

## 再評価結果（令和2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

<b>事業名</b>	一般国道251号（瑞穂吾妻バイパス）	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	長崎県
<b>起終点</b>	自：長崎県雲仙市瑞穂町 至：長崎県雲仙市吾妻町			延長	6.4 km
<b>事業概要</b>					
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号瑞穂吾妻バイパスは、島原道路の一部を構成し、一般国道251号吾妻愛野バイパス等と一体となって広域ネットワークを形成する延長6.4kmの自動車専用道路である。					
<b>H28年度事業化</b>		都市計画決定 なし		<b>H31年度用地着手</b>	
全体事業費		180億	事業進捗率	9%	供用済延長
計画交通量		13,800台/日（R12）			
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C	総費用（残事業）/（事業全体） 135.3/149.7億円 〔事業費：133.7/148.1億円 維持管理費：1.6/1.6億円〕	総便益（残事業）/（事業全体） 288.3/288.3億円 〔走行時間短縮便益：218.9/218.9億円 走行費用減少便益：52.1/52.1億円 交通事故減少便益：17.2/17.2億円〕		基準年  令和2年
	（事業全体）		1.93		
	（残事業）	2.13			
<b>感度分析の結果</b>					
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=1.7~2.1（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.8~2.1（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.8~2.1（事業期間 ±2年）					
【残事業】B/C=1.9~2.3（交通量 ±10%） B/C=1.9~2.4（事業費 ±10%） B/C=2.0~2.3（事業期間 ±2年）					
<b>事業の効果等</b>					
<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>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
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。					
<b>事業再評価監視委員会の意見</b>					
—					
<b>事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等</b>					
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）が供用となり、令和元年度の諫早インター工区（1.6km）供用により、諫早インター工区が全面供用となった。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>					
令和元年度末までの事業進捗率は9%まで進捗しており、今年度より用地取得を優先しつつ、工事進捗を図り、令和7年度の事業完成を目指す。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>					
熊本地震による斜面崩壊による落橋事例により、広い範囲で地質調査を実施し斜面安定計算と下部工設置位置の検討に時間を要した。今後も引き続き事業の進捗を図り、令和7年度の事業完成を目指す。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b>					
—					
<b>対応方針</b>		事業継続			
<b>対応方針決定の理由</b>					
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。					
<b>事業概要図</b>					
<b>位置図</b>		<b>標準断面図</b>			

※ 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2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  
(瑞穂吾妻バイパス)

事業主体 長崎県

再評価の理由 事業採択後5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	備考
		着工	完了			
当初 (H27新規評価)	-	H28	R5	180.0	1.30	【工事概要】 延長6.4km 幅員7.0(12.0)m
第1回審議 (R2年度)	事業採択後 5年経過	H28	R7	180.0	1.93	【当初評価からの変更概要】 調査・設計に時間を要したことによる工期延長

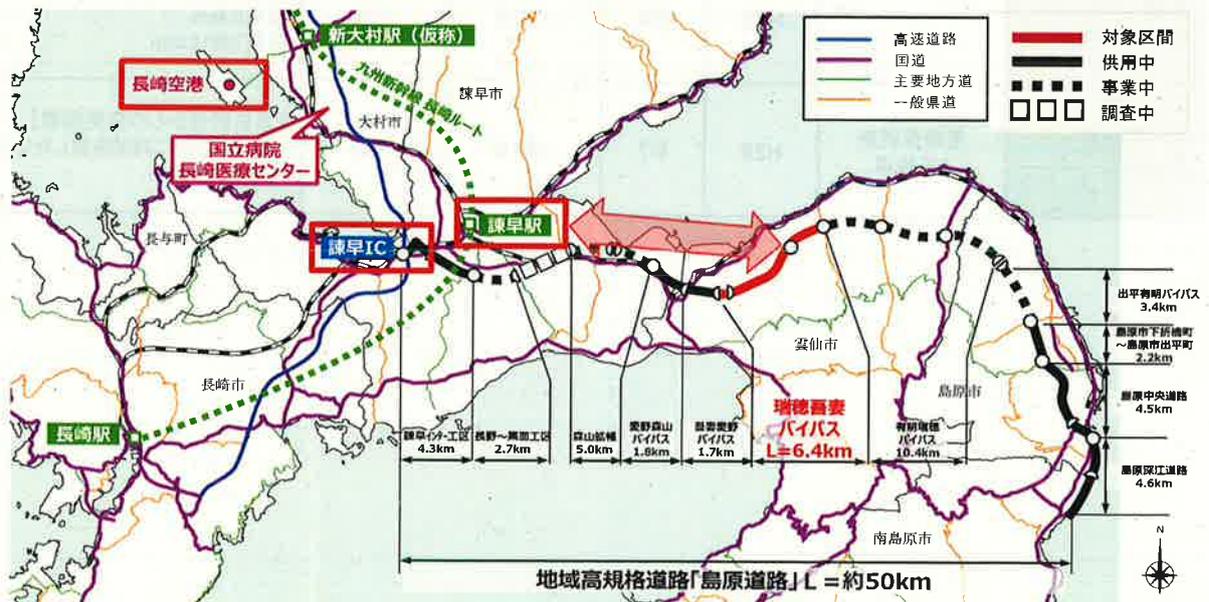
## 2. 位置図



## 3. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆目的

島原道路の一部として広域ネットワークを形成し、島原半島地域から九州横断自動車道、空港、整備中の新幹線等へのアクセス向上、緊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、災害時の代替路確保を目的としている。



### 3. 目的・事業概要・これまでの経緯

#### ◆事業概要

計画延長等	L=6.4km
幅員	W=7.0(12.0)m
計画交通量(R12)	13,800台

事業進捗率 9%(事業費ベース)  
用地進捗率 0%(面積ベース)

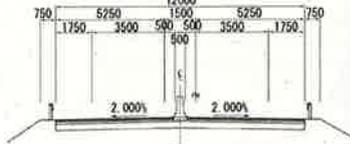
#### ◆これまでの経緯

平成28年度	事業化
平成29年度	説明会・測量着手
平成30年度	環境影響評価(自主アセスメント※)・地質調査
平成31年度 (令和元年度)	計画説明会・用地幅杭設置(延長2.0km)

※自主アセスメント

一般的に環境アセスメントは環境影響評価法や条例に基づいて実施するが、これらの義務のない状況においても、環境保全の観点から同様の配慮を行うこと。

#### 標準横断面図



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

## 5. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

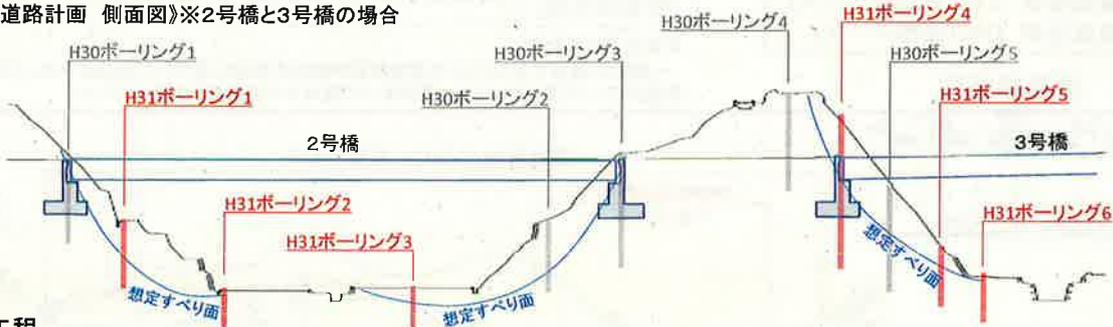
【完了工期】 R 5 (前回) → R 7 (今回)

〔工期延伸要因〕

- ・橋梁の設計にあたり、計画地が地すべり地形であるため、広い範囲での地質調査が必要であり、地権者と調査箇所や時期に関する調整に不測の日数を要したため

### ◆地質調査位置図

《道路計画 側面図》※2号橋と3号橋の場合



### ◆工程

当初

	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5
測量	■	■	■					
地質調査			■					
設計			■					
用地補償				■	■	■	■	■
工事					■	■	■	■



変更

	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6	R7
測量	■	■	■							
地質調査	■	■	■	■	■	■				
設計			■	■	■	■				
用地補償						■	■	■	■	■
工事							■	■	■	■

7

## 6. 社会経済情勢等の変化

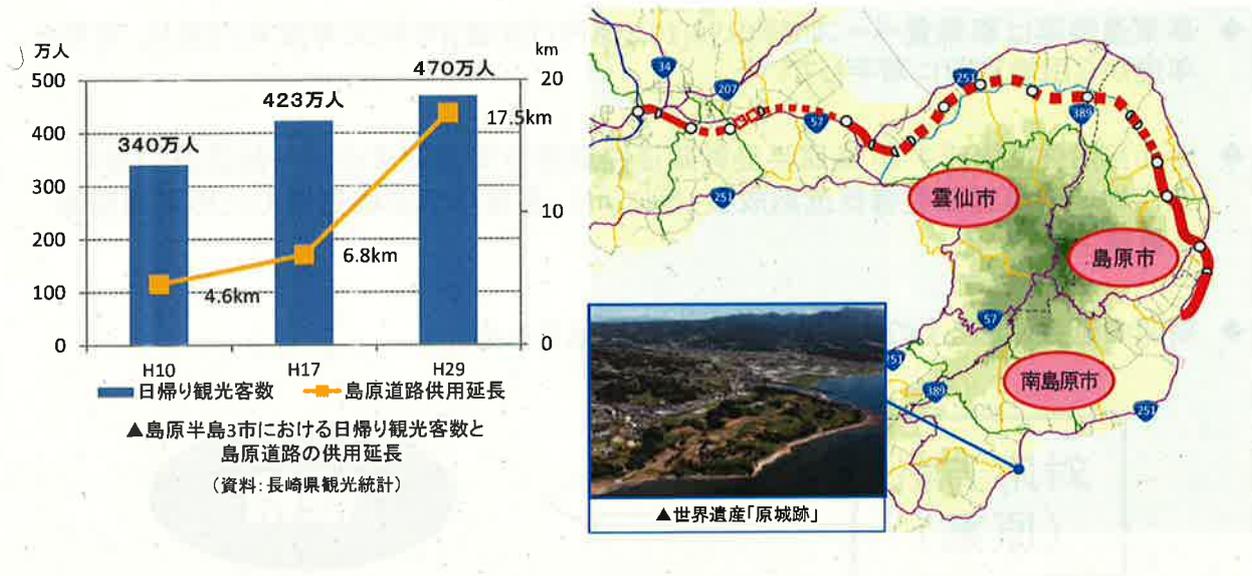
- ・「島原道路」の一部である吾妻愛野バイパス(L=1.7km)が平成29年度に、諫早インター工区(L=4.3km)が令和元年度に全区間供用している。
- ・有明瑞穂バイパス(L=10.4km)が令和2年度に新規事業化している。



8

## 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傾向である。
- ・平成30年7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。



9

## 7. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成28年度)	今回評価 (令和2年度)
残事業	—	2.13 = 288.3億円 / 135.3億円
全事業	1.3 = 188億円 / 143億円	1.93 = 288.3億円 / 149.5億円

〔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

〔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〕

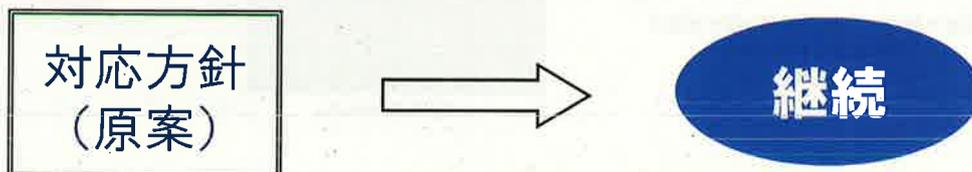
- ・事業期間の延長

### ◆ 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

## 8. 対応方針(原案)

- ◆ 島原道路の一部を構成し、一般国道251号吾妻愛野バイパス等と一体となって雲仙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9%[15.3億円/180億](令和元年度末)であり、令和2年度から用地買収に着手している。
- ◆ 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。



## 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：東北振興局道路建設第二課

担当課長名：真鳥 善博

事業名	一般国道383号（草積拡幅）	事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県平戸市上中津良町 至：長崎県平戸市大石脇町			延長	3.9 km
事業概要	一般国道383号（草積拡幅）は平戸島を縦貫する本路線を拡幅することにより、走行性の向上を図り、通行車両の安全確保を行う事業。				
H25年度事業化	都市計画決定 なし	H27年度用地着手	H30年度工事着手		
全体事業費	21.0億	事業進捗率	32%	供用済延長	0.41 km
計画交通量	3,254台/日（R12）				
費用対効果分析結果	B/C 事業全体 1.11 残事業 1.52	総費用 (残事業)/(事業全体) 13.9/21.8億円 事業費：13.2/21.0億円 維持管理費：0.7/0.8億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 21.1/24.3億円 走行時間短縮便益：20.5/23.6億円 走行費用減少便益：0.6/0.7億円 交通事故減少便益：0.0/0.0億円	基準年	令和2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=1.01~1.22（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.02~1.23（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.11~1.12（事業期間±1年） 【残事業】B/C=1.38~1.67（交通量 ±10%） B/C=1.39~1.68（事業費 ±10%） B/C=1.51~1.53（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>・物流機能の向上（道路拡幅による輸送機能の強化）</li> <li>・医療搬送機能の向上（道路拡幅による救急搬送体制の機能強化）</li> </ul>				
関係する地方公共団体等の意見	平戸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	令和元年度末までの事業進捗率は32%で、用地進捗は72%と進捗しており、今年度も用地取得を継続して行い、令和6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	登記人と現所有者の相違が発生しているなど用地の問題解消に日数を要しているが、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6年度の事業完成を目指す。				
施設の構造や工法の変更等	詳細な調査による法面の施工方法の変更				
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>標準断面図</p> <p>(現況)</p> <p>(整備後)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>平戸市街</p> </div> </div>				

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額と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2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383号  
(草積拡幅)

事業主体 長崎県

再評価の理由 事業採択後6~9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	備考
		着工	完了			
当初 (H25新規評価)		H25	R1 (R3)	17.0 (19.0)	1.35	【工事概要】 延長L=3.9km 幅員=6.0(9.75)m
第1回審議 (R2年度)	事業採択後 6~9年経過	H25	R6	21.0	1.11	【前回評価からの変更概要】 工事内容見直しによる 事業費の増 用地解決の遅延による 工期延期

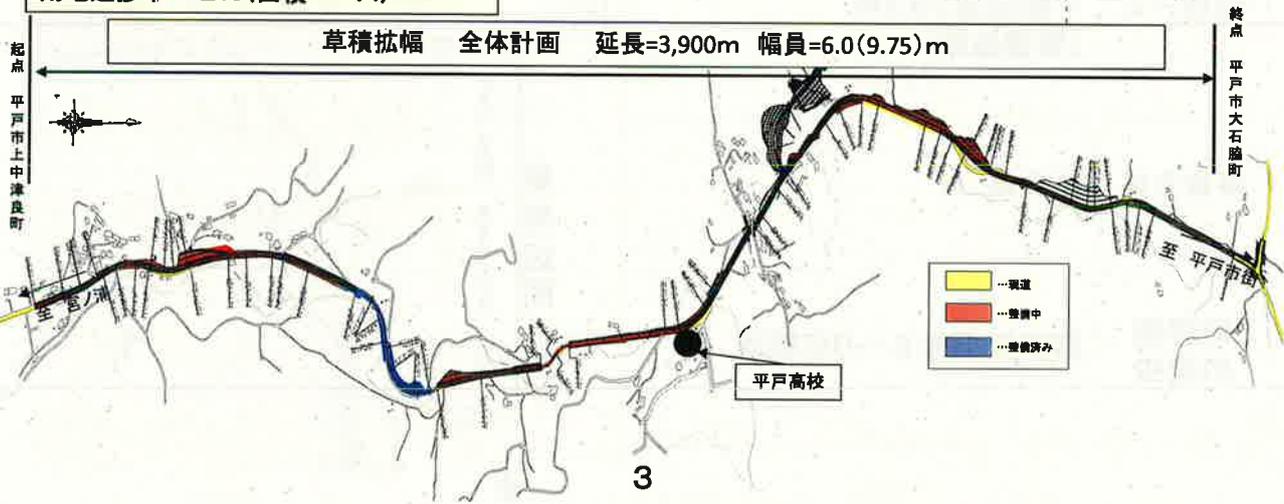
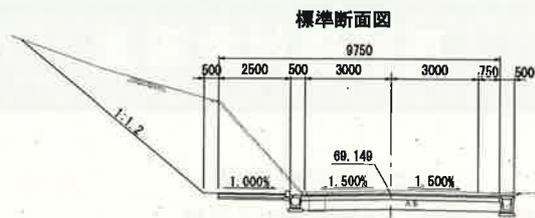
## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

一般国道383号における延長約3.9km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=3.9km
幅員	W=6.0(9.75)m
計画交通量 (R12)	3,254台

事業経過	
平成25年度	事業化
平成27年度	用地買収着手
平成30年度	工事着手
令和元年度末現在	410m供用開始

事業進捗率 32%(事業費ベース)  
用地進捗率 72%(面積ベース)



## 3. 事業の効果・必要性

### ◎通行車両及び歩行者の安全確保

当該事業区間では車道が狭く、大型車の離合に支障をきたしており、事故等も発生している。また、近隣に小中高校が存在するが、歩道も整備されていない状況であり、歩行者の安全が確保されていない。そのため、道路改良による2車線化及び歩道の設置により通行車両及び歩行者の安全性の確保が期待される。



### 3. 事業の効果・必要性

#### ◎医療搬送機能の向上

・事業区間終点付近に存在する平戸市民病院が第二次救急医療機関に指定されており、本事業により救急搬送体制の機能強化が期待される。



#### ◎物流機能の向上

・平戸市内で1位の陸揚量を誇り、ここ数年陸揚量も増加している宮ノ浦漁港からの輸送道路であり、改良を行うことで、輸送機能の強化が期待される。

(平成30年漁港港勢調査結果)

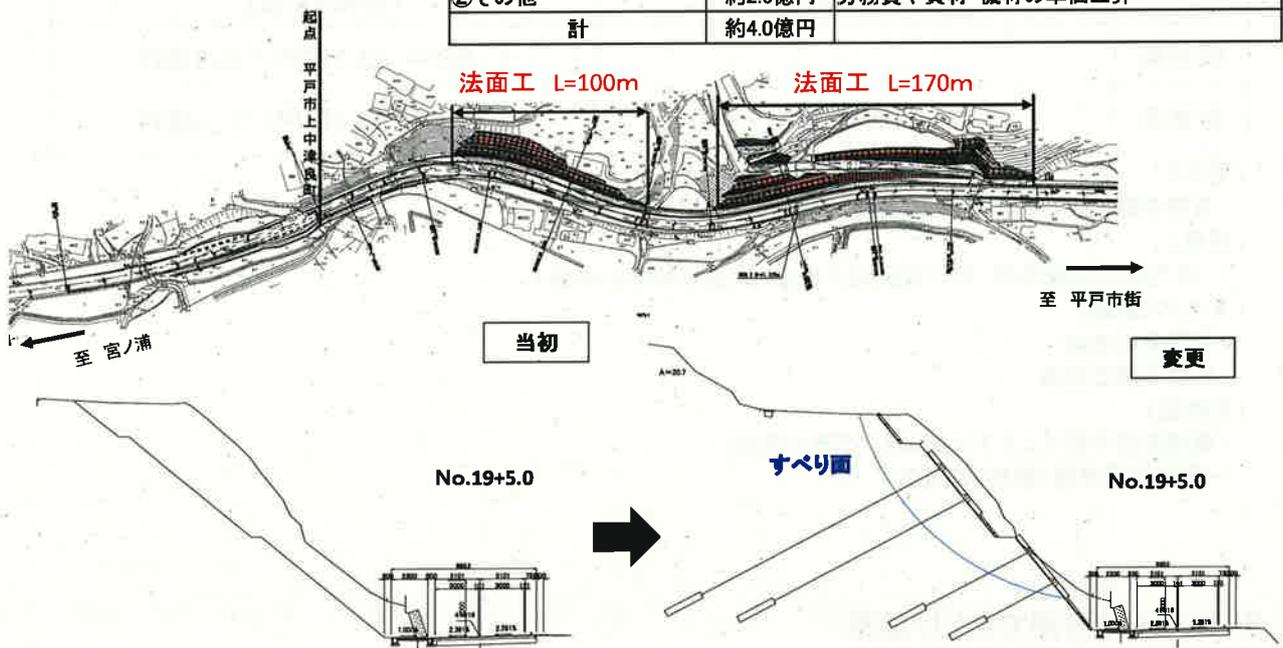
順位	漁港名	属地陸揚量(t)
1	宮ノ浦	851
2	生月	532
3	田助	430
・	・	・
・	・	・
・	・	・
26	猪渡谷	1



### 4. 事業の進捗状況(事業費の増加)

【事業費】17.0億円(前回)  
→21.0億円(今回)

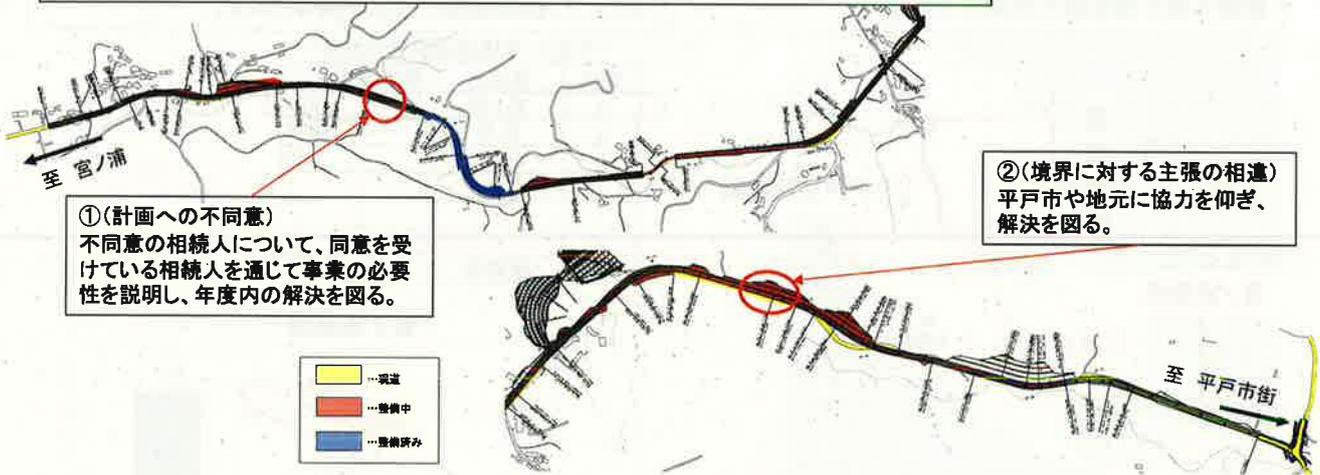
事業費増の内容	増額	主な増額理由
①構造物変更に伴う増	約1.4億円	地質調査の結果により、法面工の工法変更
②その他	約2.6億円	労務費や資材・機材の単価上昇
計	約4.0億円	



## 4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

### 【完了工期】 R1(前回)→ R6(今回)

- ①用地取得において、計画への同意を得るのに、期間を要している。
- ②所有者の境界位置の主張に相違があり、解決に期間を要している。



①(計画への不同意)  
不同意の相続人について、同意を受けている相続人を通じて事業の必要性を説明し、年度内の解決を図る。

②(境界に対する主張の相違)  
平戸市や地元へ協力を仰ぎ、解決を図る。

当初

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
測量	■	■					
地質調査	■	■					
設計		■	■	■			
用地補償		■	■	■	■		
工事					■	■	■

変更

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
測量	■	■							■			
地質調査	■	■							■			
設計		■	■	■	■							
用地補償		■	■	■	■	■	■	■	■	■		
工事							■	■	■	■	■	■

7

## 9. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成25年度)	今回評価 (令和2年度)
残事業	-	1.52 = 21.1億円 / 13.9億円
全事業	1.35 = 20.8億円 / 15.4億円	1.11 = 24.3億円 / 21.8億円

#### 【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】

- ・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

#### 【マイナス要因】

- ・事業費の増加
- ・事業期間の延長

#### 【その他】

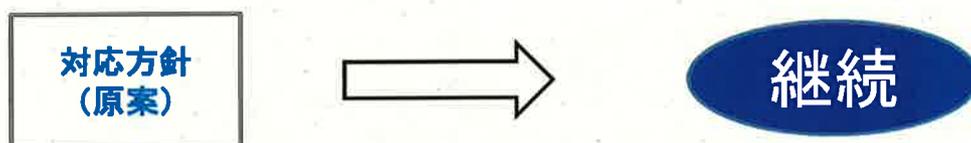
- ・費用便益分析マニュアルの改訂(プラス要因)  
→ 貨物車原単価(価格)の増加

### ◆ 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

## 10. 対応方針(原案)

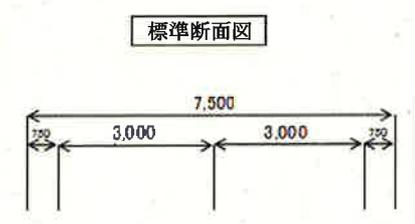
- ◆一般国道383号における延長約3.9kmの未改良区間であり、隘路及び線形不良区間の解消による走行性向上や歩道整備による歩行者の安全確保など利用者の安心安全の確保に寄与する事業である。
- ◆事業進捗率は事業費ベースで約32%〔6.8億/21億〕(令和元年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで約72%となっている。
- ◆平戸市からも整備促進を要望されている。
- ◆事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。



## 再評価結果（令和2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	主要地方道野母崎宿線（飯香浦工区）		事業区分	主要地方道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県長崎市飯香浦町 至：長崎県長崎市飯香浦町				延長	1.10 km
事業概要	主要地方道野母崎宿線は、長崎半島の東側を縦断する幹線道路である。当工区は、幅員狭小で線形も屈曲しており、車両の離合が困難な状況であるため、本事業を行うことで安全安心な生活道路を確保するものである。					
H26年度事業化	都市計画決定 なし		H26年度用地着手		H26年度工事着手	
全体事業費	12.0億	事業進捗率	25%	供用済延長	0.26 km	
計画交通量	1,562台/日（R12）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益	基準年	
	事業全体	1.15	(残事業)/事業全体 7.6/11.0億円 事業費：7.4/10.7億円 維持管理費：0.2/0.3億円	(残事業)/事業全体 10.9/12.6億円 走行時間短縮便益：10.0/11.7億円 走行費用減少便益：0.8/0.8億円 交通事故減少便益：0.1/0.1億円	令和2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=1.03~1.26（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.06~1.26（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.11~1.19（事業期間 ±1年）			【残事業】B/C=1.29~1.58（交通量 ±10%） B/C=1.31~1.60（事業費 ±10%） B/C=1.39~1.49（事業期間 ±1年）		
事業の効果等	・走行性向上による、安全安心な生活道路の確保。					
関係する地方公共団体等の意見	「長崎市」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	令和元年度末までの事業進捗率は25%、用地進捗は18%である。残事業区間において字図混乱地域が存在するため長崎市が地籍調査を実施中であり、解消後、用地買収を行い、令和8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	字図混乱地域があり、用地境界確定に時間を要している。字図混乱地域の解消に向けて、長崎市が地籍調査を実施中であり、字図混乱解消後、用地買収を行い、令和8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-between;"> <div style="width: 20%;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="width: 50%;"> <p>全体計画 L=1.1km W=6.0(7.5)m</p>  </div> <div style="width: 20%;"> <p>標準断面図</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2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-3 道路改築事業  
主要地方道野母崎宿線  
(飯香浦工区)

事業主体 長崎県

再評価の理由 事業採択後6~9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	備考
		着工	完了			
当初 (H26新規評価)	-	H26	R1 (R3)	12.0	1.16	【工事概要】 延長1.1km 幅員6.0(7.5)m
第1回審議 (R2年度)	事業採択後 6~9年経過	H26	R8	12.0	1.15	【前回評価からの変更概要】 用地取得手続き難航による 工期延期

2

## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆ 目的

飯香浦工区は、主要地方道野母崎宿線における延長1.1kmの区間において、通行車両の走行性の向上を図り、安心安全な生活道路の確保を目的としている。

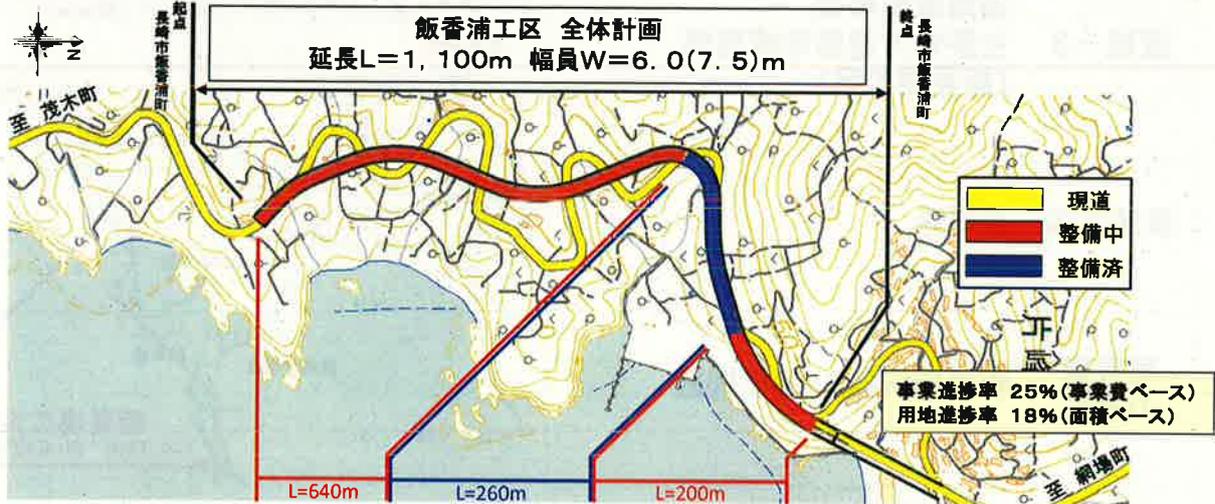
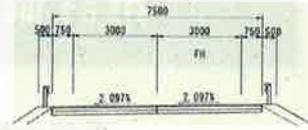
### ◆ 事業概要

計画延長等	L = 1.1km
幅員	W = 6.0(7.5)m
計画交通量 (R12)	1,562台/日

### ◆ 事業経過

平成26年度	事業化 用地買収着手 工事着手
令和元年度末現在	約260m完成供用済

### ◆ 標準断面



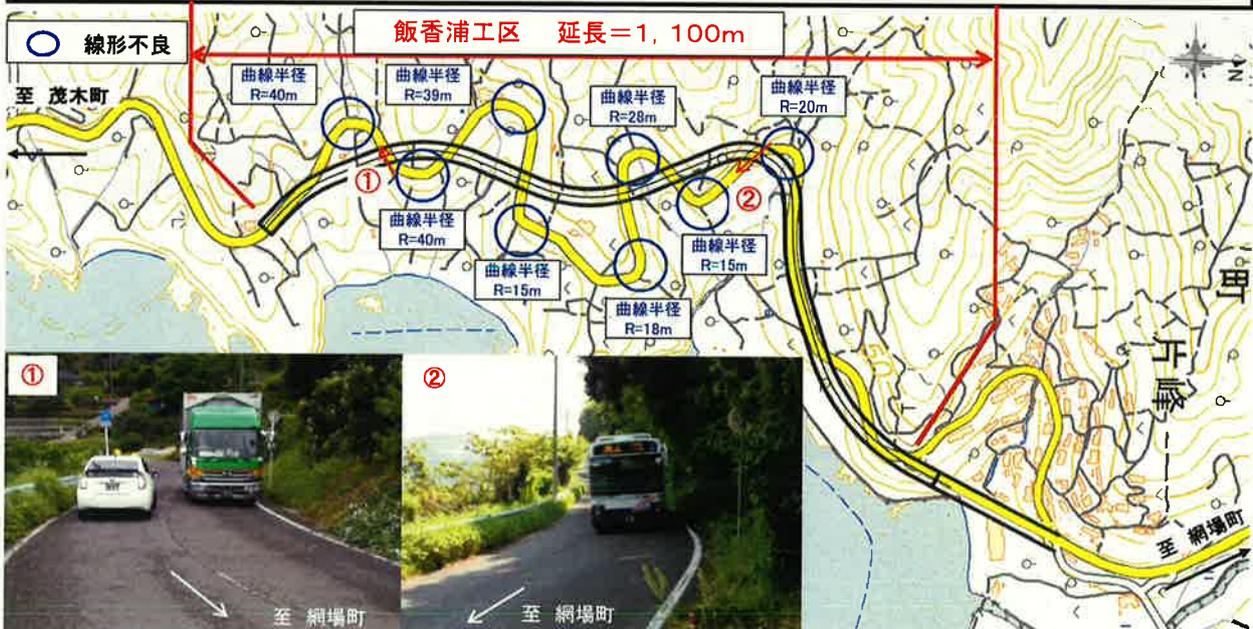
事業進捗率 25% (事業費ベース)  
用地進捗率 18% (面積ベース)

3

## 3. 事業の効果・必要性

### < 走行性向上による安全安心な生活道路の確保 >

当該事業区間は、長崎市東部を縦断する幹線道路の一部であり、全国一の生産量を誇るびわの生産地が位置している。しかしながら、幅員狭小で、かつ線形が屈曲しており見通しが悪いため、貨物車はもとより一般車両の安全な通行に支障をきたしている。そのため、道路改良により、車線の拡幅を行うことで、通行車両の安全安心な通行の確保が期待される。

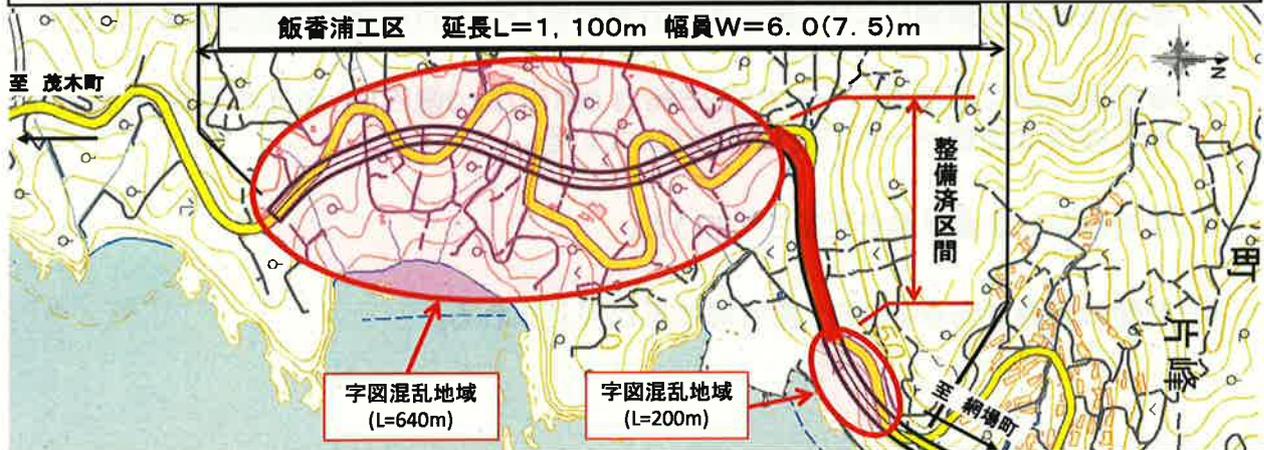


4

## 4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R1(前回)→R8(今回)

・当該事業区間内において、字図混乱地域が存在しており、用地境界確定に時間を要している。



・字図混乱解消のため、長崎市が地籍調査を実施中。(地籍調査期間:R1~R3)

・長崎市と地籍調査スケジュールの調整を適宜行っており、R4からの用地買収に着手予定である。

当初							変更												
	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
測量																			
地質調査																			
設計																			
用地補償																			
工事																			

5

## 5. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成26年度)	今回評価 (令和2年度)
残事業	—	1.44 = 10.9億円 / 7.6億円
全事業	1.16 = 11.8億円 / 10.1億円	1.15 = 12.6億円 / 11.0億円

〔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〕

・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

〔マイナス要因〕

・事業期間の延長

〔その他の要因〕

・費用便益分析マニュアルの改訂(プラス側要因)

→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

## 6. 対応方針(原案)

- ◆ 主要地方道野母崎宿線における延長1.1kmの未改良区間であり、幅員狭小及び線形不良区間の解消により、通行車両の安全安心な通行の確保を図る事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約25% [3.0億円/12.0億円](令和元年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで約18%となっている。
- ◆ 長崎市から整備促進を要望されている。
- ◆ 期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

