 事業の効果・必要性(交通混雑の緩和)

- ・諫早市中心部の国・県道では交通混雑が発生しており、貝津交差点と栗面町交差点、鷺崎交差点において渋滞が発生している。
- ・一般県道諫早外環状線を整備することにより交通の分散を図り、交通混雑を解消・緩和し、安全かつ円滑な交通の確保を図る。

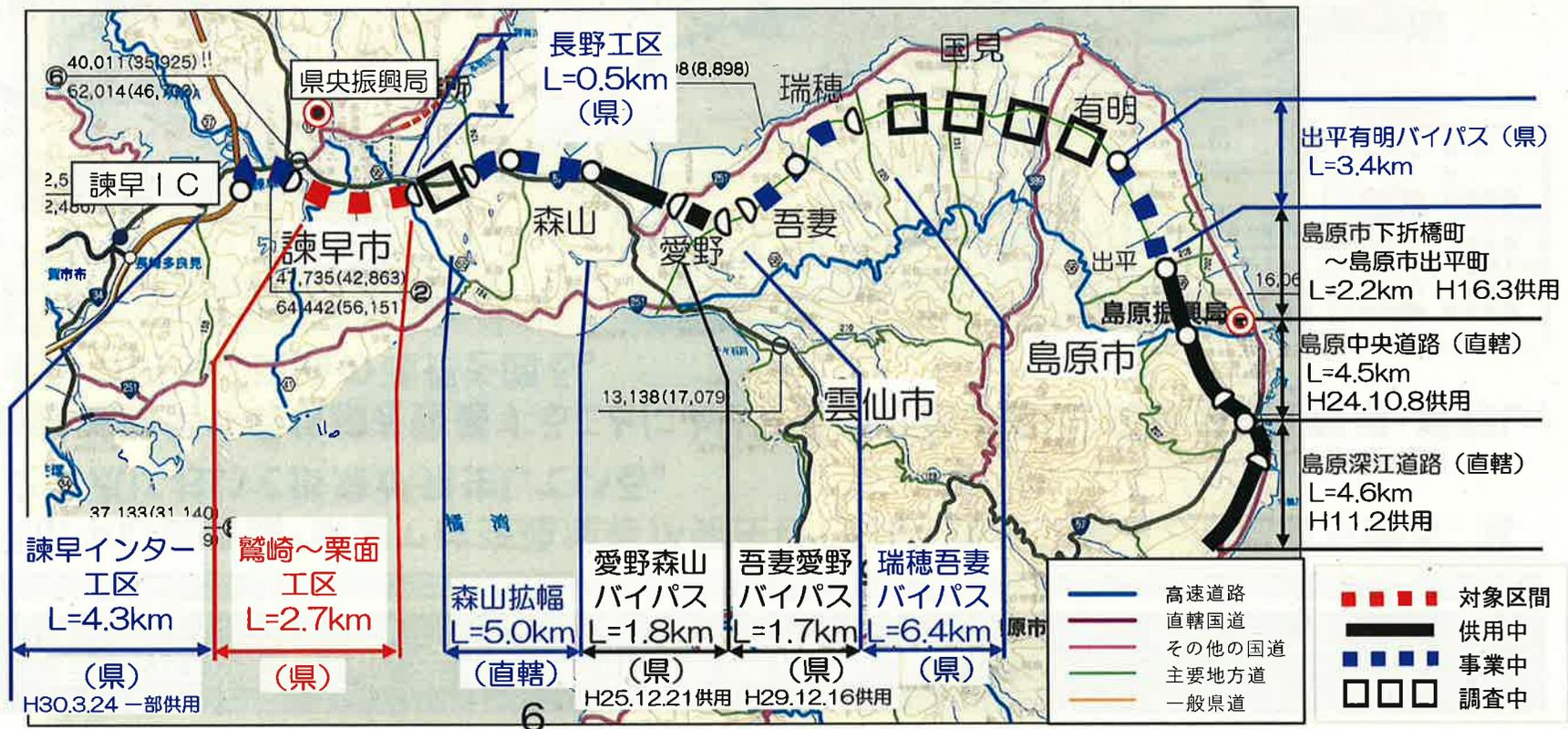


■今後期待される効果 (交通量、混雑度の変化)



3. 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)

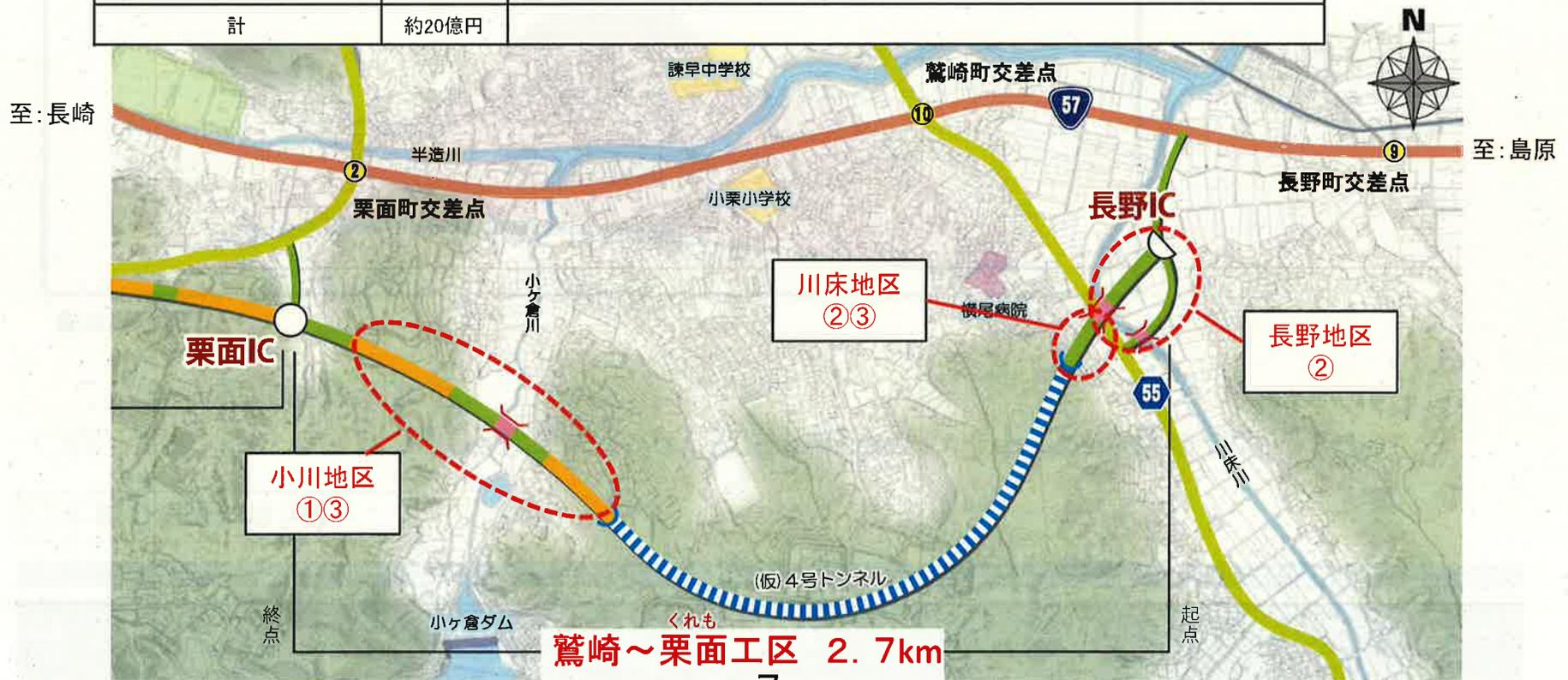
- ・一般県道諫早外環状線「鷲崎～栗面工区」は、地域高規格道路「島原道路」の一部であり、「鷲崎～栗面工区」を含む5工区を県、国道57号「森山拡幅」を国が事業中である。
- ・島原道路の整備により、南島原市深江町から諫早インターへ所要時間が90分から40分へ50分短縮され、島原半島地域と県央地域の地域交流を促進し、地域活性化が期待される。
- ・島原半島には3次救急医療施設がなく、大村市にある3次救急医療施設への重篤患者の搬送時間の短縮により、安全で安心できる生活の実現が期待される。



4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費増】 170億円(前回) → 190億円(今回)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
①土質の相違に伴う増	約10億円	・切土部において軟岩を想定していたが、中硬岩が確認されたことから掘削方法を変更
②地盤改良工の見直し(固化材添加量の増)に伴う増	約6億円	・地盤改良に先立ち室内配合試験を行った結果に基づき、固化材の添加量を変更
③盛土材の購入及び残土処分発生に伴う増	約4億円	・背面盛土へ流用土が適さなかったことから、購入土の使用及び残土処分の追加
計	約20億円	

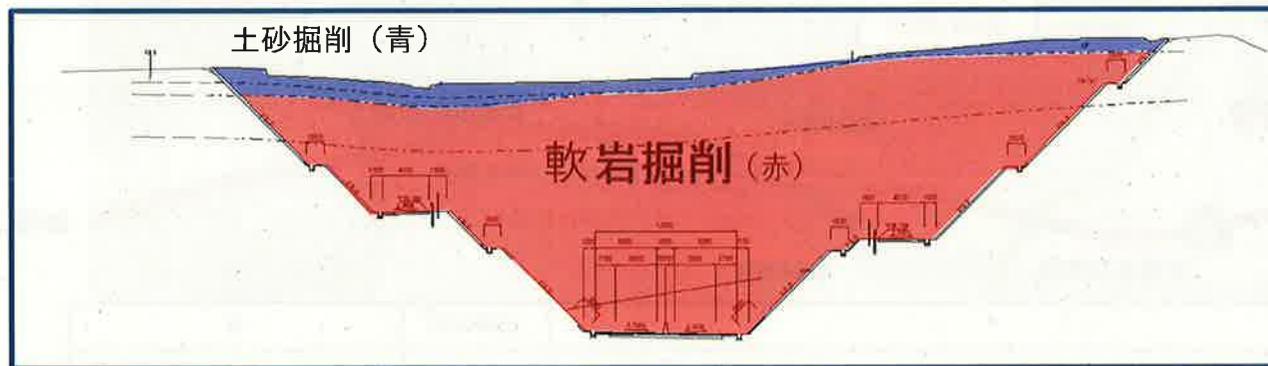


4. 事業の進捗状況(事業費の見直し①)

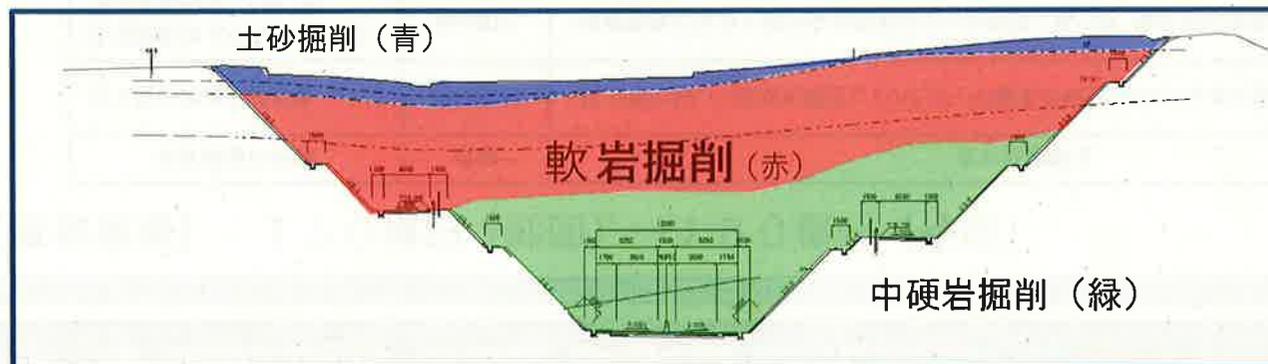
①土質の相違に伴う増

○切土部において軟岩を想定していたが、掘削を進めていく中で中硬岩が確認されたことから掘削方法を変更

●想定断面図



●変更断面図



●中硬岩掘削状況

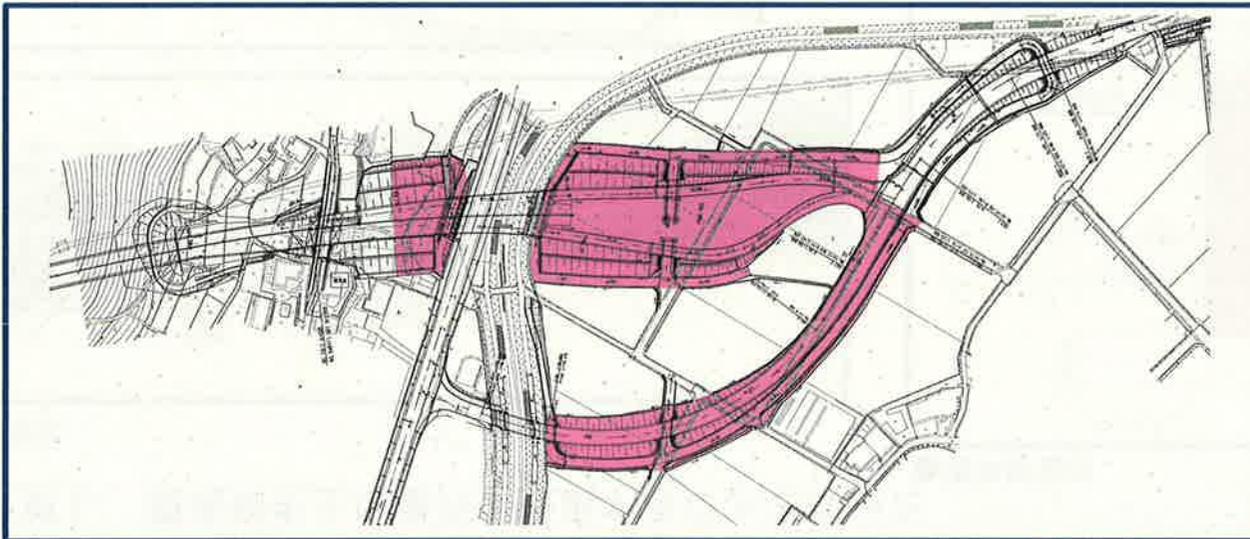


4. 事業の進捗状況(事業費の見直し②)

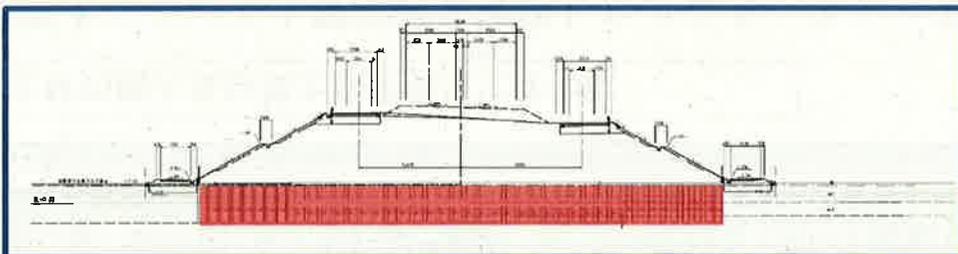
②地盤改良工の見直し(固化材添加量の増)に伴う増

○地盤改良に先立ち室内配合試験を行ったところ、固化材の添加量が増加したことによる変更

●平面図(地盤改良箇所)



●標準断面図

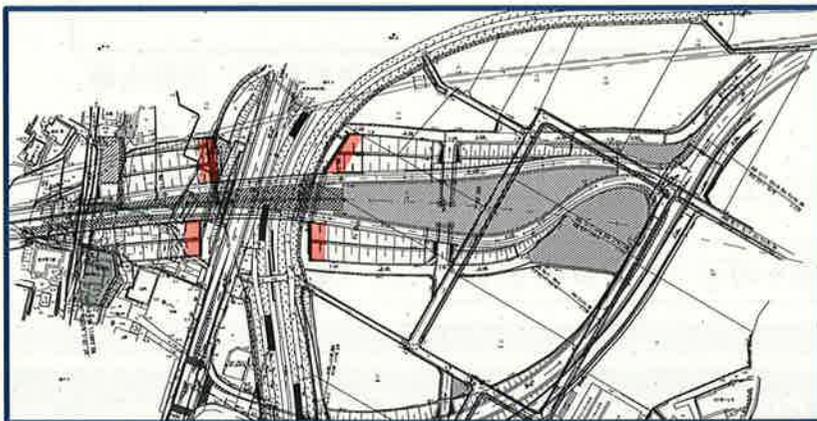
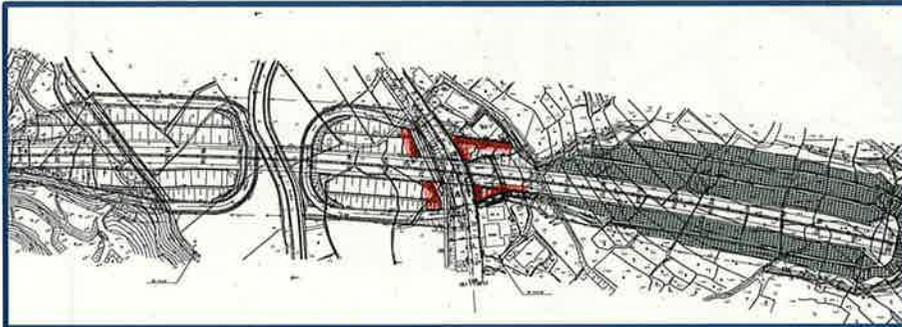


4. 事業の進捗状況(事業費の見直し③)

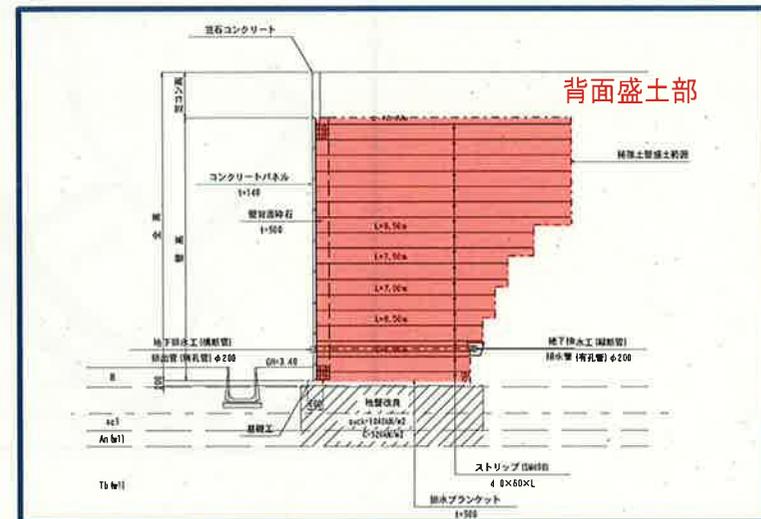
③盛土材の購入及び残土処分発生に伴う増

○流用土について土質試験を実施したところ、スレーキング率が30%を超えており補強土壁工の背面盛土材として適さないことが判明したため、盛土材を購入土へ変更し、現地発生土は場外へ搬出することとなった

●平面図



●標準断面図



●盛土材試験結果

試験項目	単位	結果	基準値	採否
締固め度	%	98.0	95%以上	OK
細粒分含有率	%	13.9	25%以下	OK
スレーキング率	%	32.6	30%以下	NG

※スレーキング
堆積岩類が乾燥湿潤の繰り返しにより形態を変化させて土砂化する現象(完成後に長期にわたって圧密沈下を生じる可能性がある)

4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【事業期間】 H32(前回) → R3(今回)

- ・地質の相違等に伴う日進量の変更により、事業期間を1年延伸

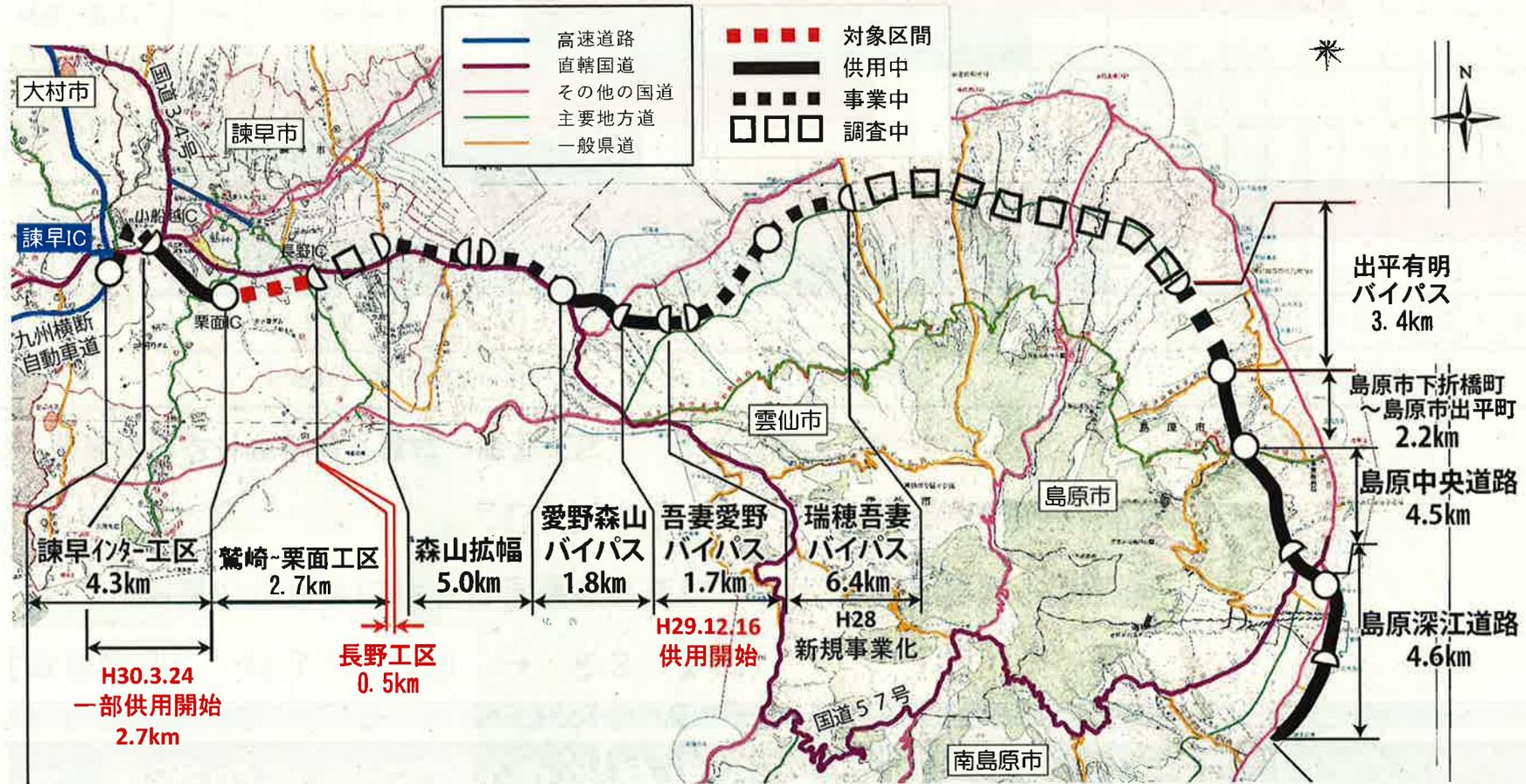
○一般県道諫早外環状線(鷲崎～栗面工区) 工事工程表

工種	平成31年度(令和元年度)												令和2年度												令和3年度											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
改良工 (舗装含む)	■												■												■											
地盤改良工	■												■																							
補強土壁工													■												■											

■ : 変更前
■ : 変更後

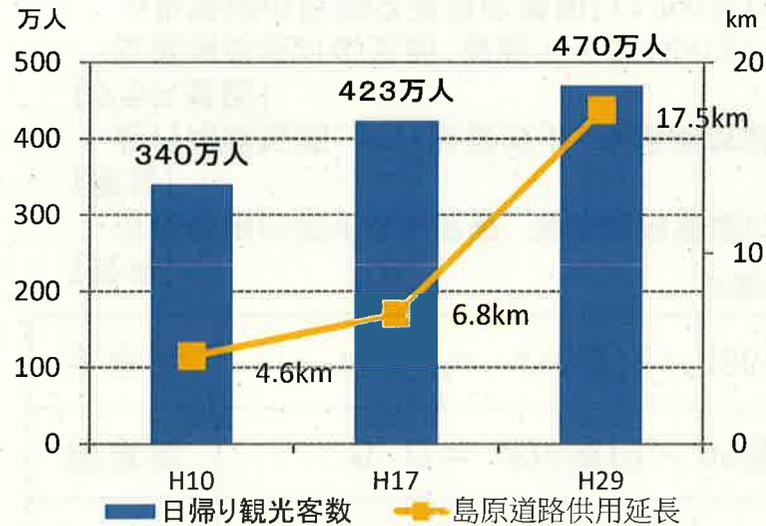
5. 社会経済情勢等の変化

- ・「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(栗面IC~小船越IC間L=2.7km)が平成29年度に供用している。
- ・諫早インター工区が令和2年3月に全線開通予定。



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。



▲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

6. 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	5.0 = 476億円 / 95億円	12.5 = 549億円 / 44億円
全事業	1.04 = 476億円 / 456億円	1.06 = 552億円 / 520億円

※諫早インター工区、鷺崎～栗面工区、長野工区を一体として分析をおこなっている

[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)
 - 当路線の計画交通量の増加(17,700台/日→19,900台/日)
- ・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

[マイナス要因]

- ・事業費の増
- ・完成供用開始時期の遅延

[その他の要因]

- ・なし

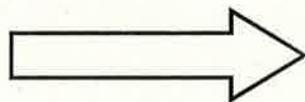
◆ B/Cに含まれない効果

- ・医療施設までのアクセス改善(第3次救急医療施設への搬送支援、搬送時間短縮による救命率の向上)

7. 対応方針(原案)

- ◆ 島原道路の一部を構成し、島原半島地域と県央地域の交流を促進し、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70%[132.05億円/190億](平成30年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで100%となっている。
- ◆ 地元自治体で構成する「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、県央地域発展のため早期整備を要望されている。
- ◆ 工事費増及び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