

# 事後評価結果（令和 6 年度）

整理番号	道建-1
担当課	県央振興局道路第二課
担当課長名	寺尾 光之

事業名	一般県道諫早外環状線 (諫早インター工区)	事業区分	道路改築事業	事業主体	長崎県
起終点	自: 諫早市栗面町 至: 諫早市貝津町	延長	4.30km		

### 事業概要

一般県道諫早外環状線(諫早インター工区)は地域高規格道路「島原道路」の一部を成し、諫早市栗面町から貝津町に至る延長約4kmの自動車専用道路である。

### 事業の目的・必要性

諫早外環状線は島原半島地域と県央地域の交流を促進し地域活性化を目指すことと、環状道路として諫早市中心部の渋滞緩和を目的としている。また、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、新幹線駅など広域交通拠点へのアクセス向上、島原半島地域と長崎・県央地域との地域連携強化、地域産業の活性化に寄与する。

### 事業概要図



工期	着工	H 20 年度						
	完了	R 1 年度						
事業費	再評価時	447.3 億円						
	事後評価時点	481.0 億円						
B/C	再評価	1.04	総便益(B) 476 億円	総費用(C) 456 億円	基準年度 H 29 年度			
	事後評価時点	1.03	総便益(B) 641 億円	総費用(C) 624 億円	基準年度 R 6 年度			
事業期間	事業化年度	H 20 年度	用地着手	H 23 年度	供用年 (当初)	H 26 年度	変動	1.7 倍
	都市計画決定	H - 年度	工事着手	H 23 年度	(実績)	R 1 年度	変動	1.0 倍
事業費	再評価時	(名目値)	- 億円	実績	(名目値)	- 億円	変動	1.0 倍
		(実績値)	442.9 億円		(実績値)	448.9 億円		
交通量 (当該路線)	再評価時	14,000 台/日 (R12推計)		実績	5,800~18,500 台/日 (R22推計)		変動	- 倍
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		- → - km/h (供用直前年次) H- 年度 (供用後年次) H- 年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		- 件 → - 件		
整備対効果 分析結果 (再評価)	B/C	1.04	総費用	456 億円	総便益	476 億円	基準年	H 29 年
			(事業費)	454 億円	(走行時間短縮便益)	368 億円		
整備対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.03	総費用	624 億円	総便益	641.4 億円	基準年	R 6 年
			(事業費)	622 億円	(走行時間短縮便益)	531 億円		
事業の 効果等	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		-		-			

	<p>客観的評価指標に対する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道34号、国道57号の交通量の減少(最大約9,900台/12h、33%減)</li> <li>・国道57号鷺崎町交差点の渋滞長が最大約120m減少</li> <li>・長崎方面及び福岡方面から島原半島までの拠点所要時間がピーク時において約10分短縮。</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・栗面IC付近における企業の進出、定時性の確保による物流の効率化等</li> </ul>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対する項目</p> <p>特になし。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>南諫早産業団地の建設により、今後交通量の増加が見込まれる。</p>
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)	<p>諫早外環状線の整備に伴い、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当初想定した事業効果がみられることから、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断している。</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の必要性)	<p>島原道路全体としての整備効果を発揮するためには、未整備区間の整備が必要である。</p>
特記事項	<p>特になし。</p>

# 令和6年度 第1回 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 一般県道諫早外環状線  
(諫早インター工区)

事業主体 長崎県

事後評価  
の理由 再評価実施  
全体事業費10億円以上  
事業完了後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	概要
		着工	完了			
当初 (H20新規評価)	—	H20	H26	169.0	1.5	延長=3.8km 幅員=7.0(12.0)m
第1回審議 (H24)	事業採択後 5年経過	H20	H27	169.0	1.3	延長=4.3km 幅員=7.0(12.0)m
第2回審議 (H26)	社会情勢等の変化	H20	H29	212.0	1.08	延長=4.3km 幅員=7.0(12.0)m
第3回審議 (H28)	社会情勢等の変化	H20	H30	227.0	1.05	延長=4.3km 幅員=7.0(12.0)m
第4回審議 (H29)	社会情勢等の変化	H20	R1 (H31)	264.3	1.04※	延長=4.3km 幅員=7.0(12.0)m
第5回審議 (R6:今回)	完成後 5年経過	H20	R1 (H31)	264.3	1.03※	延長=4.3km 幅員7.0(12.0)m

2

※隣接する長野～栗面工区との一体評価

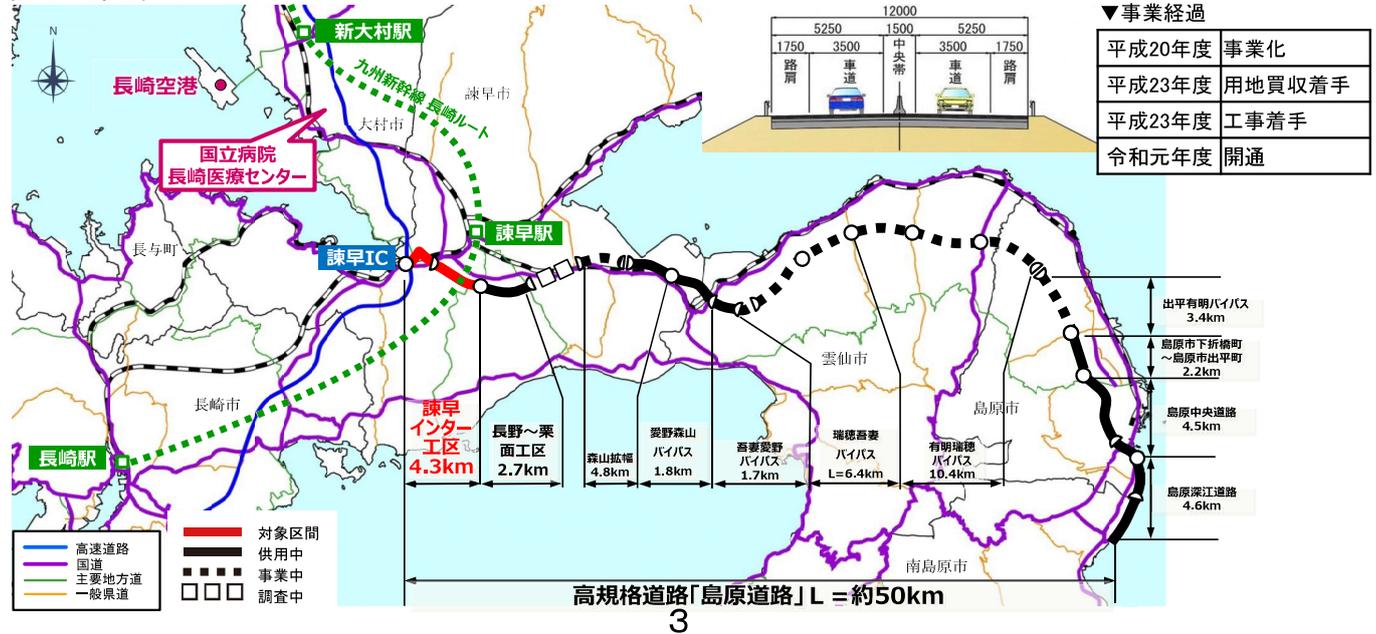
## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

### ◆事業概要

一般県道諫早外環状線(諫早インター工区)は高規格道路「島原道路」の一部を成し、諫早市栗面町から貝津町に至る延長約4.3kmの自動車専用道路である。

### ◆事業目的

島原半島地域と県央地域の交流を促進し地域活性化を目指すことと、環状道路として諫早市中心部の渋滞を緩和する目的がある。



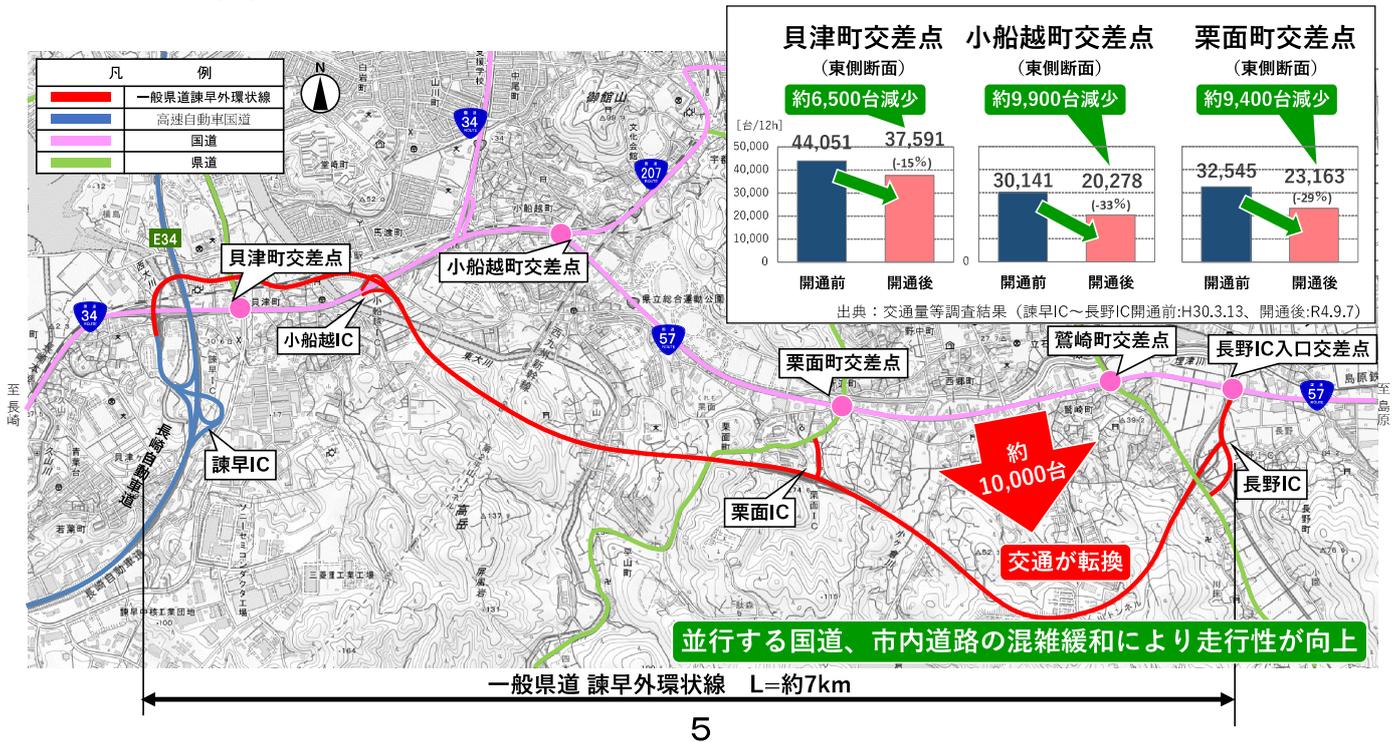
## 整備状況写真



### 3. 事業の効果の発現状況(交通混雑の緩和)

#### ◆国道34号・国道57号・諫早中心部の交通混雑が緩和

- ・ 諫早外環状線(諫早IC～長野IC)の開通により、国道34号・国道57号で最大約9,900台[台/12h]減少(33%)
- ・ 国道57号の鷲崎町交差点の渋滞長が最大約120m減少



5

### 3. 事業の効果の発現状況(地域産業活動の支援)

#### ◆広域道路網の形成により、地域の活性化・物流の効率化に貢献

- ・ 長崎方面及び福岡方面から島原半島までの拠点所要時間がピーク時において10分短縮
- ・ 栗面IC付近の産業団地に企業進出が決定

#### 企業の進出



長崎新聞  
令和4年12月20日

南諫早産業団地が、長崎自動車道に直結する島原道路の栗面インターチェンジや長崎空港に近く、交通の利便性が高いこと(中略)などから進出を決めた。

京セラ 諫早に新工場  
人員千人規模 半導体関連部品

#### ■土地取得の概要

- (1)操業開始時期  
令和8年(2026年)を目途
  - (2)生産製品  
部品事業を中心に検討中
  - (3)想定人員  
約1,000名程度
- 出典：諫早市HP(2023.2.1)

#### 運送会社・バス事業者の声

- 島原半島や長崎方面、大村・福岡方面へ輸送する際に諫早外環状線を利用しています。定時性もよくなったと感じております。

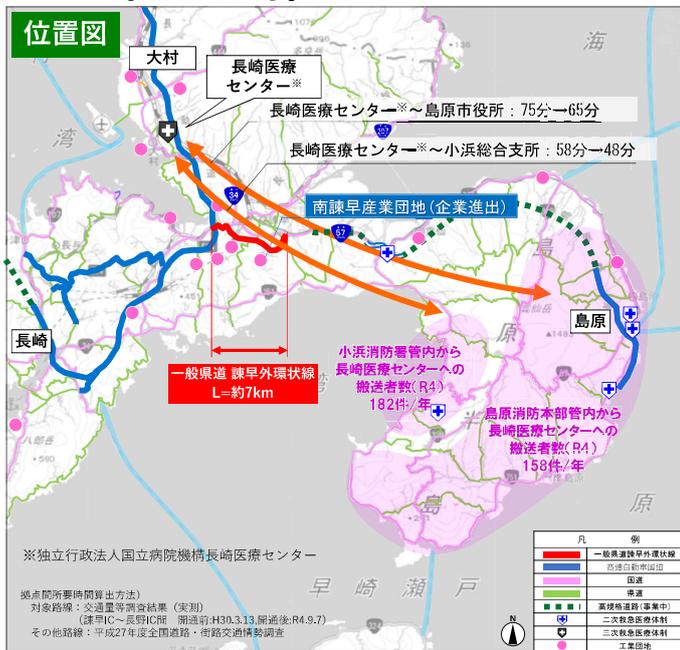


- 諫早外環状線が出来たことで、無理のない行程でバスツアーを組むことが出来るようになりました。
- 今後、島原半島まで道路ネットワークが拡大した場合は、ツアーを増やすことも検討したいです。(長崎県内のバス事業者)

### 3. 事業の効果の発現状況(緊急医療体制の強化支援)

#### ◆安心な暮らしを守る救急搬送を支援

- ・ 島原道路沿線の島原消防本部管内および小浜消防署管内から長崎医療センター(大村市)への搬送車は年計340件発生している(R4)
- ・ 救急搬送の時間短縮や走行性向上により、地域住民の安心に寄与するとともに、搬送患者の負担軽減につながっている。



#### 消防署の声



- 最も大きな効果は急行する時間が短縮できたことです。救急搬送時は、1分1秒の差が非常に重要であるため、**この時間短縮は大きな効果**があると考えています。
- 走行時のブレーキ・アクセルの回数が減るとともに、路面状態の良い道路を通行するため、**傷病者の負担軽減**に繋がっています。

ヒアリング先) 県央消防本部、島原消防本部

7

### 4. 費用対効果の算定の基礎となった要因の変化

諫早インター工区		前回再評価(H29)	今回事後評価(R6)	主な変更点
費用対効果 (B/C)		1.04※	1.03※	下記のほか最新マニュアルによる算出
便益(B)の算定基礎	将来交通量	14,000台※	15,000台※	事業化によるネットワークを見直し、将来交通需要量を変更
	推計年次	R12	R22	—
コスト(C)の算定基礎	延長	L=4.3km		—
	幅員	W = 12.0m (2車線)		—
	事業費	264.3億円	264.3億円	隣接する長野～栗面工区において事業費増
	工期	H20～R1(H31)	H20～R1(H31)	—

※隣接する長野～栗面工区との一体評価

8

## 6. 対応方針(原案)

### ○改善措置の必要性

- ◆ 諫早外環状線は島原半島地域と県央地域の交流を促進し地域活性化を目指すことと、環状道路として諫早市中心部の渋滞を緩和する目的がある。また、島原道路の一部として広域ネットワークを形成し、島原半島地域から長崎自動車道、空港、新幹線駅など広域交通拠点へのアクセス向上、島原半島地域と長崎・県央地域との地域連携強化、地域産業の活性化、緊急医療体制の強化に寄与する。
- ◆ 諫早外環状線の整備に伴い、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当初想定した事業効果がみられることから、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断している。

### ○今後の事後評価の必要性

- ◆ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。

### ○同種事業の計画・調査のあり方等

- ◆ 島原道路全体としての整備効果を発揮するためには、未整備区間の整備が必要である。

