

## 【事業の経緯】

## 別添資料1

## 道建-5 一般県道諫早外環状線(諫早インター工区)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 (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(全体 事業費の増及 び工事期間の 延長)	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(全体 事業費の増及 び工事期間の 延長)	H20	H30	227.0	1.05	延長=4.3km 幅員=7.0(12.0)m
第4回審議 (H29:今回)	社会情勢等 の変化(全体 事業費の増及 び工事期間の 延長)	H20	H31	264.3	1.04	延長=4.3km 幅員=7.0(12.0)m

# 再評価結果（平成29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（諫早インター工区）		事業区分	一般県道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県諫早市栗面町 至：長崎県諫早市貝津町				延長	4.30km
事業概要	一般県道諫早外環状線は、諫早市街地を通過・発着する交通を分散、導入することで、市街地内の交通混雑を緩和するものである。また、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。					
H20年度事業化	都市計画決定 あり		H23年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費	約264億円		事業進捗率	84%	供用済延長	0.0m
計画交通量	14,000台/日（H42）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用（残事業）/（事業全体）		総便益（残事業）/（事業全体）		基準年
	（事業全体）	1.04	95/456億円	476/476億円		
	（残事業）	5.02	事業費：93/454億円 維持管理費：2.0/2.0億円	走行時間短縮便益：368/368億円 走行費用減少便益：69/69億円 交通事故減少便益：39/39億円		平成29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=1.01~1.08（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.02~1.07（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.01~1.04（事業期間±1年）					
	【残事業】B/C=4.82~5.22（交通量 ±10%） B/C=4.57~5.56（事業費 ±10%） B/C=4.81~5.02（事業期間±1年）					
事業の効果等	・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） ・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	「諫早市」・「長崎県商工会議所連合会」・「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なわれている。					
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。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成29年度末までの進捗率は84%であるが、用地買収はすべて完了しており、今年度は栗面IC～小船越IC間の供用、その他工事進捗を図り、平成31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	事業着手時には把握できなかった事業による工事費の増と人家連坦地区で工事騒音など生活環境に配慮した施工に時間を要することが課題。引き続き工事の進捗を図り、平成31年度の事業完成を目指す予定である。					
施設の構造や工法の変更等	追加地質調査に伴う道路構造等の変更					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性考慮した場合、事業継続が妥当と判断される。					
事業概要図						

※ 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。

【事業の経緯】

別添資料

道建-6 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
第2回審議 (H29:今回)	社会情勢等 の変化(全体 事業費の増及 び工事期間の 延長)	H23	H32	170.0	1.04	延長=2.7km 幅員=7.0(12.0)m

# 再評価結果（平成29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、諫早市中心部の道路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	170億円	事業進捗率	67%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	14,000台/日（H42）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用（残事業）/（事業全体）		総便益（残事業）/（事業全体）		基準年
	（事業全体）	1.04	95/456億円	476/476億円		
	（残事業）	5.02	事業費：93/454億円 維持管理費：2.0/2.0億円	走行時間短縮便益：368/368億円 走行費用減少便益：69/69億円 交通事故減少便益：39/39億円		平成29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=1.01～1.08（交通量±10%） 事業費変動：B/C=1.02～1.07（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=1.01～1.04（事業期間±1年）					
	【残事業】B/C=4.82～5.22（交通量±10%） B/C=4.57～5.56（事業費±10%） B/C=4.81～5.02（事業期間±1年）					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>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）</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	「諫早市」・「長崎県商工会議所連合会」・「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なわれている。					
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。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率67%</li> <li>平成32年度中での供用を目標とする</li> </ul>					
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とトンネル掘削に伴う地山変状への対策による工事の遅れが課題。引き続き工事の進捗を図り、平成32年度の事業完成を目指す予定である。					
施設の構造や工法の変更等	トンネル掘削に伴う地山変状への対応に伴う構造の変更等。					
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	<p>位置図</p> <p>標準断面図</p> <p>12,000</p> <p>3,500 500 3,500</p> <p>1,750 500 1,750</p> <p>事業区間 L=2.7km</p> <p>4号トンネル</p>					

※ 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。

【事業の経緯】

別添資料

道建-7 一般県道諫早外環状線(長野工区)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 (H29新規評価)	—	H29	H30	9.0	6.72	延長=0.5km 幅員=6.5(8.0)m
第1回審議 (H29:今回)	社会情勢等 の変化(全体 事業費の増及 び工事期間の 延長)	H29	H32	13.0	1.04	延長=0.5km 幅員=6.5(8.0)m

# 再評価結果（平成29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（長野工区）		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：長崎県諫早市長野町				延長	0.50km
事業概要	一般県道諫早外環状線（長野工区）は、長野ICと国道57号を接続する道路であり、主要渋滞箇所である鷺崎町差点の混雑緩和、安全安心な生活道路の確保を目的としている。					
H29年度事業化	都市計画決定 あり		H29年度用地着手	H29年度工事着手見込		
全体事業費	13億円	事業進捗率	22%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	11,600台/日（H42）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年 平成29年
	(事業全体) 1.04 (残事業) 5.02	95/456億円 〔事業費：93/454億円 維持管理費：2.0/2.0億円〕		476/476億円 〔走行時間短縮便益：368/368億円 走行費用減少便益：69/69億円 交通事故減少便益：39/39億円〕		
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=1.01~1.08（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.02~1.07（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.01~1.04（事業期間±1年）					
	【残事業】B/C=4.82~5.22（交通量 ±10%） B/C=4.57~5.56（事業費 ±10%） B/C=4.81~5.02（事業期間±1年）					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞箇所の緩和（主要渋滞箇所である鷺崎町交差点の混雑緩和）</li> <li>・安全で円滑な交通の確保（鷺崎町交差点を迂回する交通の転換により、安全安心な生活道路の確保）</li> </ul>					
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吾妻愛野バイパス（延長1.7km）が平成29年12月16日に供用。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成29年度に事業化 平成32年度：延長0.5km供用目標					
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と関係機関との協議に時間を要していることが課題。平成32年度の事業完成を目指す予定である。					
施設の構造や工法の変更等	支持層が想定よりも深かったことによる工法等の変更。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性考慮した場合、事業継続が妥当と判断される。					
事業概要図						

※ 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。

平成29年度  
長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

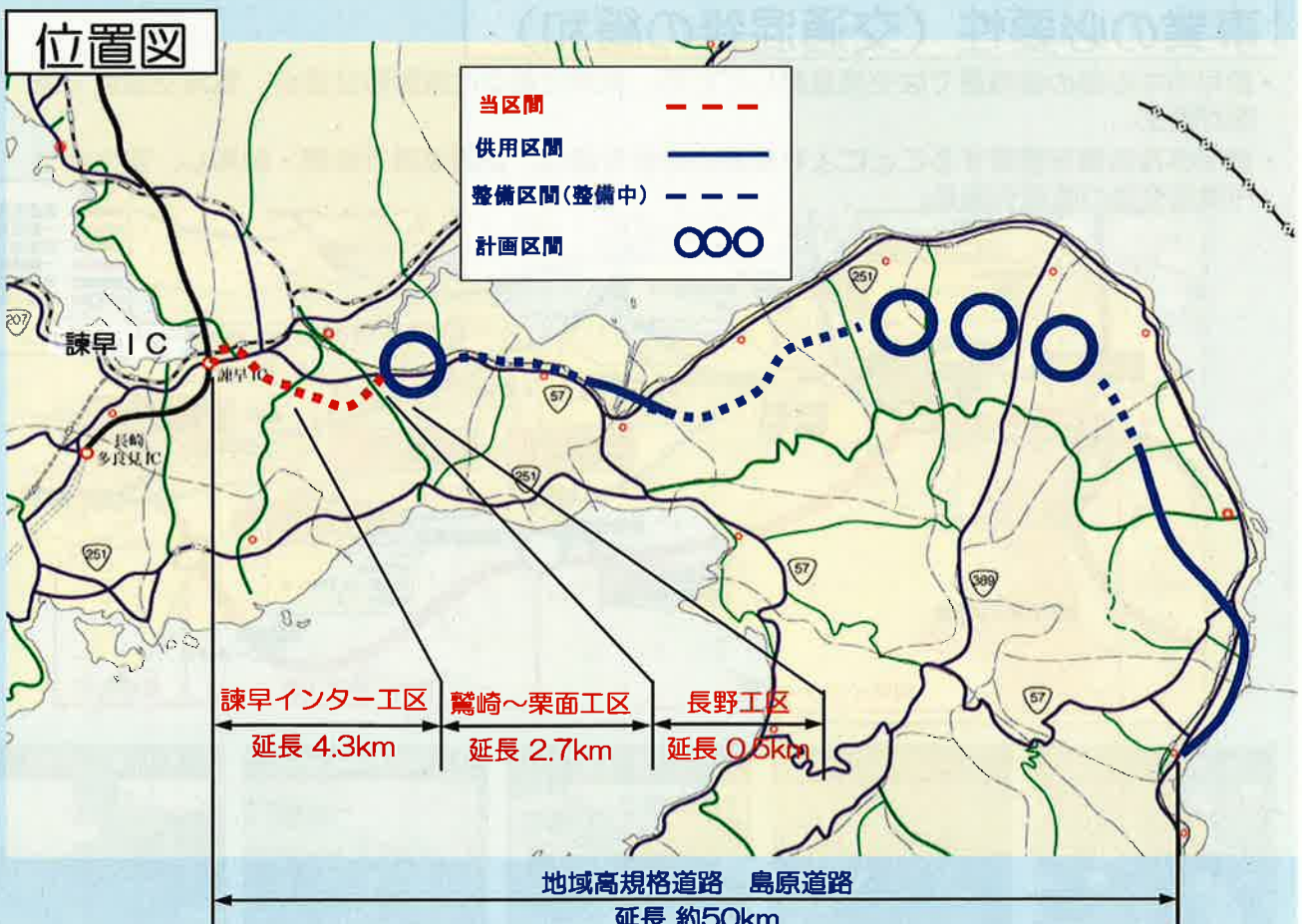
道建-5,6,7 道路改築事業

一般県道諫早外環状線

(諫早インター工区・鷺崎～栗面工区・長野工区)

長崎県

1

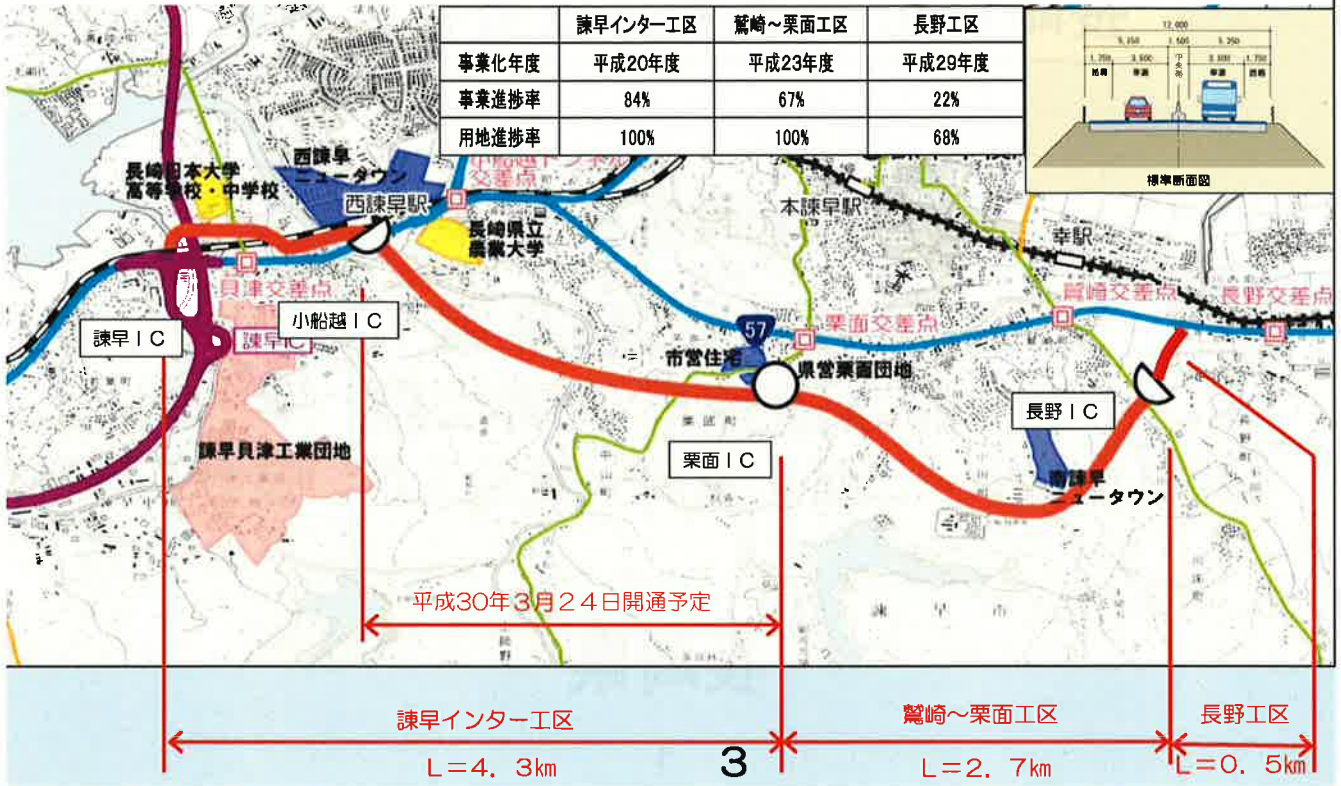


2

# 事業概要

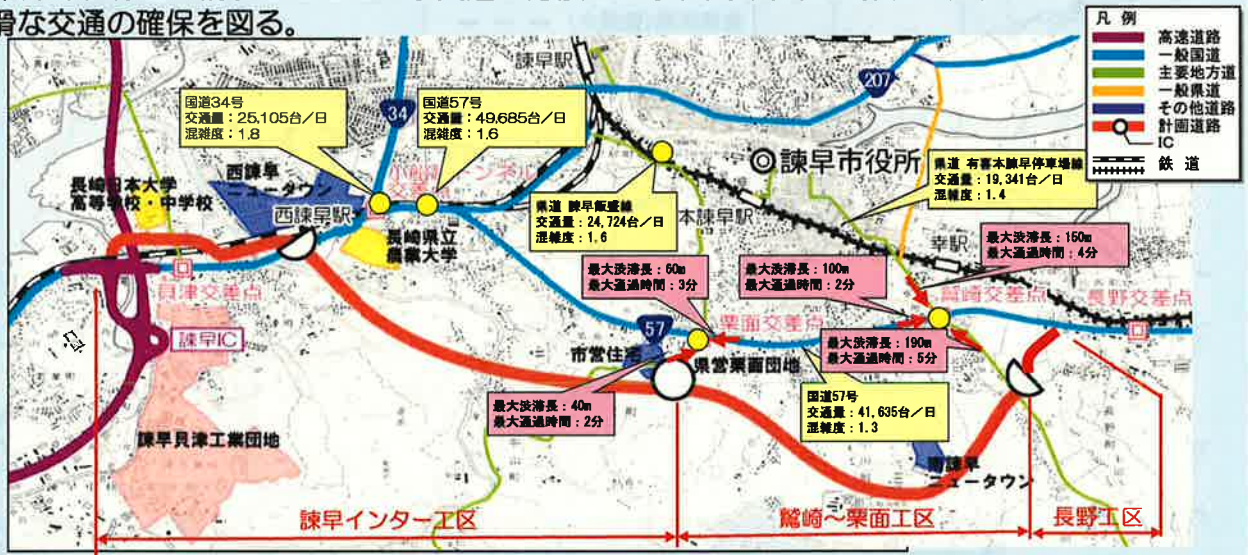
## ◆事業の目的

- 一般県道諫早外環状線「諫早インター工区・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。



# 事業の必要性（交通混雑の緩和）

- 諫早市中心部の国道では交通混雑しており、貝津交差点と栗面町交差点、鷺崎交差点で渋滞が発生。
- 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。





## 事業の必要性（広域ネットワークの形成）

- 一般県道諫早外環状線「諫早インター工区・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・鷺崎～栗面工区」を含む4工区を県、国道57号「森山拡幅」を国が事業中。
- 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。
- 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度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。



## 再評価に至った理由（1）

諫早インター工区

【完了工期】 H30（前回） → H31（変更）

### ◆完了工期の延伸

貝津東地区の人家連坦地区において、地元と調整をおこなった結果、現計画における工事による騒音振動の発生見通しに対し、より生活環境に配慮した施工をおこなうこととなったことから、工程を見直した結果、完了年度が平成31年度となった。



再評価に至った理由 (2)

【事業費増】227.0億円(前回)→ 264.3億円(変更)



【事業費増の主な内容】

事業費増の内容	増額	主な増額理由
①地盤改良等の追加に伴う増	約7.7億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当初の想定より構造物基礎の支持地盤が深かったため、地盤改良工を追加したことによる増</li> <li>・流用予定の土砂について、当初想定していた土質との相違があったことから、土質改良を追加したことによる増</li> </ul>
②施工工法の変更に伴う増	約13.8億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当初想定していた土質との相違に伴い、施工が困難となったことから施工方法を変更したことによる増</li> <li>・当初想定していなかった湧水が発生したことにより、施工が困難となったことから施工方法を変更したことによる増</li> </ul>
③構造変更に伴う増	約6.2億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当初想定していた土質との相違に伴い、構造物を変更したことによる増</li> </ul>
④残土処分及び土砂購入に伴う増	約9.6億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・補強土壁工の背面盛土へ流用予定であった土砂が使用できなかったことから購入土の使用及び残土処分による増</li> </ul>
合計	約37.3億円	

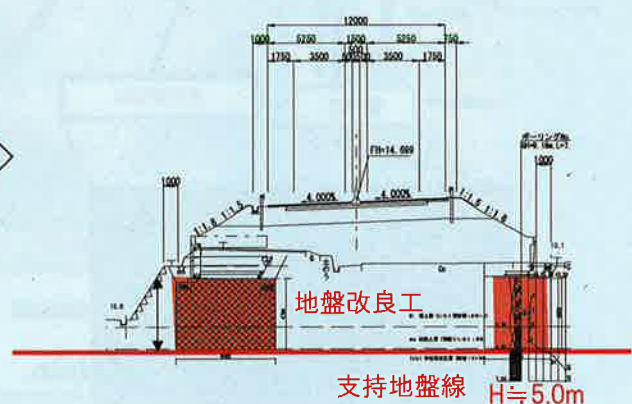
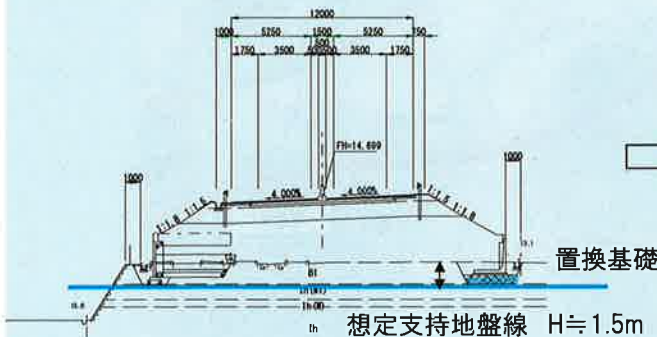
再評価に至った理由 (2)

①地盤改良等の追加に伴う増

○小船越地区の擁壁工において、支持地盤が想定より深かったため、地盤改良工を変更した。

●当初断面図

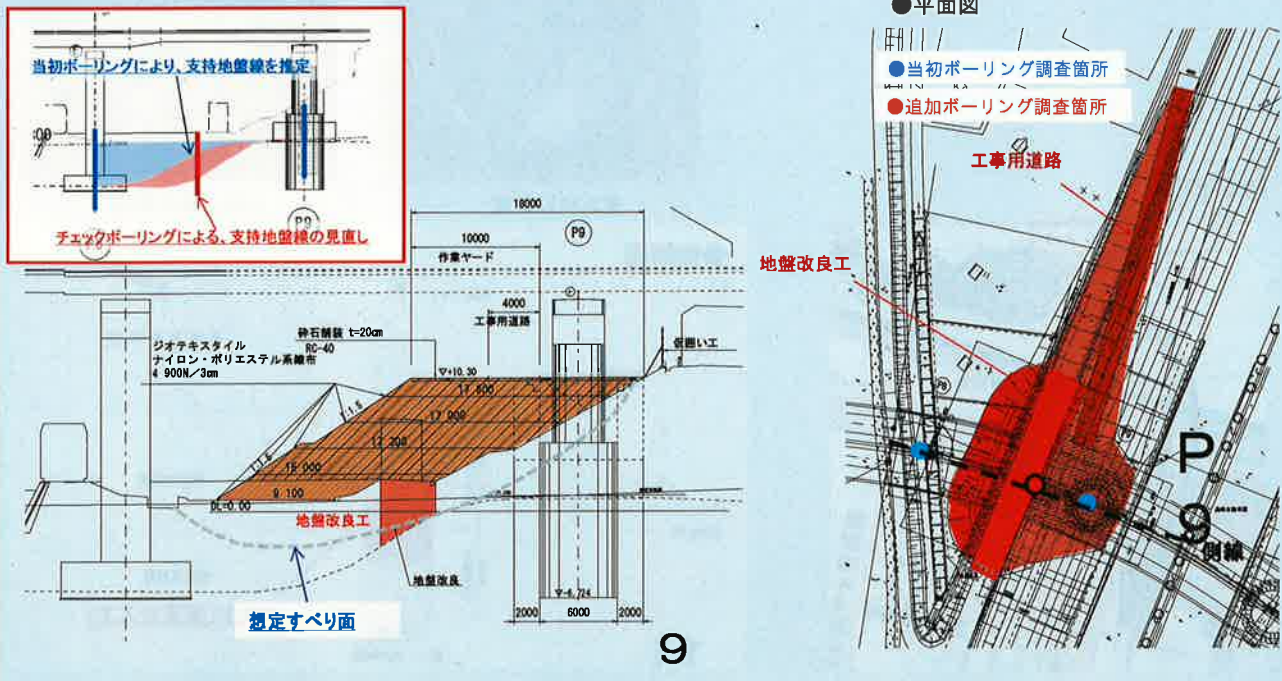
●変更断面図



## 再評価に至った理由 (2)

### ①地盤改良等の追加に伴う増

○諫早IC部の橋脚の工事用道路施工において、当初想定より支持層の落ち込みが確認されたため、地盤改良工を追加した。

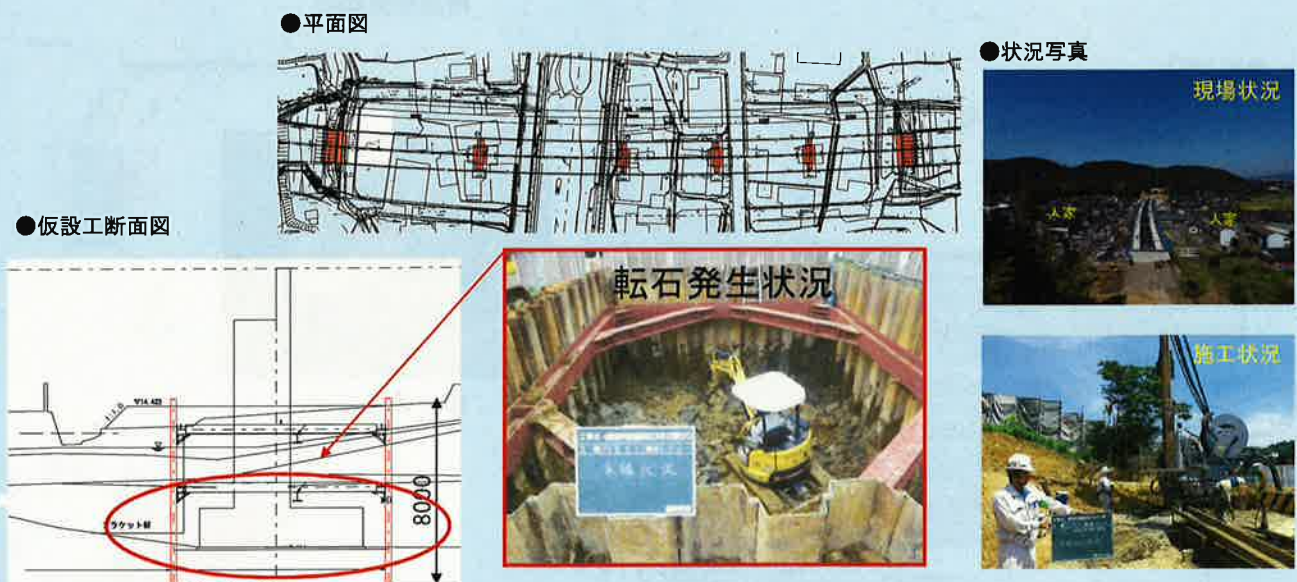


## 再評価に至った理由 (2)

### 諫早インター工区

### ②施工工法の変更に伴う増

○平山地区の橋梁下部工において、当初想定していなかった転石が確認されたため、地中の障害に対応できる掘削工法に変更をおこなったもの。



# 再評価に至った理由 (2)

諫早インター工区

## ② 施工工法の変更に伴う増

○ 諫早 I C 部の橋脚基礎杭の掘削において、湧水が想定より多かったため、止水工を追加した。



湧水状況写真

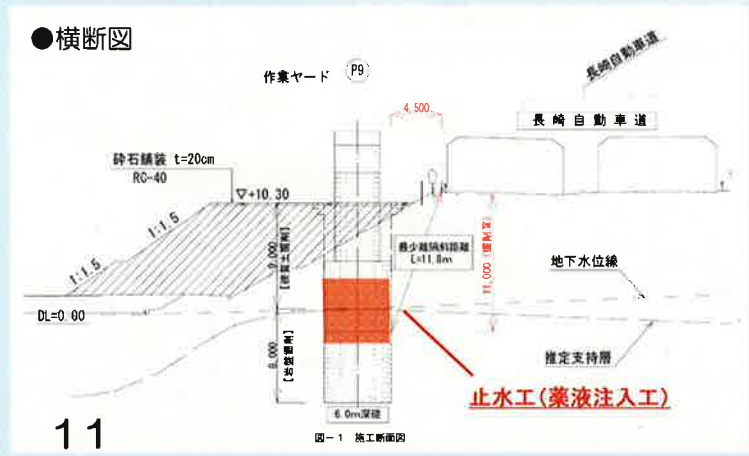


止水工施工写真

### ● 平面図



### ● 横断面図



11

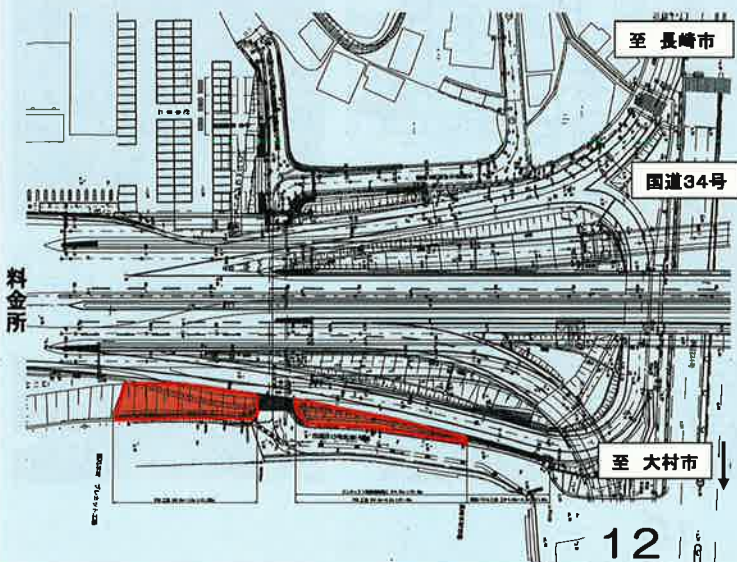
# 再評価に至った理由 (2)

諫早インター工区

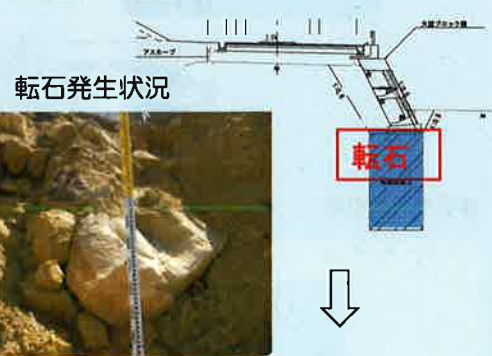
## ③ 構造変更に伴う増

○ 諫早 I C 部において、想定していなかった転石が確認され、地盤改良ができなかったことから擁壁構造を変更した。

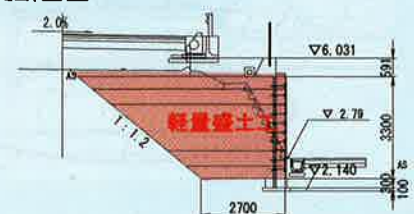
### ● 平面図



### ● 当初断面図



### ● 変更断面図



12

再評価に至った理由 (2)

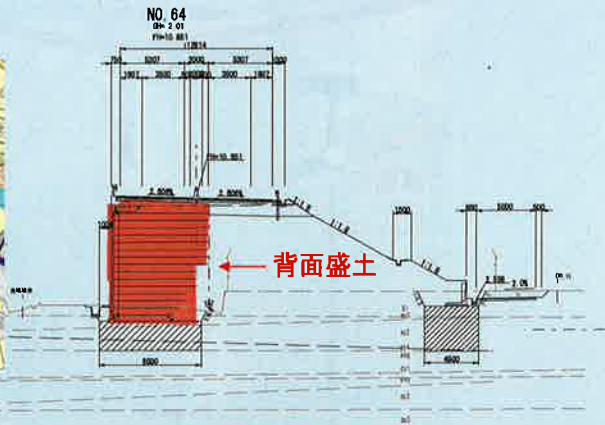
④残土処分及び土砂購入に伴う増

○擁壁工の背面盛土に使用する盛土材について、流用予定であった切土工の発生土が想定より悪かったため、土砂の購入及び残土処分を追加した。

●平面図



●横断面図



費用対効果分析

【B/C】 1.05 (前回) → 1.04※ (現行)  
(1.32)※

〔マイナス要因〕

- ・ 事業費の増 (土質の相違に伴う工法の変更等)
- ・ 工期の延長 (生活環境に配慮した施工による遅延)

※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。

対応方針  
(原案)



事業継続

# 再評価に至った理由（1）

【完了工期】 H30（前回） → H32（変更）

◆完了工期の延伸

トンネル掘削において、地表面の変状や掘削天井の崩落等が生じたため、対策の検討及び対策工事に不測の期間を要した。このため、工事完成に時間を要することとなった。



# 再評価に至った理由（2）

【事業費増】 120億円（前回） → 170億円（変更）



【事業費増の主な内容】

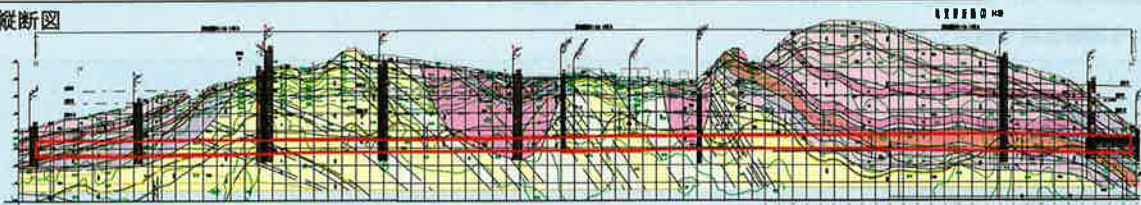
事業費増の内容	増額	主な増額理由
①掘削補強工法の追加等 トンネル事業費の増	約32億円	・当初想定との土質の相違に伴い、H型鋼などの支保構造の変更による増 ・地表面の変状対策のため、掘削補強工法を追加することによる増
②生活環境対策に伴う増	約2億円	・利用実態の把握に伴う増（既存道路の付替道路の追加）
③土質の相違に伴う増	約16億円	・土砂掘削部及び地盤改良部において当初想定していた土質との相違に伴い、工法の追加、変更したことによる増
合計	約50億円	

# 再評価に至った理由 (2)

①掘削補助工法の追加等によるトンネル事業費の増

○ (仮称) 4号トンネルにおいて、当初想定との土質の相違に伴い、掘削パターンを変更した。

●地質縦断面図



断面

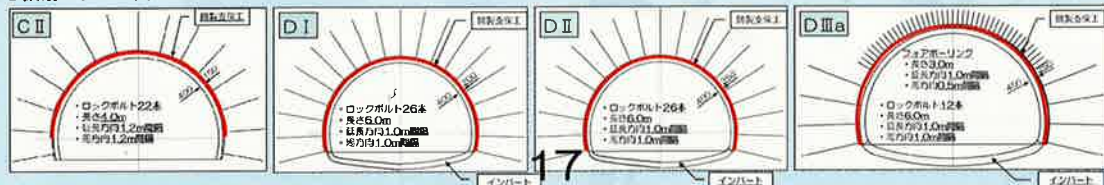
●当初掘削パターン

掘削方向 →	変更パターン	DⅢa 259.5	CⅡ 472.0	CⅡ 183.8	DⅠ 460.8	DⅢa 61.5	計
	インハート	291.1			522.1		877.6
	補助工法						30.0

●変更掘削パターン

掘削方向 →	変更パターン	DⅢa 280.1	DⅡ 46.0	CⅡ 272.4	DⅠ 163.0	CⅡ 60.0	CⅡ 43.2	DⅠ 610.6	DⅢa 61.5	計
	インハート	323.7			163.0			672.7		1223.1
	補助工法		24.0		183.0		64.0		278.0	549.0

●掘削パターン図

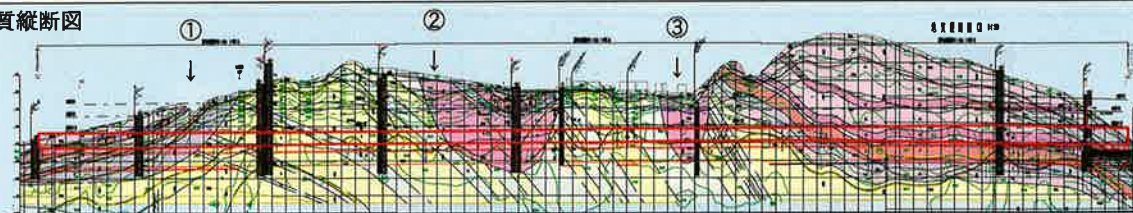


# 再評価に至った理由 (2)

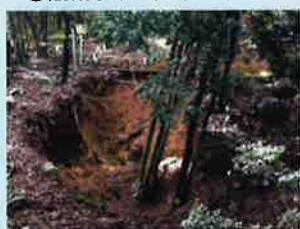
①掘削補助工法の追加等によるトンネル事業費の増

○ (仮称) 4号トンネルにおいて、掘削により地表面に変状が生じたため、変状対策として掘削補助工法を追加した。

●地質縦断面図



①崩落状況 (地表面)



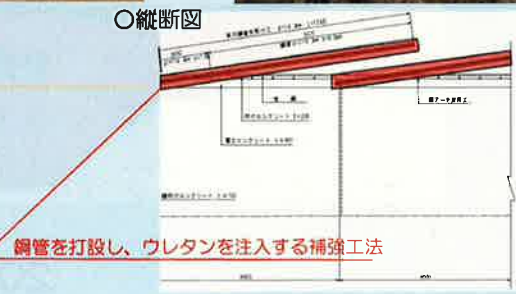
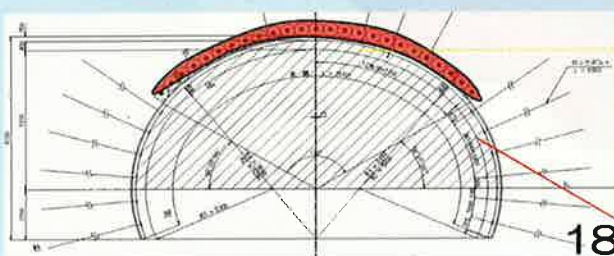
○断面図

②クラック状況 (地表面)



○縦断面図

③崩落状況 (坑内)

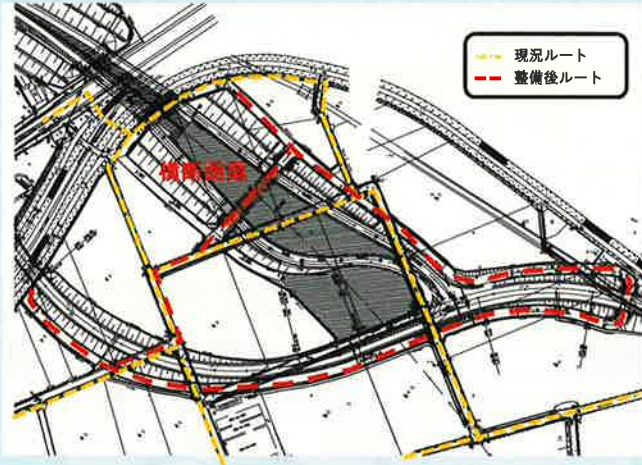


# 再評価に至った理由（２）

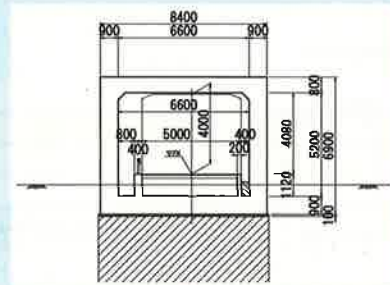
## ②生活環境対策に伴う増

○長野地区において、既存道路の付け替えについて地元と改めて協議をおこなったところ、本線を横断する道路が必要とのことから横断函渠を追加した。

横断暗渠設置箇所（長野地区）



横断暗渠断面図

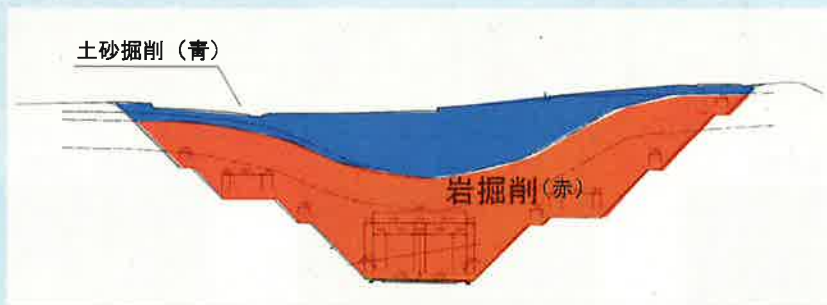


# 再評価に至った理由（２）

## ③土質の相違に伴う増

○小川地区において、想定より浅い箇所に岩が確認されたことによる岩掘削の増加

●当初断面図



●変更断面図



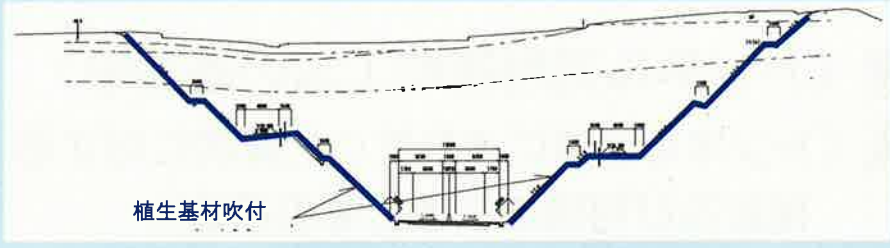


# 再評価に至った理由（2）

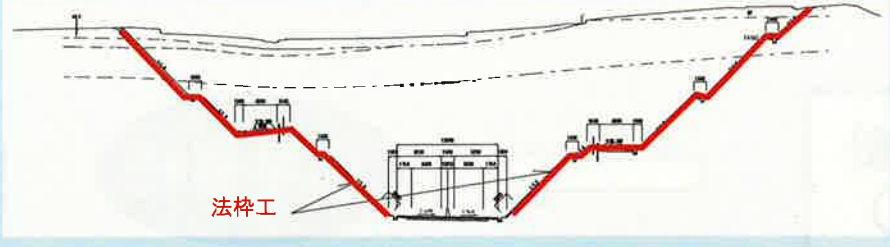
## ③土質の相違に伴う増

○法面に不規則な亀裂の入った岩が確認されたことによる法枠工の追加。

### ●当初断面図



### ●変更断面図



### ●法面状況

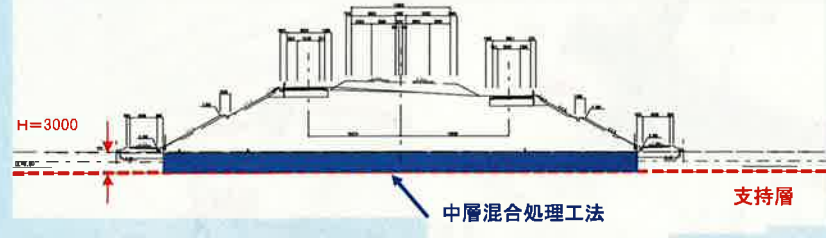


# 再評価に至った理由（2）

## ③土質の相違に伴う増

○長野地区において、当初想定よりも軟弱地盤が深く、転石等も確認されたため、中層混合処理工法から深層混合処理工法（MITS工法）に変更した。

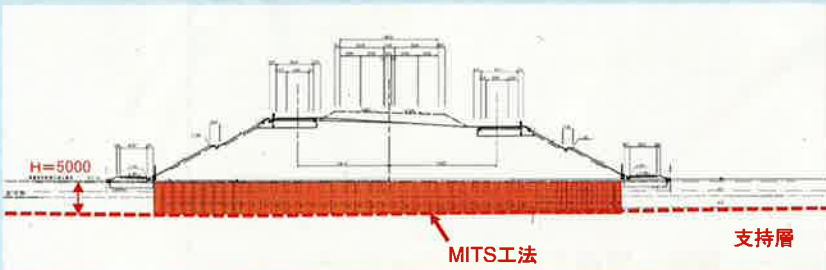
### ●当初横断面図



### ●中層混合処理工法



### ●変更横断面図



### ●深層混合処理工法（MITS工法）



費用対効果分析

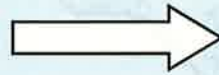
【B/C】 1.25 (前回) → 1.04※ (現行)  
(1.32※)

〔マイナス要因〕

- ・ 事業費の増 (トンネル掘削補助工法の追加等)
- ・ 工期の延長 (トンネル工事により生じた変状に対する検討及び対策による工事の遅延)

※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。

対応方針  
(原案)



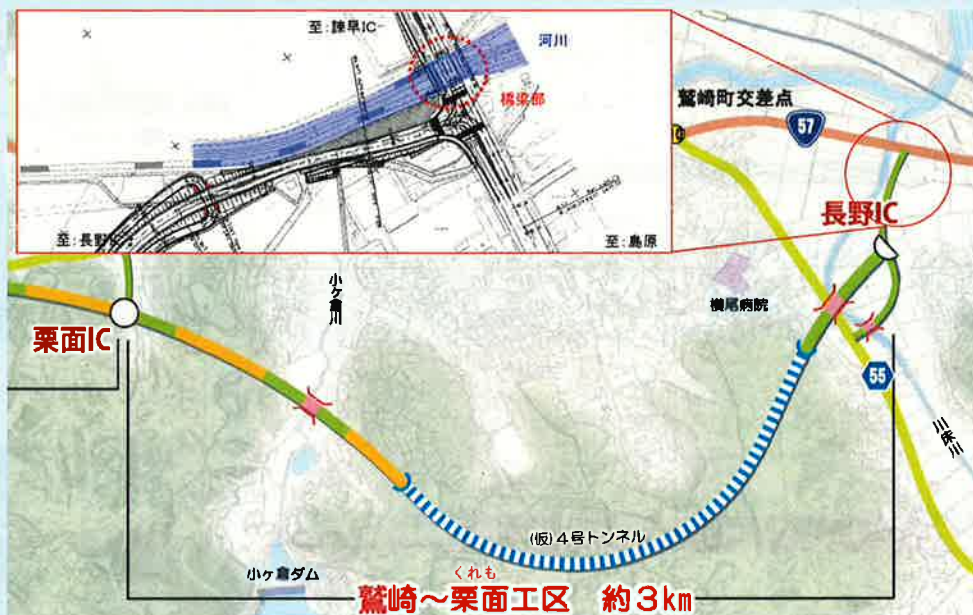
事業継続

再評価に至った理由 (1)

【完了工期】 H30 (当初) → H32 (変更)

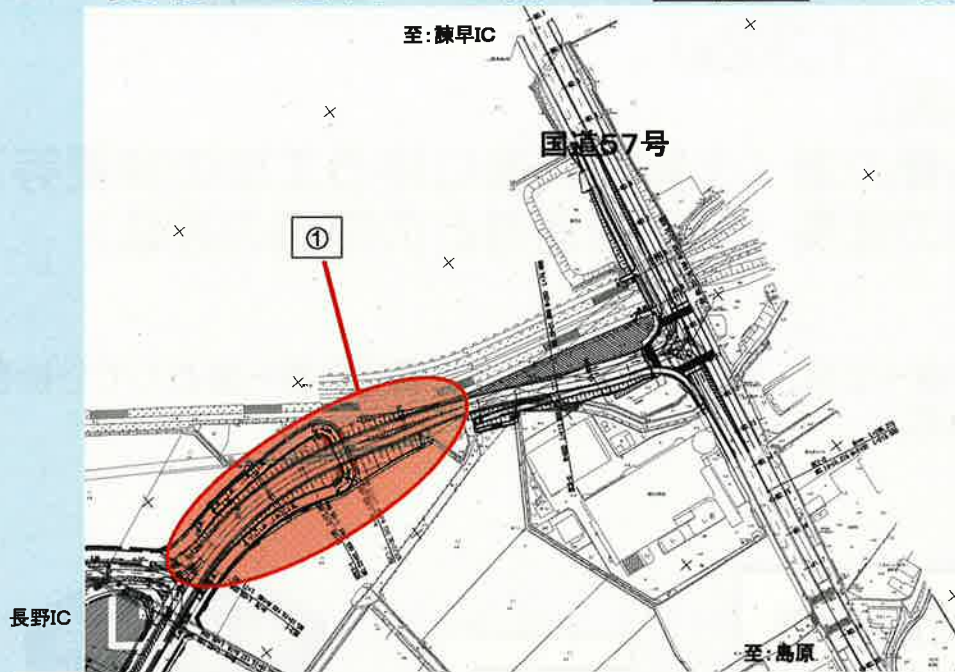
◆完了工期の延伸

- ①国道との交差点部において、接続する道路管理者および河川管理者との協議に時間を要した。このため、工事完成に時間を要することとなった。



# 再評価に至った理由 (2)

【事業費増】9億円 (当初) → 13億円 (変更)



【事業費増の主な内容】

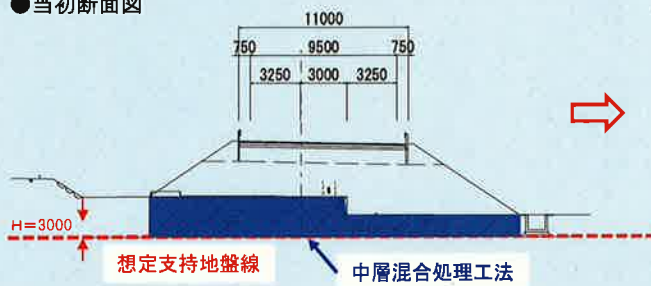
事業費増の内容	増額	主な増額理由
①土質の相違に伴う増	4億円	・地盤改良部において当初想定していた土質との相違に伴い、変更したことによる増

# 再評価に至った理由 (2)

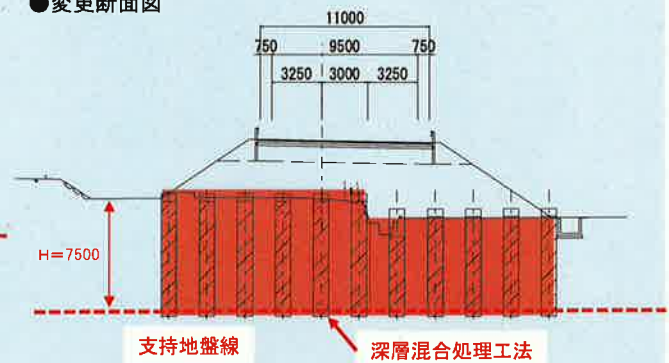
①土質の相違に伴う増

○長野地区の地盤改良において支持層が想定より深かったため、中層混合処理工法から深層混合処理工法へと変更した。

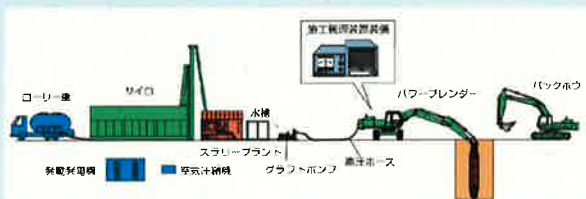
●当初断面図



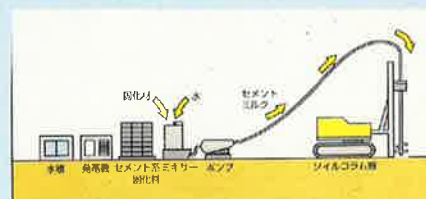
●変更断面図



●中層混合処理工法



●深層混合処理工法

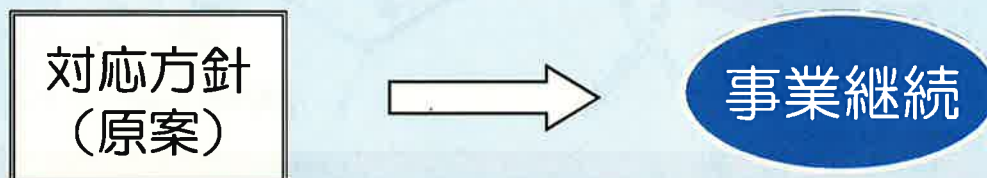


【B/C】 6.72（当初） → 1.04\*（現行）  
(1.32\*)

〔変動要因〕

- ・ 事業費の増（土質の相違に伴う工法の変更等）
- ・ 工期の延長（関係管理者との協議の遅延）

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



**【事業の経緯】**

**別添資料**



**道建-8 主要地方道佐世保日野松浦線(松浦インター工区)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 (H28新規評価)	—	H28	H29	5.0	2.5	延長=0.11km 幅員=6.0(9.75)m
第1回審議 (H29:今回)	社会情勢等 の変化(全体 事業費の増及 び工事期間の 延長)	H28	H30	5.5	2.3	延長=0.11km 幅員=6.0(9.75)m

# 再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路建設第二課

担当課長名：本田 保

事業名	主要地方道 佐世保日野松浦線(松浦インター工区)		事業区分	主要地方道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県松浦市志佐町浦免 至：長崎県松浦市志佐町浦免				延長	0.11km
事業概要	松浦インター工区は、西九州自動車道(仮)松浦ICへのアクセス道路である。当該地域は、松浦市の中心部で南部には大型工場等が立地しており、当工区の整備により、松浦市中心部と松浦ICのアクセス性の向上により地域活性化と安全な交通の確保を図るものである。					
H28年度事業化	都市計画決定 なし		H28年度用地着手		H29年度工事着手	
全体事業費	約5.5億円		事業進捗率	45%		供用済延長 0km
計画交通量	4,000台/日 (H42)					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年 平成29年		
	(事業全体) 2.3	(残事業)/(事業全体) 2.9/5.4億円 事業費：2.9/5.3億円 維持管理費：0.03/0.06億円	(残事業)/(事業全体) 13.7/13.7億円 走行時間短縮便益：9.5/9.5億円 走行費用減少便益：1.5/1.5億円 交通事故減少便益：1.2/1.2億円			
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	: B/C=2.04~2.49 (交通量 ±10%)		B/C=3.78~4.62 (交通量 ±10%)			
事業費変動	: B/C=2.15~2.39 (事業費 ±10%)		B/C=3.62~4.64 (事業費 ±10%)			
事業期間変動	: B/C=2.17~2.27 (事業期間 ±20%)		B/C=4.02~4.20 (事業期間 ±20%)			
事業の効果等	産業、経済の発展(西九州道と松浦市中心部との連携強化)、地域の活性化、救急医療体制強の支援					
関係する地方公共団体等の意見	松浦市より整備要望が行なわれている。					
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	特になし。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成29年度末までの進捗率は45%で、一部工事に着手したところであり、引き続き事業を進め、平成30年度の事業完成を目指している。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	本工区の一部において、移転先の選定等により用地交渉が難航しているが、鋭意用地交渉を進め、平成30年度の事業完成を目指している。					
施設の構造や工法の変更等	特になし。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性及び残事業量を考慮した場合、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: 30%;"> <p><b>位置図</b></p>  <p>9750 7250 2500 750 3000 3000 500</p> </div> <div style="width: 65%;">  </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。

# 平成29年度 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

### 道建-8 道路改築事業 主要地方道佐世保日野松浦線 (松浦インター工区)

長崎県

1

#### 位置図

西九州自動車道（伊万里松浦道路）の松浦IC（仮称）のアクセス道路である。  
本事業を実施することにより、松浦市中心部と松浦ICのアクセス性が向上する。



2

# 今回再評価に諮る理由

⇒交付金事業から補助事業への移行手続きのため

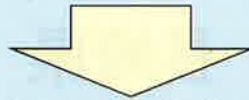
## 【事業の移行に至った経緯等】

- ・これまで、高規格幹線道路へのアクセス道路については、交付金事業を充当して整備を行っていた。
- ・「高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設」 H29年12月22日  
H30年度より高規格道路ICアクセス道路への機動的な配分や集中的な支援を目的とした新たな補助制度が創設された。
- ⇒供用に向けた集中的な予算の充当が必要であり、個別補助化することで**予算の確保の観点から有利となる。**

## 【補助事業移行に必要な対応】

- ・新規採択時と比較して事業費の増加が**10%以上**または、事業期間の延長が**10%以上**の場合、再評価の実施が事業移行の条件とされている。

	新規採択時 (H28)	再評価時 (H29)
事業期間	H28～H29 <b>50%増</b> →	H28～H30
全体事業費(百万円)	500 <b>10%増</b> →	550



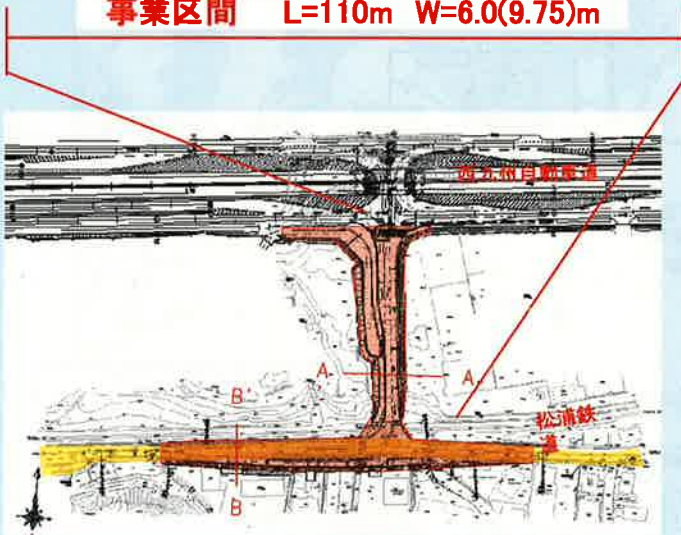
**再評価の審議が必要**

3

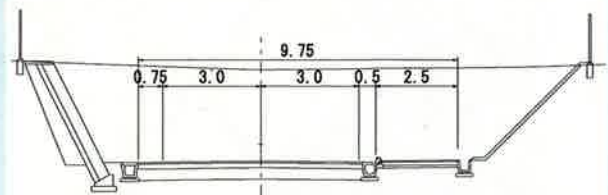
# 事業概要

事業概要: 計画延長 L=110m 幅員 W=6.0(9.75)m  
事業目的: 松浦IC(仮称)と松浦市中心市街地とのアクセス強化

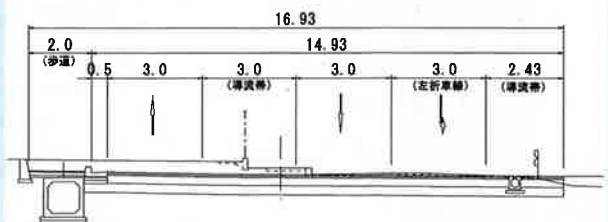
事業区間 L=110m W=6.0(9.75)m



ICアクセス道路 (A - A')



国道204号拡幅 (B - B')



4



## 事業の必要性

当該地域は、松浦市役所や学校等の公共施設がある松浦市の中心部であり、南部には大型工場等も立地している状況である。

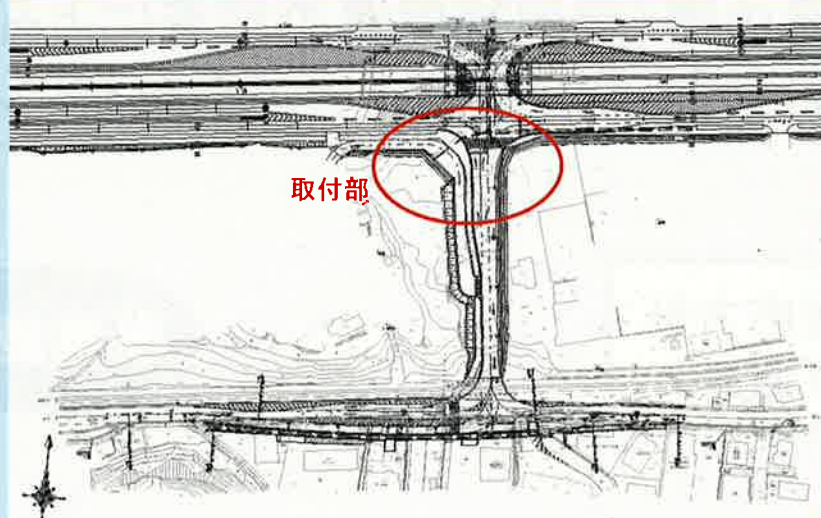
西九州自動車道(伊万里松浦道路)の整備により松浦IC(仮称)が設置されるが、当工区の整備により、松浦市中心部と松浦ICのアクセス性が向上する。



## 再評価に至った理由(1)

【完了工期】H29(当初)→ H30(変更)

- ・西九州自動車道調川IC～松浦ICの供用時期がH30年度であり、取付部の工事において調整を図り、完了年度がH30年度となった。



## 再評価に至った理由（2）

【事業費増】5.0億円(当初)→ 5.5億円(変更)

〔事業費増の主な内容〕

事業費増の内容	増額	主な増額理由
用地補償費の精査	約 0.5億円	建物調査による補償費の増
計	約 0.5億円	

7

## 費用対効果分析

【B/C】 2.5(当初)→ 2.3(今回)

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増(用地補償費の精査による増)
- ・工期の延長(関係機関との工事調整による遅延)

対応方針  
(原案)



事業継続

8