

【事業の経緯】



別添資料1

道建-1 一般国道251号(吾妻愛野バイパス)事業の経緯

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 (H23新規評価)	—	H23	H29	71.0	1.40	延長=1.7km 幅員=7.0(12.0)m
第1回審議 (H27)	事業採択後 5年経過	H23	H29	71.0	1.24	延長=1.7km 幅員=7.0(12.0)m

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路都市計画課
担当課長名：中村 泰博

事業名	一般国道251号（吾妻愛野バイパス）		事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県雲仙市吾妻町 至：長崎県雲仙市愛野町		延長	1.70km		
事業概要	一般国道251号（吾妻愛野バイパス）は、諫早市中心部と島原半島地域間の時間短縮を図り、両地域の連携の強化に寄与するものである。また、九州横断自動車道と島原半島を連結する地域高規格道路である島原道路の一部を形成し、地域間の交流促進、産業の振興・経済活動の活性化に寄与する。					
H23年度事業化	都市計画決定 なし		H24年度用地着手	H25年度工事着手		
全体事業費	71.0億円	事業進捗率	38%	供用済延長	0.0m	
計画交通量	7,100台/日（H42）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総受益	基準年		
	（事業全体） 1.24 （残事業） 2.82	（残事業）/（事業全体） 30/66億円 〔事業費：29/66億円 維持管理費：1.2/1.2億円〕	（残事業）/（事業全体） 83/83億円 〔走行時間短縮便益：57/57億円 走行費用減少便益：16/16億円 交通事故減少便益：9/9億円〕	平成27年		
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=1.07~1.41（交通量±10%） 事業費変動：B/C=1.13~1.38（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=1.14~1.30（事業期間±20%） 【残事業】B/C=2.4~3.2（交通量±10%） B/C=2.6~3.1（事業費±10%） B/C=2.7~2.8（事業期間±20%）					
事業の効果等	・高速道路から島原半島へのアクセス性の向上（地域間の連絡時間短縮による地域振興及び緊急医療の支援）					
関係する地方公共団体等の意見	「雲仙市」・「一般国道57号等県南地域幹線道路整備促進期成会」より整備促進の要望が行われている。					
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BP（雲仙市愛野町～諫早市森山町）L=1.8kmが平成25年12月に供用。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成26年度末までの進捗率は38%であるが、用地買収は97%程度と進捗しており、今年度も、用地取得を継続しつつ、橋梁や擁壁等構造物の工事進捗を図り、平成29年度の事業完成を目指す予定である。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き工事及び用地取得の推進を図り、平成29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; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 20px;"> <p>位置図</p>  <p>至 諫早市 至 島原市</p> <p>至 吾妻IC</p> </div> <div> <p>全体計画 L=1,700m W=7.0(12.0)m</p>  <p>終点 ← 起点</p> <p>至 諫早市</p> <p>至 島原市</p> <p>至 吾妻IC</p> <p>凡例 供用中 事業中 再評価箇所</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。

一般国道251号 吾妻愛野バイパス 事業再評価

事業概要

吾妻愛野バイパス全体計画: 1.7km 幅員: 7.0(12.0)m

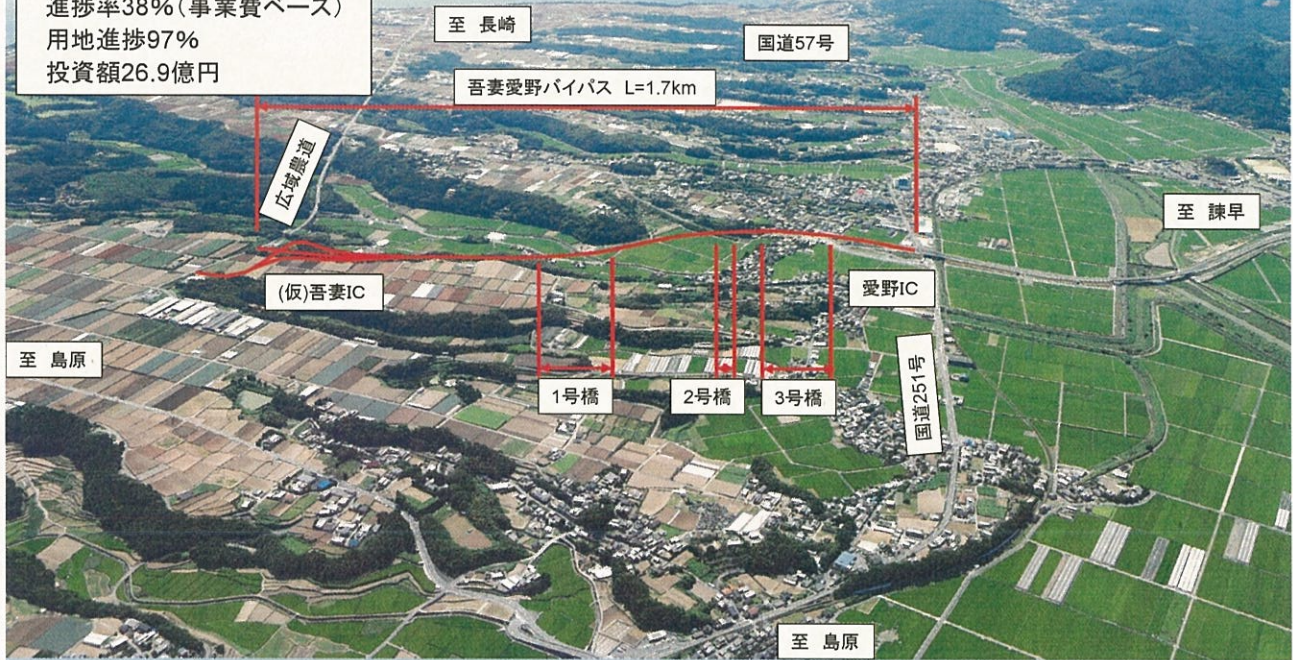


一般国道251号 吾妻愛野バイパス

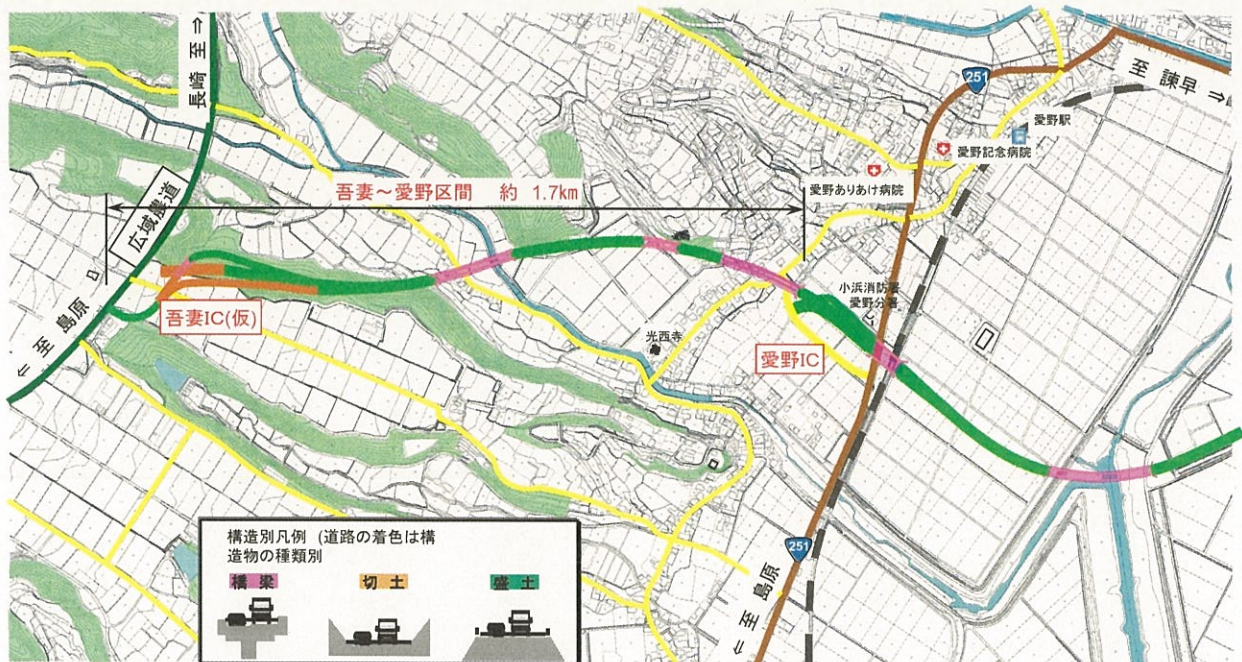
全体計画延長: 1.7km 幅員: 7.0(12.0)m

整備状況

- ・H23年度事業化
- ・H26年度末まで
- 進捗率38%(事業費ベース)
- 用地進捗97%
- 投資額26.9億円



平面図



○一般国道251号吾妻愛野バイパスの整備目的

- ・広域ネットワークの形成による諫早インターから島原半島へのアクセス性の向上
- ・大気質などの沿線環境改善

○吾妻愛野バイパスの整備効果

- ・第3次医療施設である国立病院機構長崎医療センターへの所要時間が約3分短縮
- ・自動車からの年間排出量が二酸化炭素(CO2)は約149t(約0.05%)、二酸化窒素(NO2)は約2.3t(約53.8%)、浮遊粒子状物質(SPM)は約0.12t(約53.2%)削減

○島原道路の整備効果

- ・島原道路約50km完成時には、南島原市深江町から諫早インターへの所要時間が、90分から40分へ約50分短縮



・用地状況

測量調査説明会	平成24年3月12日、13日	
用地交渉着手	平成25年 2月	
用地取得状況	全体面積	64,536㎡
	契約面積	62,667㎡(平成27年4月末現在)
	率	97.1%

・B/C変化の要因について

費用対効果(B/C)

事業採択時	1.40
再評価時(今回)	1.24

(B/C減少理由)

事業採択時の計画交通量8,400台から7,100台に減少したため。

一般国道251号 吾妻愛野バイパス 工事状況

①



補強土壁工施工状況(吾妻IC(仮)部、H27.4現在)

②



橋梁下部工施工・完成状況(1号橋、H27.4現在)



一般国道251号 吾妻愛野バイパス 工事状況

③



橋梁下部工施工状況(2号橋、H27.4現在)

④



橋梁下部工施工・完成状況(3号橋、H27.4現在)



【事業の経緯】

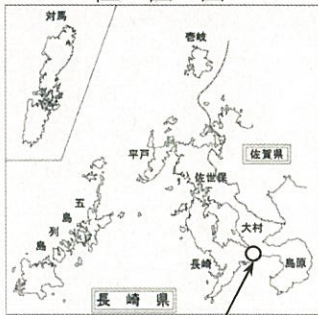
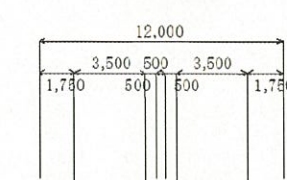

別添資料1

道建-2 一般県道諫早外環状線(鷺崎～栗面工区)事業の経緯

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 (H23新規評価)	—	H23	H30	120.0	1.33	延長=2.7km 幅員=7.0(12.0)m
第1回審議 (H27)	事業採択後 5年経過	H23	H30	120.0	1.25	延長=2.7km 幅員=7.0(12.0)m

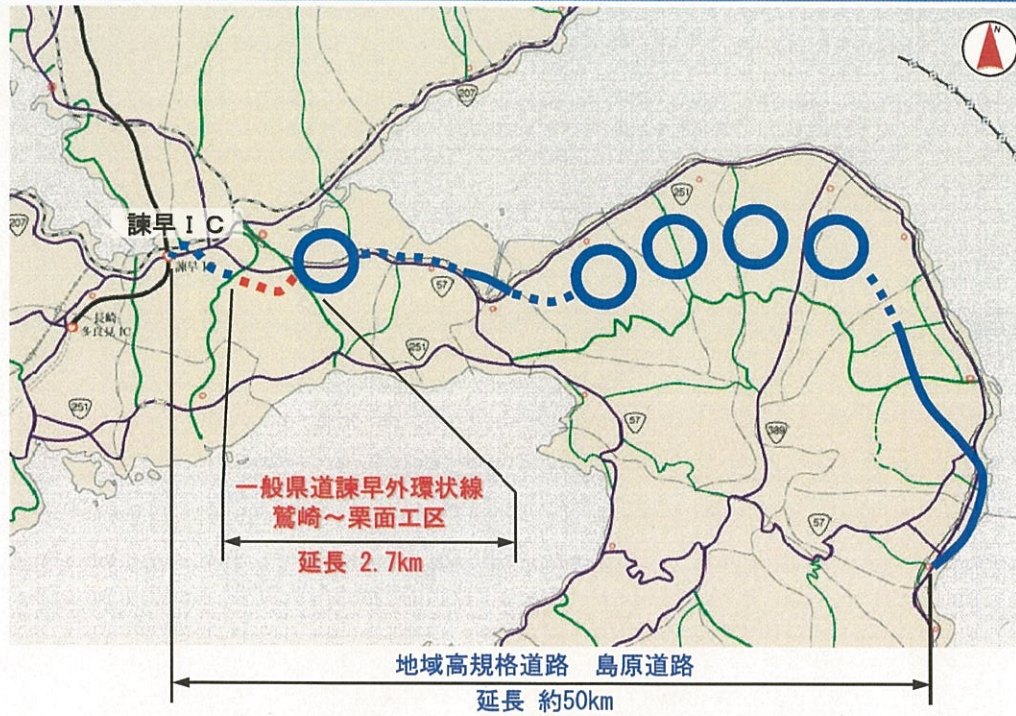
再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路第二課
担当課長名：山崎 幸一郎

事業名	一般県道諫早外環状線（鷺崎～栗面工区） <small>いさはやそとかんじょう わしぎき くれも</small>	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 <small>ながさきけんいさはやしながのまち ながさきけんいさはやしくれもまち</small>			延長	2.7km
事業概要	一般県道諫早外環状線は、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、現在事業中の諫早インター工区と一体となって、諫早市中心部の道路混雑を緩和する事業である。				
H23年度事業化	H22都市計画決定	H23年度用地着手	H24年度工事着手		
全体事業費	120.0億円	事業進捗率	44%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,100台/日（H42）				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.25 (残事業) 3.25	総費用 (残事業)/(事業全体) 44/113億円 〔事業費：43/112億円 維持管理費：0.7/0.7億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 142/142億円 〔走行時間短縮便益：102/102億円 走行費用減少便益：24/24億円 交通事故減少便益：16/16億円〕	基準年	平成27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：B/C=1.1~1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.3（事業期間±20%） 【残事業】B/C=2.9~3.6（交通量±10%） B/C=3.0~3.6（事業費±10%） B/C=3.1~3.3（事業期間±20%）				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・都市内ネットワークの形成（諫早市街地の慢性的な交通渋滞の緩和による社会活動の活性化） ・島原半島へのアクセス性の向上（地域間の連絡時間短縮による地域振興及び救急医療の支援） ・交通安全性の向上（交通混雑の緩和による交通事故の減少） 				
関係する地方公共団体等の意見	「諫早市」、「島原半島幹線道路網建設促進期成会」、「長崎県商工会議所連合会」より整備促進の要望がおこなわれている。				
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BP（雲仙市愛野町～諫早市森山町）L=1.8kmが平成25年12月に供用。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成26年度末までの事業進捗率44%、用地進捗率59%である。引き続き工事及び用地取得の推進を図り、平成30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	地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。				
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>  <p>事業箇所</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図</p>  </div> <div style="text-align: center;">  <p>事業区間 L=2.7km</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。

一般県道諫早外環状線 鷺崎～栗面工区 事業再評価

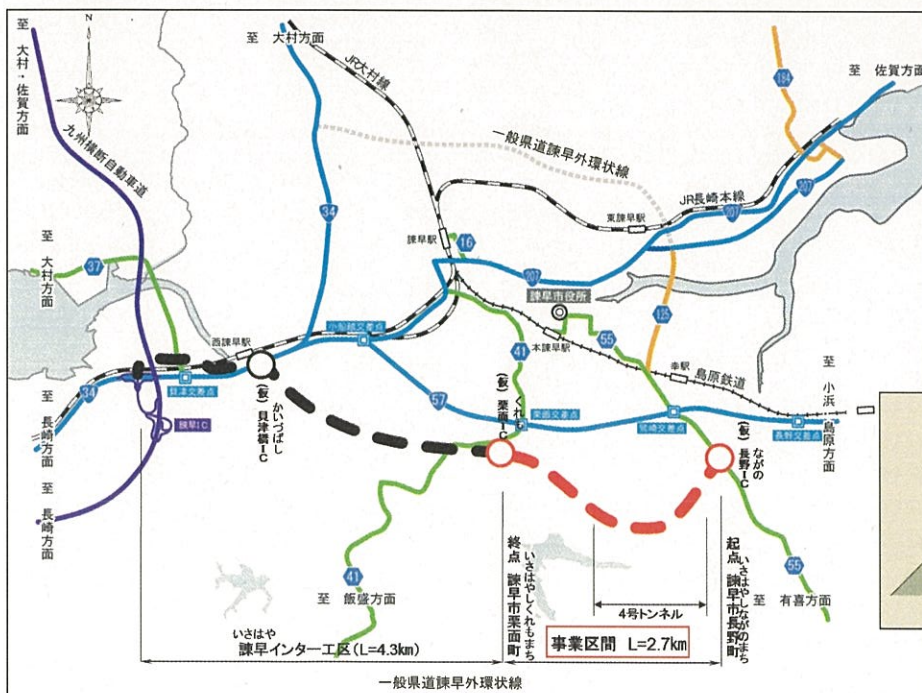


再評価の理由：事業採択後5年経過

事業の目的・事業概要

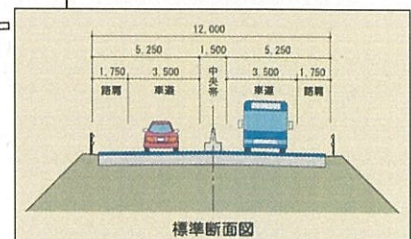
◆事業の目的

- 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するとともに、環状道路として諫早市中心部の渋滞を緩和する事業。



◆事業概要

- 計画延長 2.7km
- 幅員 12m (2車線)
- 道路規格
第1種第3級
自動車専用道路



これまでの経緯

◆事業経緯

平成6年度	島原道路（約50km）の計画路線指定
平成19年度	一般県道諫早外環状線（南側）の路線認定
平成22年度	都市計画決定（都市計画道路 諫早南バイパス線） 「鷺崎～栗面工区」と「諫早インター工区」の約7km
平成23年度	「鷺崎～栗面工区」の地域高規格道路の整備区間指定 「鷺崎～栗面工区」の事業化・用地買収着手
平成24年度	工事着手
平成27年度	都市計画変更（詳細設計結果によるアクセス道路線形変更 及びトンネル坑口や構造等の変更）

◆事業進捗

- ・事業進捗率 約44%（事業費ベース）
 - ・用地進捗率 約59%（面積ベース）
- <平成27年3月末時点>

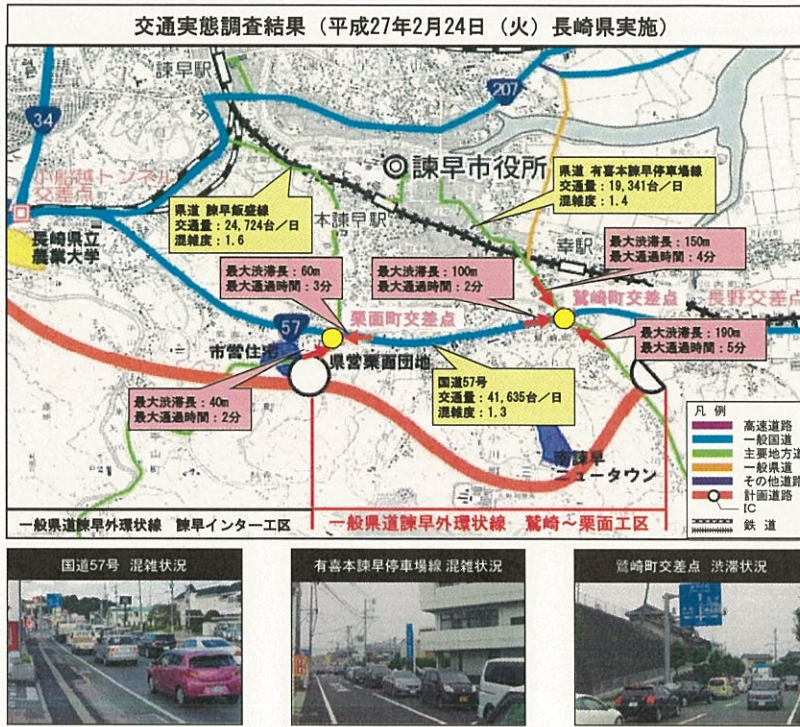
事業の必要性・効果（広域ネットワークの形成）

- ・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」の一部であり、「諫早インター工区」や国道57号「森山拡幅」等が事業中。
- ・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。

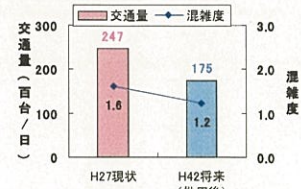


事業の必要性・効果（交通混雑の緩和）

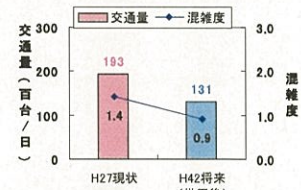
- ・諫早市中心部の国道57号では交通混雑しており、鷺崎町交差点と栗面町交差点で渋滞が発生。
- ・諫早外環状線の整備することにより、通過交通の排除や流入交通の分散による交通混雑の緩和が期待される。



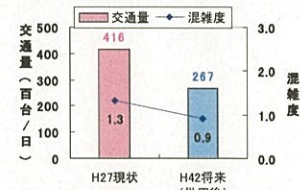
■今後期待される効果



▲国道 諫早飯盛線の交通量、混雑度の変化



▲国道 有喜本諫早停車場線の交通量、混雑度の変化

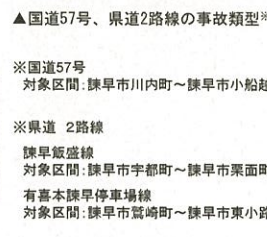
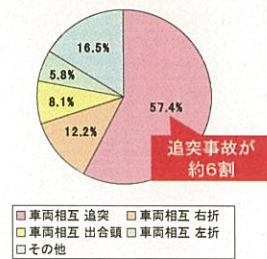
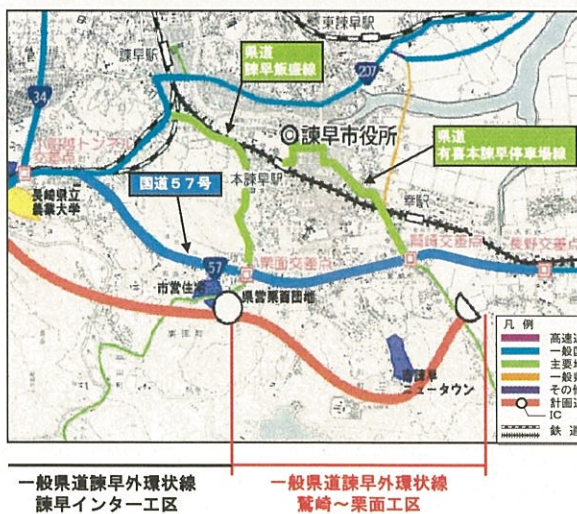


▲国道 57号の交通量、混雑度の変化



事業の必要性・効果（交通安全性の向上）

- ・諫早市中心部の国道57号、国道諫早飯盛線及び有喜本諫早停車場線では、交通混雑に起因する車両相互の追突事故が多く、57%を占めている。
- ・諫早市中心部の国道57号の死傷事故件数は、長崎県内の国道平均に比べて約5倍と高い。
- ・諫早市中心部の国道諫早飯盛線及び有喜本諫早停車場線の死傷事故件数は、長崎県内の国道平均に比べて約8倍と高い。
- ・諫早外環状線の整備により、現道の交通量が転換することで交通安全性の向上が期待される。



※事故類型、交通事故発生件数 資料：交通事故総合データベース (H18～H22の5年間平均)

その他整備効果

◆沿道環境改善

道路事業の整備効果			
分野	内容		定量化
環境	生活環境の改善	自動車走行性向上による環境への影響低減	Co2削減：189t-CO ₂ /年 [H42] NO2削減：3.4t-NO _x /年 [H42] SPM削減：0.21t-SPM/年 [H42]

前回評価からの変化 (B/C)

◆B/Cの変化

項目	前回評価 (H23年度新規評価)	今回評価 (H27年度再評価)
B/C	1.33	1.25

◆主な変動要因

- ・将来交通需要推計の改善※による将来交通量の減

項目	前回評価 (H23年度新規評価)	今回評価 (H27年度再評価)
将来交通量 (H42)	10,400台/日	10,100台/日

※ 国土交通省より示された推計手法の改善。新たな将来OD表による交通量推計を実施。
(将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】(第二段階))

事業の進捗状況

- ・本年度も引き続き、用地買収・工事を推進していく予定。



※小川町から栗面町方面を望む

写真① (仮称)河川4号橋 付近



※小川町から川床町方面を望む

写真② (仮称)4号トンネル坑口 付近

