

令和7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

道路改築事業

くやまこう

道建-15 一般県道久山港線

くやま

(久山工区)

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	概要
		着工	完了			
当初 (H26新規評価)	—	H27	R3	20.0	4.90	【工事概要】 延長1.3km 幅員6.5(10.25)m
第1回審議 (R4年度)	事業採択後6～9年経過	H27	R7	45.0	1.28	【当初評価からの変更概要】 ・ 終点市道部の計画変更 ・ ルート及び工法選定等に日数を要したことによる工期延長
第2回審議 (R6年度)	再評価後変更 (事業費・工期)	H27	R8	48.0	1.17	【前回評価からの変更概要】 ・ 終点市道部の計画変更 ・ ルート変更等に日数を要したことによる工期延長
第3回審議 (R7年度)	再評価後変更 (事業費・工期)	H27	R9	52.0	1.11	【前回評価からの変更概要】 ・ 仮設工法の追加 ・ 橋梁下部工に日数を要したことによる工期延長

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

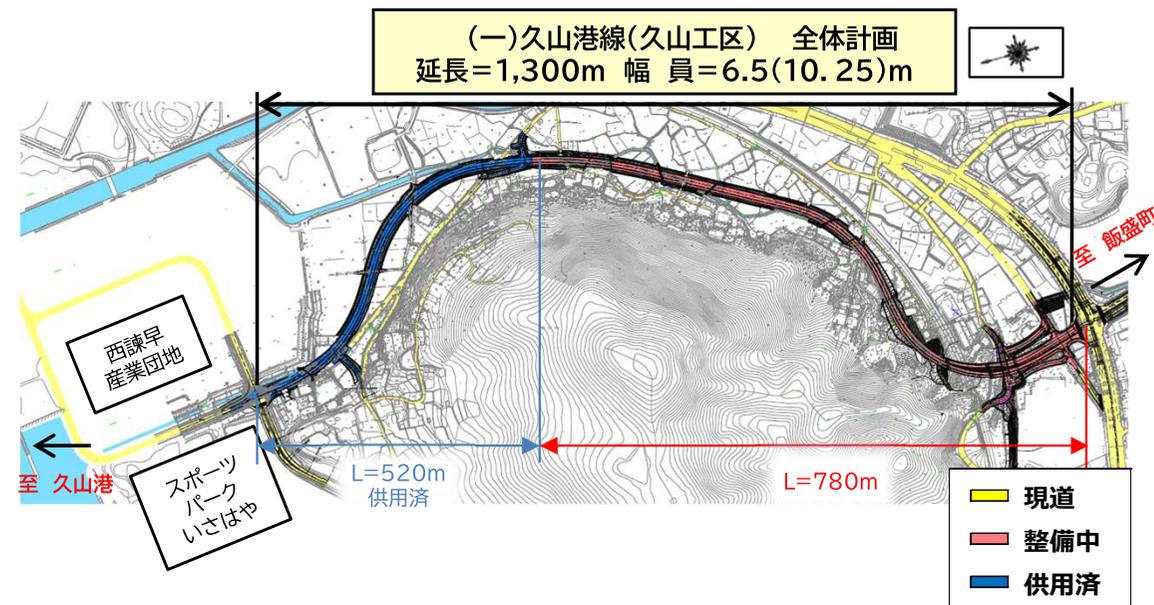
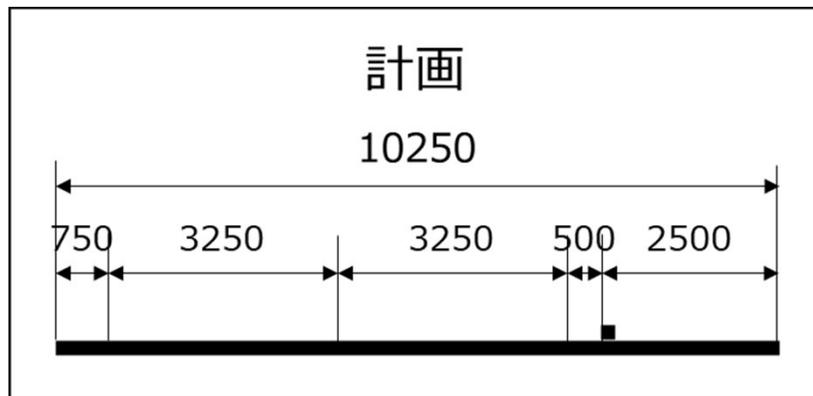
◆目的

一般県道久山港線は、久山港周辺のスポーツパークいさはや、西諫早産業団地へのアクセス道路として整備することで、地域振興を図り、また、既設道路からの交通転換を図ることで、周辺道路の混雑緩和による社会活動活性化を目的としている。

◆事業概要

計画延長等	L=1.30km
幅員	W=6.5(10.25)m
計画交通量(R22)	7,800台

◆標準横断面図



◆事業経過

平成27年度	事業化・地元PI実施
平成28年度	地元PI実施・計画説明会
平成29年度	用地買収着手
平成30年度	工事着手
令和6年度末 現在	520m供用済

事業進捗率 58%(事業費ベース)
 用地進捗率 100%(面積ベース)
 【R7.11月末現在】

3. 事業の効果・必要性

【整備目的】

- 交通転換による貝津町交差点の渋滞緩和
- 港湾・産業団地・レクリエーション施設等の臨海地区へのアクセス強化

全体延長 L=1.3km
W=6.5(10.25)m

【久山港線整備による効果】

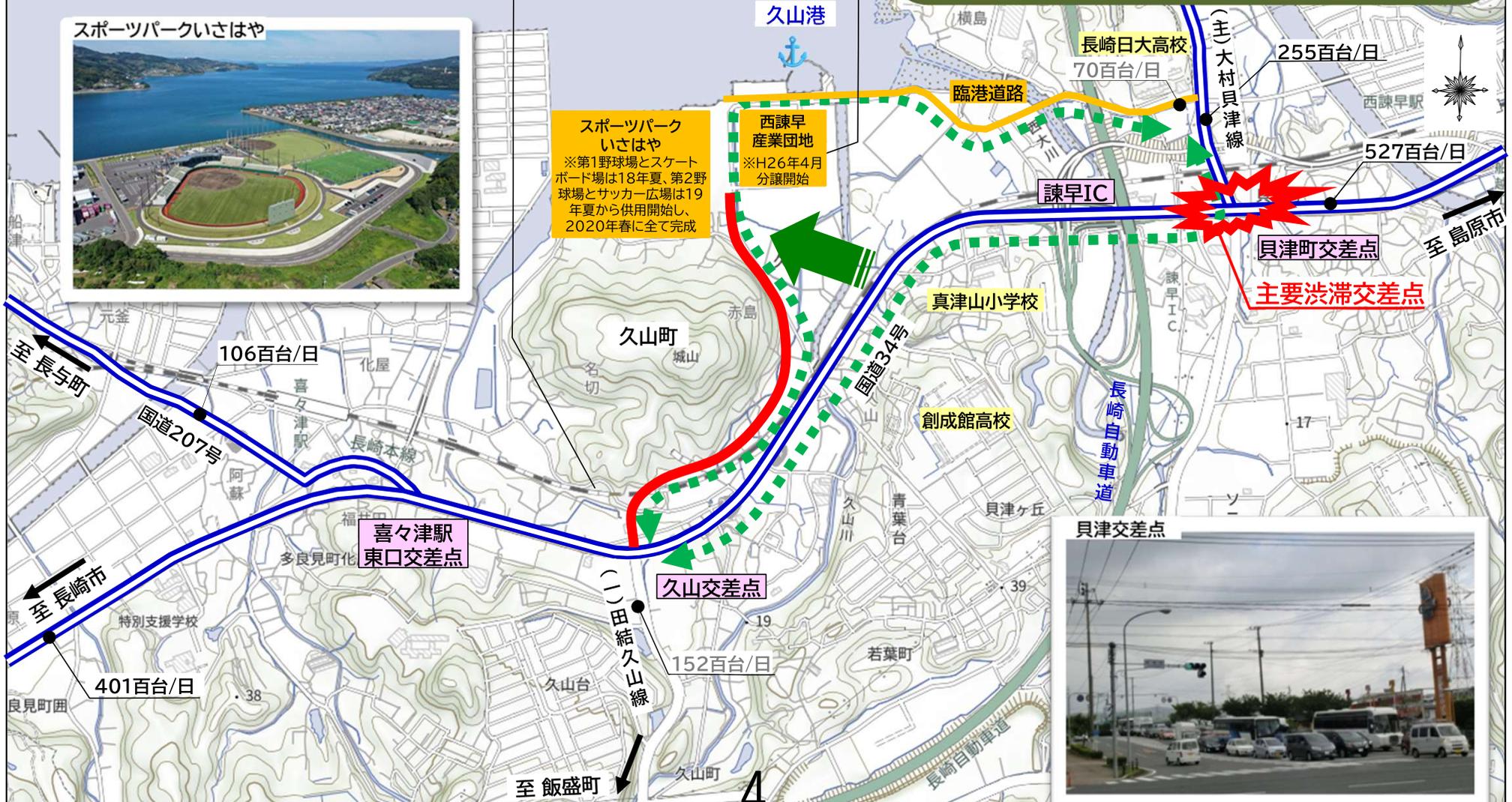
- ① 久山港線の整備により、臨海地区の発生交通量が臨港道路に集中せず、分散が図られる。このため、大村貝津線の交通量が減少し渋滞緩和が図られる。
- ② 久山港線のバイパス効果で、国道34号と大村貝津線の交通が転換し、貝津町交差点の渋滞緩和が図られる。

スポーツパークいさはや



スポーツパーク
いさはや
※第1野球場とスケート
ボード場は18年夏、第2野
球場とサッカー広場は19
年夏から供用開始し、
2020年春に全て完成

西諫早
産業団地
※H26年4月
分譲開始



出典：国土地理院ウェブサイト (<http://maps.gsi.go.jp/>) をもとに作成

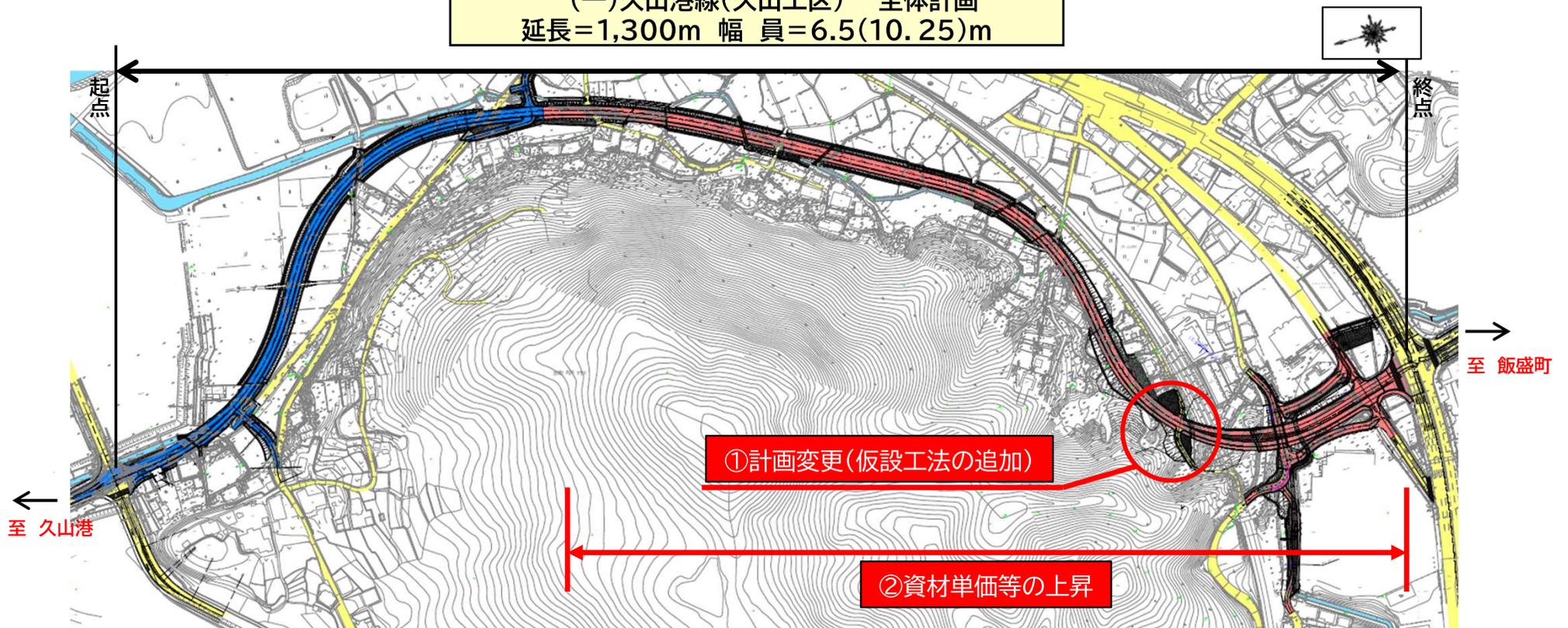
4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費増】

48.0億円(前回)
⇒52.0億円(今回)

事業費増の内容	増額	主な内容
①仮設工法の追加	約2.0億円	A1橋台の仮設土留め工法の追加に伴う工事費の増
②資材単価等の上昇	約2.0億円	労務・資材単価等の上昇
計	約4.0億円	

(一)久山港線(久山工区) 全体計画
延長=1,300m 幅員=6.5(10.25)m

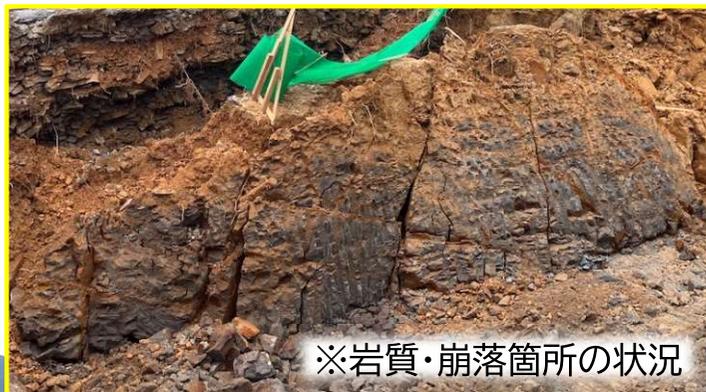


4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

① A1橋台の仮設土留め工法の追加に伴う工事費の増【+2.0億円】

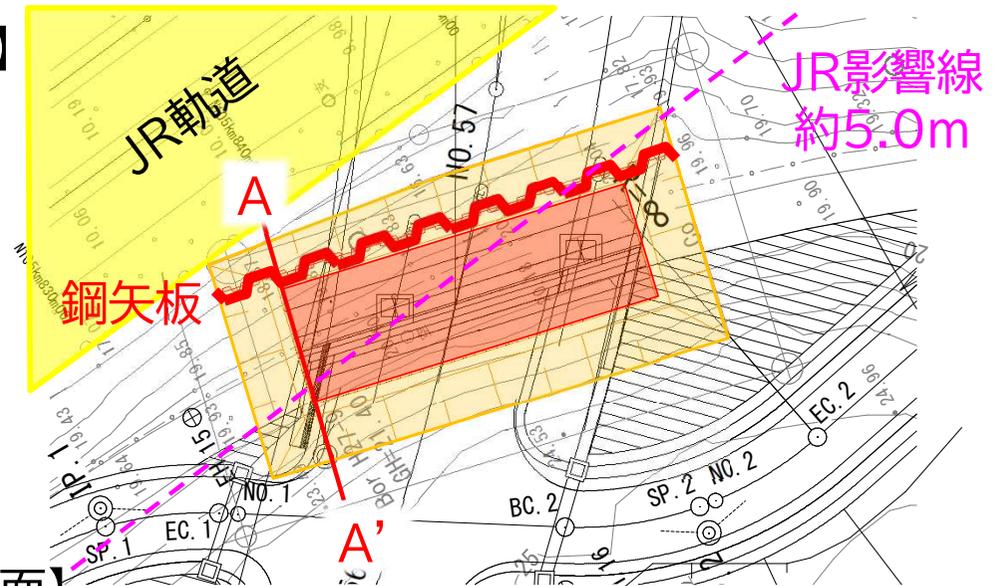
・JR跨線橋の橋台工事において、地質調査の結果より軟岩として床掘勾配を設定していたが、表面が風化しやすい土質であったため、既設擁壁背後の裏込め材との境界付近から一部掘削法面の崩落が発生した。JRの線路が近接しており、線路側擁壁への影響が懸念されるため、影響が出ないように鋼矢板の土留め工法を追加し、工事費が増加となった。(+2.0億円)

【現地写真】

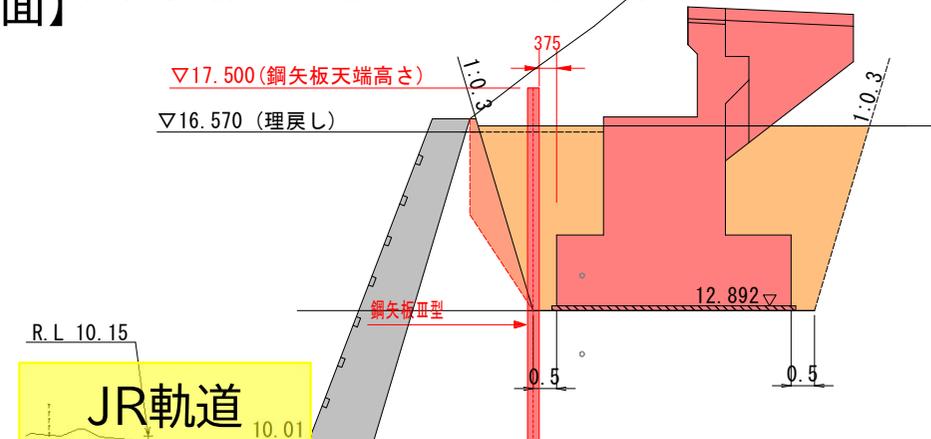


令和7年10月

【平面図】

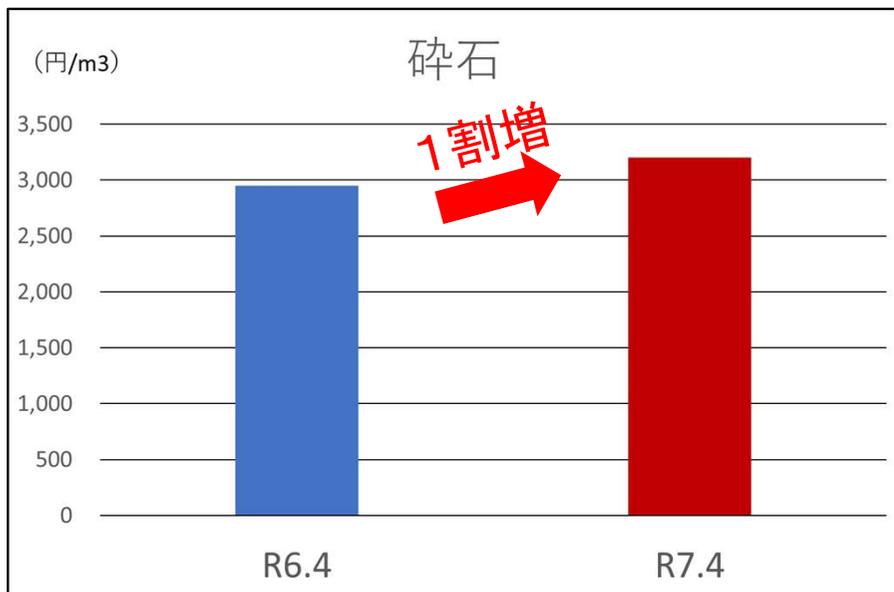
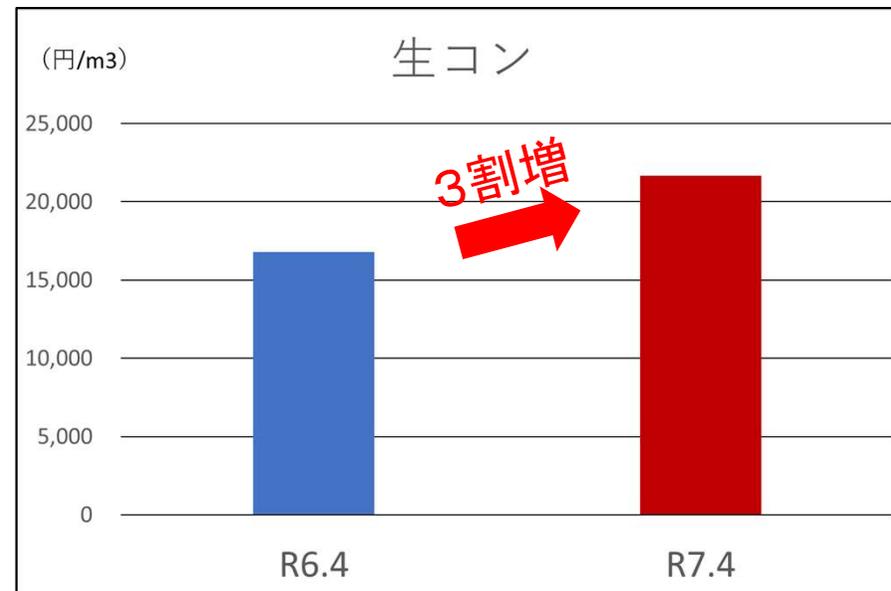
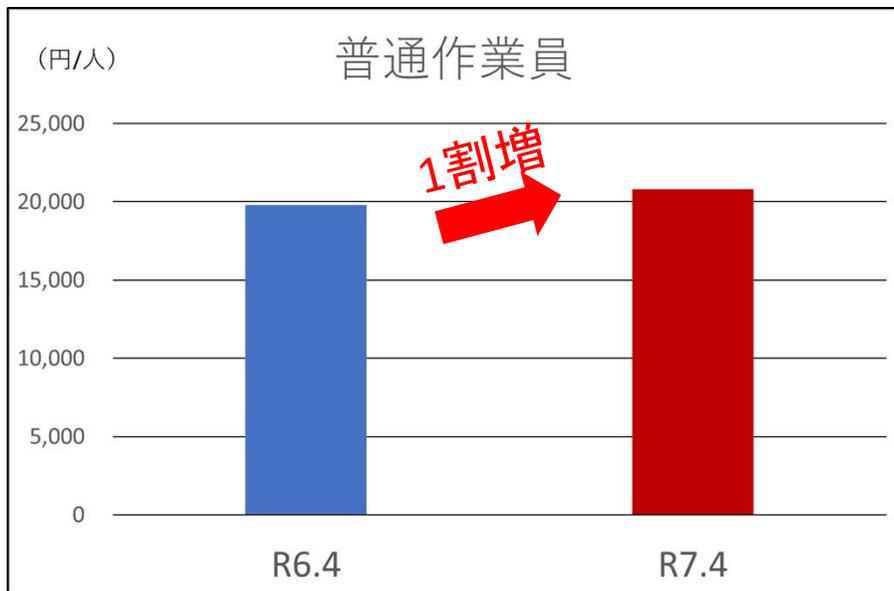


【A-A'断面】



4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
②その他	約2.0億円	社会情勢の変化による労務費・資材等の単価上昇など(R6⇒R7増額分)



4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】 R8年(前回)→R9年(今回)

- ・A1橋台の仮設土留め工法の追加により、橋梁下部工に日数を要したことに伴う延長

◆工程

前回

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
地元調整	■	■	■									
測量	■	■	■									
地質調査		■	■									
道路・橋梁設計			■	■	■	■	■					
用地補償交渉			■	■	■	■	■	■	■			
工事				■	■	■	■	■	■	■	■	■

今回

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
地元調整	■	■	■										
測量	■	■	■										
地質調査		■	■										
道路・橋梁設計			■	■	■	■	■						
用地補償交渉			■	■	■	■	■	■	■				
工事				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

5. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (令和6年度)	今回評価 (令和7年度)
残事業	5.07 = 56.83億円／11.20億円	5.80 = 61.07億円／10.52億円
全事業	1.17 = 56.83億円／48.75億円	1.11 = 61.07億円／55.04億円

〔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、交通事故減少便益

〔プラス要因〕

- ・費用便益分析マニュアルの改定
→原単位(価格)の増加

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増
- ・工期の延長

6. 対応方針(原案)

- ◆ 当該道路は、久山港周辺のスポーツパークいさはや及び西諫早産業団地と国道34号を結ぶ幹線道路であり、本事業を行うことにより、地域振興や国道34号及び大村貝津線等の周辺道路の混雑緩和を図ることができる。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで 58%[30.1億円/52.0億円]であり、用地進捗率は面積ベースで 100%となっている。(令和7年11月末時点)
- ◆ 「諫早市」から整備促進を要望されている。
- ◆ 事業費の増額、事業期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

