

【事業の経緯】

別添資料

住宅市街地基礎整備事業の経緯

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 (H13)	—	H13	H25	21.8	—	街路事業 L=1,240m W=12.5～16m
第1回審議 (H22)	事業採択後 10年経過	H13	H25	21.8	1.33	街路事業 L=1,240m W=12.5～16m
第2回審議 (H27)	再評価後 5年経過	H13	H30	21.8	1.33	街路事業 L=1,240m W=12.5～16m
第3回審議 (H30;今回)	工期の延伸	H13	H32	18.3	1.58	街路事業 L=1,240m W=12.5～16m

住宅市街地盤整備事業の再評価リスト

事業名	住宅市街地盤整備事業（堀の内西栄田線）		所在地	諫早市大字真崎本村名	
施工者	諫早市		採択年度	平成12年度	完成予定年度 平成32年度
全体事業費（うち国費）	1,834百万円 (917百万円)	投資済み事業費（内国費）	1,161百万円（進捗率63%） (580百万円)		
事業の目的		堀の内西栄田線は、長崎県住宅供給公社が諫早市の西部地区で進めている諫早西部新住宅市街地開発事業（以下、「諫早西部事業」という。）の区域を南北に走り、国道34号と都市計画道路真崎貝津線及び都市計画道路真崎久山線を結ぶ幹線道路である。諫早西部事業の進捗に伴い、急激な人口や交通量の増加が予想されることから、円滑な交通処理及び歩行者の安全確保を行うため整備するもの。			
事業の進捗状況	造成、住宅建設、供給、入居等の進捗状況	諫早西部事業の第1工区は既に完成し、完売。第2工区のうち、東-1地区は造成が完成し、H23から分譲開始し、約9割が販売済。東-2地区も造成が完了し、H27末分譲開始、約9割が販売済。引続き面的整備がなされる予定であり、道路ネットワークの整備が必要である。			
	住宅宅地事業に対する地元の理解・協力の状況	関係権利者、周辺住民等に関しては早期完成を要望している。			
	入居の完了等事業の完了状況	第1工区について、戸建住宅は計画の259戸が完売。集合住宅は、計画の190戸のうち、157戸が完成。第2工区のうち東-1地区について、戸建住宅は計画の173戸のうち、172戸が販売済。第2工区のうち東-2地区について、戸建住宅は計画の84戸のうち、79戸が販売済。			
	施設整備の進捗状況	H29にL=820mが完成し、既に供用中区間と合わせて、1000mの区間について供用を開始した。現在、残る240m区間を事業実施中である。			
	その他個別施設の再評価指標で特に定められている指標	特になし			
事業を巡る社会経済情勢等の変化	社会経済情勢の変化	諫早西部事業については、第2工区の東-2地区後も引続き整備がなされる予定。			
	上記のほか施設整備の計画に対する事情の変化	長崎県都市計画区域マスタープラン並びに諫早市都市計画マスタープランにおいて、諫早西部事業の推進が位置付けられている。また、堀の内西栄田線の終点において、関連施設の都市計画道路破籠井鷲崎線（県施工、H23～）に着手されている。			
	その他個別施設の再評価の指標で特に定められている指標	特になし			
事業の投資効果	費用対効果	B/C=1.58 B/C'=1.33			
コスト縮減や代替案立案等	コスト縮減方策	既に盛土材については、九州新幹線西九州ルートが発生材を利用しており、今後も適宜利用することでコスト縮減を図る。また、事業の効率化による事業進捗の向上に努め、事業期間の短縮を図る。			
	代替案の検討	現段階で、代替案はない。			

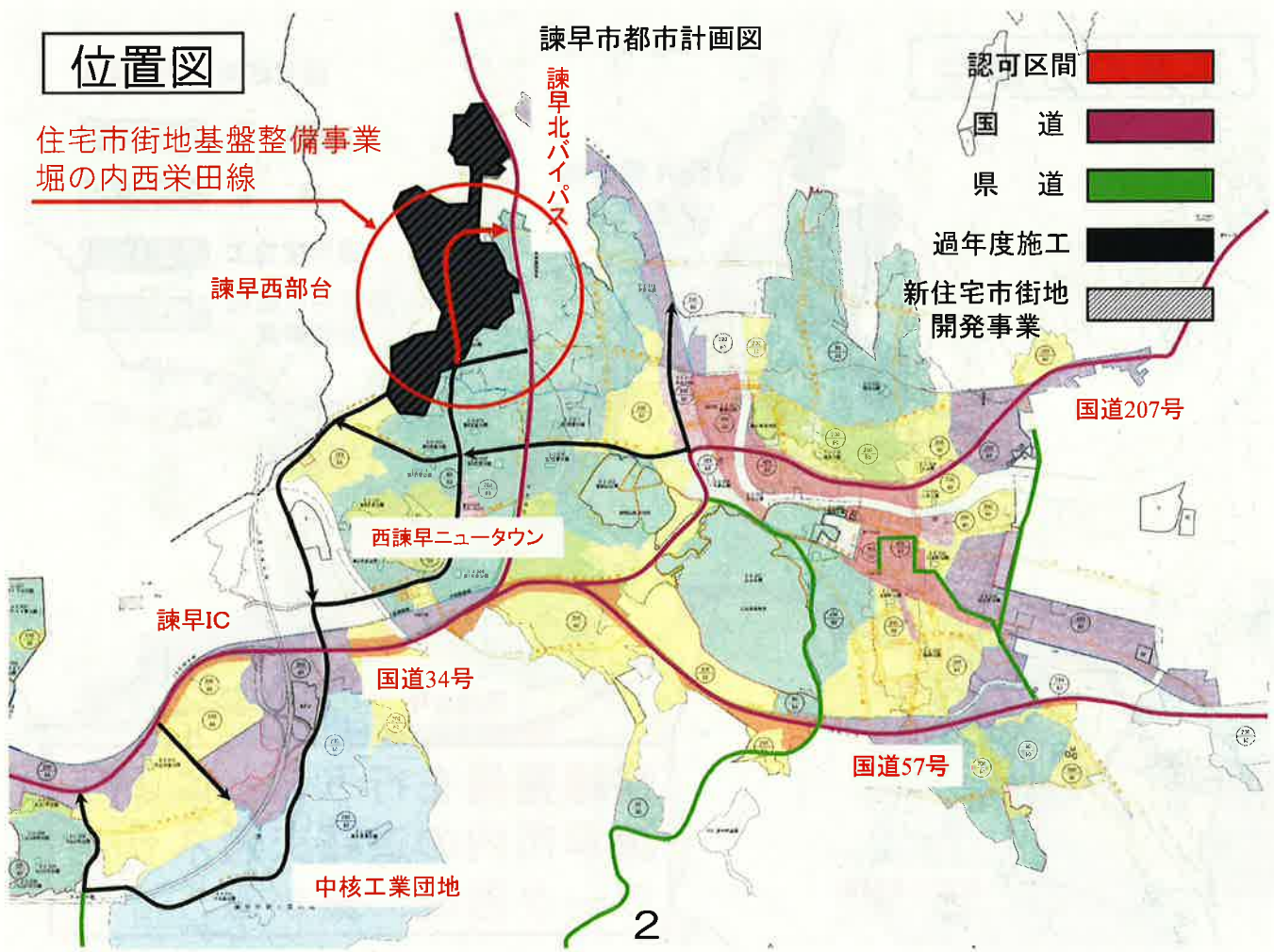
平成30年度
長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

住宅-1 住宅市街地基盤整備事業
堀の内西栄田線

諫早市

1

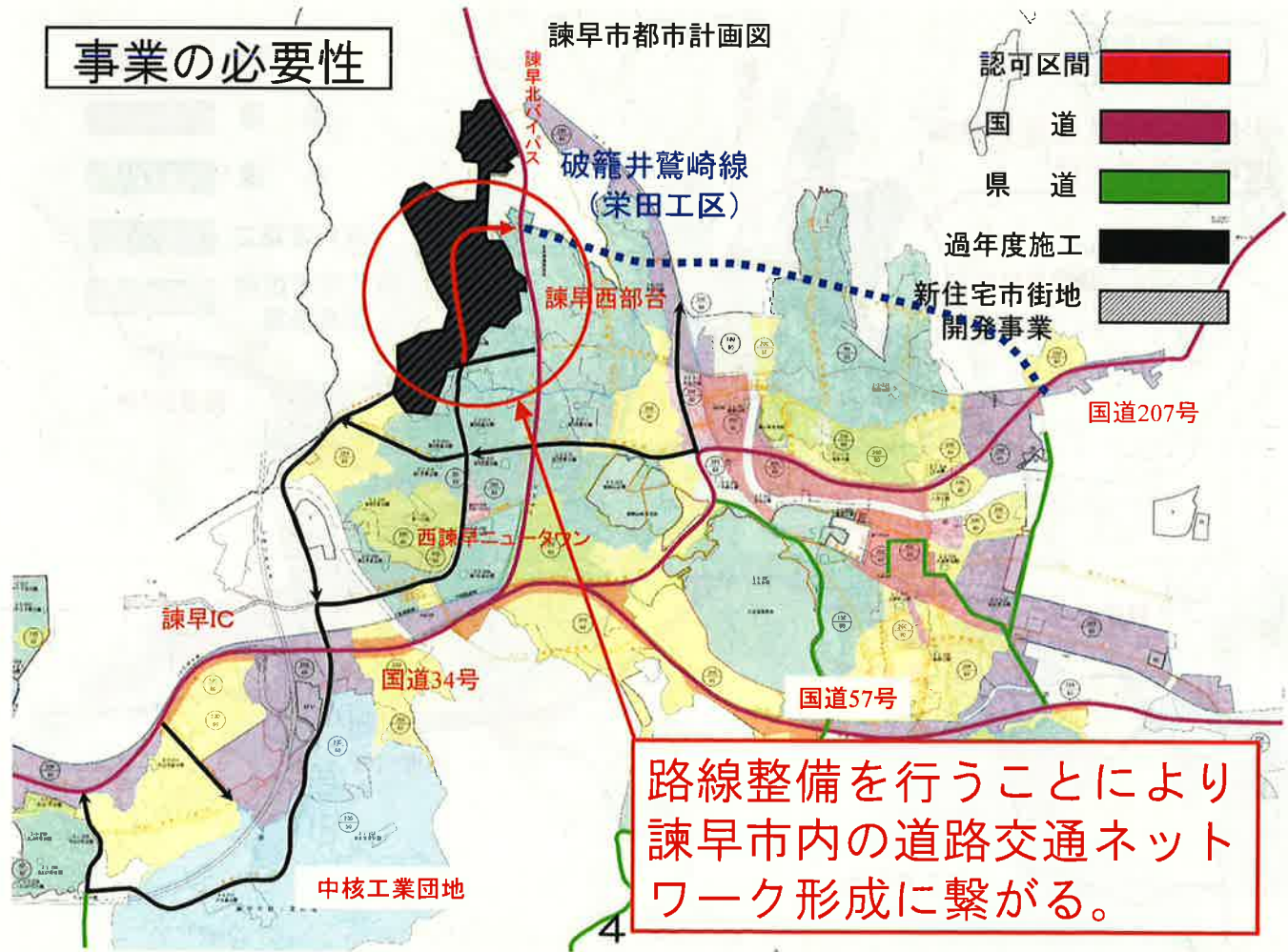


2

事業概要

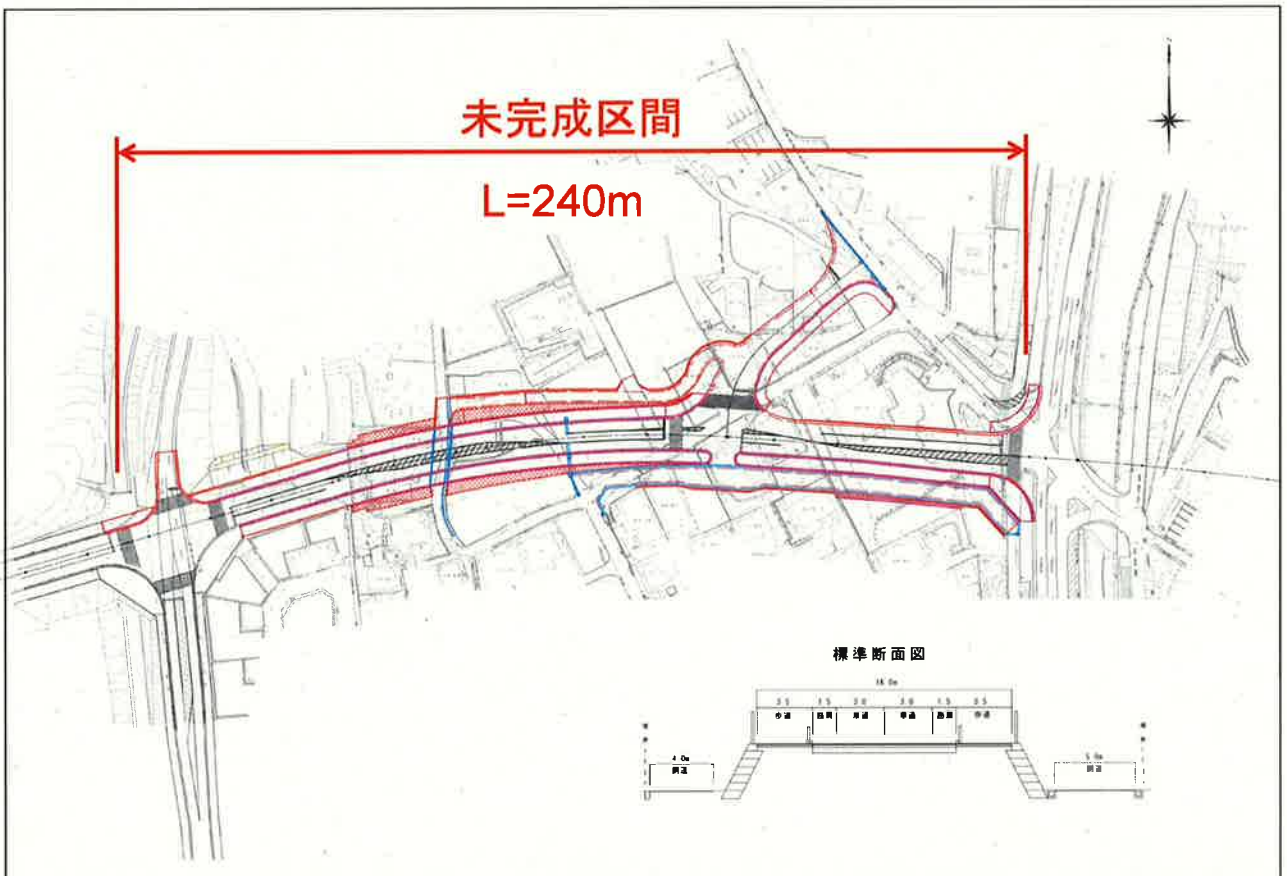


事業の必要性



再評価に至った理由

【完了工期延伸】H30(前回) → H32(変更)



費用対効果分析

【B/C】1.33(前回) → 1.58(現行)

〔マイナス要因〕

- ・工期の延伸(用地交渉の難航)

〔プラス要因〕

- ・用地補償費精査による

全体事業費の減(21.8億円→18.3億円)

〔その他要因〕

- ・費用対効果算定マニュアルの改定

対応方針
(原案)



継続

【事業の経緯】

別添資料1

住宅-2 土地区画整理事業の経緯

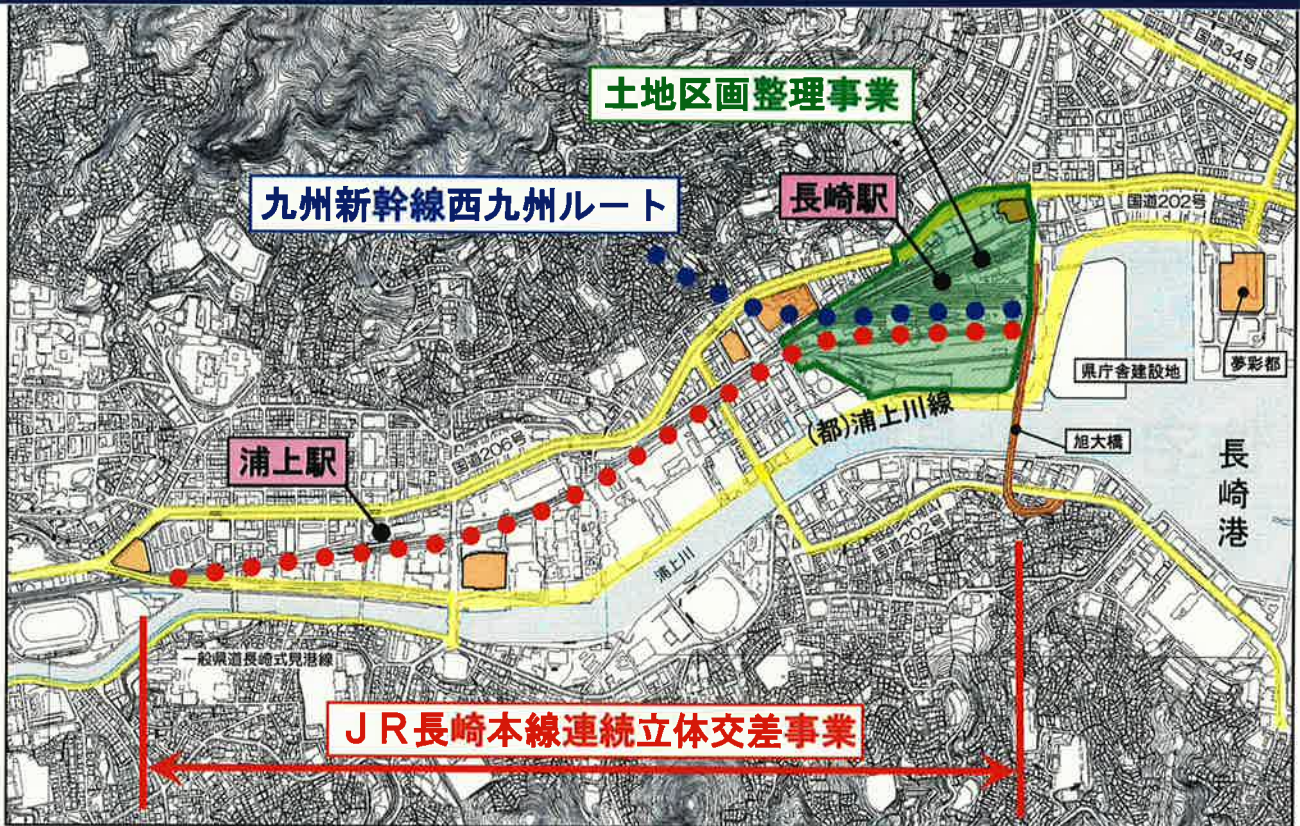
審議経過	再評価 の理由	工 期		事業費 (億円)	B / C	概要
		着工	完了			
当初	—	H21	H35	153.7	1.20	長崎駅周辺土地区画整理事業 施工面積A=19.2ha、都市計画道路4路線 L=1,330m、交通広場2箇所A=17,800m ² 、 歩行者専用道路L=83m、多目的広場 A=6,900m ²
第1回審議 (H30)	事業採択後 10年経過	H21	H35	153.7	1.20	長崎駅周辺土地区画整理事業 施工面積A=19.2ha、都市計画道路4路線 L=1,330m、交通広場2箇所A=17,800m ² 、 歩行者専用道路L=83m、多目的広場 A=6,900m ²

土地区画整理事業の再評価項目調書

施行地区名	長崎駅周辺	都市名	長崎市		
施行者	長崎市	施行面積	19.2ha		
再評価の実施理由	事業採択後10年経過				
未着工或いは事業が長期化している理由	特になし				
事業内容	事業目的	鉄道施設の受け皿を整備するとともに、道路や交通広場などの基盤整備と土地利用の転換、有効活用を図り、国際文化都市長崎の玄関口にふさわしい都市拠点を形成しようとするものです。			
	整備される主な公共施設	施工面積A=19.2ha、都市計画道路4路線L=1,330m、交通広場2箇所A=17,800m ² 、歩行者専用道路L=83m、多目的広場A=6,900m ²			
事業の進捗状況	事業採択年度	平成21年度	都市計画決定年度	平成20年度	
	事業計画	施行期間	総事業費		補助事業費(基本事業費)
		当初	H21年度～H35年度	15,369百万円	10,157百万円
	最新	H21年度～H35年度	15,369百万円	10,157百万円	
	事業進捗	既投資事業費	総事業費ベース 3,245百万円	補助事業費ベース 2,140百万円	
		減価買収率 -%	仮換地指定率 38%	使用収益開始率 28%	建物移転率 52%
	進捗率	進捗率 21.1%			
現在の施行事業内容等	仮換地指定、建物移転補償、宅地造成、埋設管工事、道路改良工事				
事業に対する地元の理解・協力の状況	在来線の高架化(H32)、新幹線開業(H34)に向け早期完成が望まれている。				
社会情勢などの変化	当該事業の上位計画	<ul style="list-style-type: none"> 長崎市第四次総合計画 長崎市中心市街地活性化基本計画 			
	関連プロジェクトの状況	特になし			
	関連事業の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> JR長崎本線連続立体交差事業(高架本体工事中) 九州新幹線西九州ルート(高架本体工事中) 			
	社会経済情勢の変化	特になし			
	自然環境条件の変化	特になし			
	その他	特になし			

費用 便 益 分 析	費用便益分析を行う理由		費用便益分析を行い、当事業の有用性を確認するため	
	街路整備効果	B/C=1.20 (平成21年度)		B/C=1.20 (現行)
	現在の総便益	78.72 億円	現在の総費用	65.75 億円
	走行時間短縮便益	62.38 億円	事業費	65.64 億円
	走行費用減少便益	15.09 億円	維持管理費	0.11 億円
	交通事故減少便益	1.25 億円		
コ ス ト 縮 減 等 検 討	コスト縮減方策	可能な限りコスト縮減を図る。		
	代替案の検討	代替案の可能性はない。		
	その他検討事項	特になし		
資 金 計 画	保留地処分の見通し	区域西側の保留地については既に売却済。 区域東側の保留地については、今後宅地造成完了後、入札等により売却を行う予定		

長崎駅周辺再整備事業の位置図



3

長崎駅周辺土地区画整理事業 計画図

事業概要

凡例	
[Red line]	通行地境界
[Orange area]	都市計画道路
[Blue area]	都市計画道路(特殊形態)
[Yellow area]	都市計画道路(交通広域)
[Green area]	通行地境界
[Brown area]	公園広域
[Dark brown area]	鉄道用地(駅界線・線路)



事業概要

- ・事業名称：長崎駅周辺土地区画整理事業
- ・施行者：長崎市
- ・施行地区：尾上町、大黒町、八千代町、西坂町の各一部
- ・施行面積：約19.2ha
- ・地権者数：11名(土地所有者)
- ・事業費：約154億円
- ・事業期間：平成21年度～平成35年度
- ・減歩率：約38%(平均)

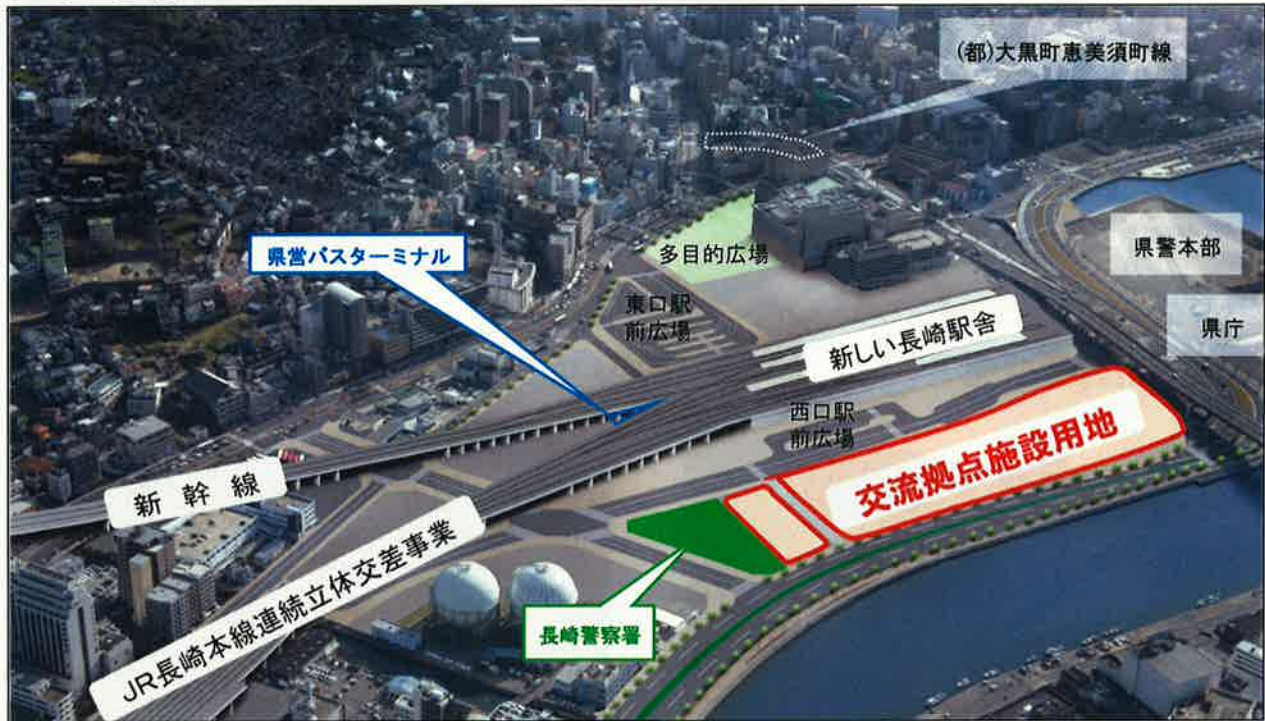
計画の主な点

- 地区の中央に在来線と九州新幹線西九州ルートが、ともに高架となって新しい長崎駅に乗り入れます。
- 新しい長崎駅は、現在の長崎駅から西側(浦上川方面)へ150m程度移動します。
- 新しい長崎駅の南西両側に交通広域を配置します。
- 人々が楽しい、面白い、憩う場として、さらには、様々なイベントなど多目的に活用できる空間として、多目的広場を配置します。

4

長崎駅周辺エリアの整備

長崎駅周辺地区（イメージ）



5

事業の必要性



■長崎駅周辺の現状

- 広大な鉄道用地が存在し、有効活用されていない
- 高速交通ネットワークが整備されていない
- 交通広場で様々な交通の輻輳が生じている

土地区画整理事業の施行

- 鉄道施設の受け皿整備
- 道路や交通広場の基盤整備
- 土地利用の転換と有効利用

■土地区画整理事業による整備効果

- 広域交通・市内交通の結節点の形成
- 交流と賑わいの創出
- 土地利用の進展による雇用の創出
- 周辺地域への土地利用の誘発

陸の玄関口にふさわしい都市拠点の形成



今後の交流人口の拡大に貢献

6

現在の進捗状況（宅地造成）

長崎駅周辺土地区画整理事業 計画平面図



①4街区造成完了



②3街区造成完了



7

再評価に至った理由

【事業着手後10年経過】

事業費：約154億円（変更なし）

工期：平成21年度～平成35年度（変更なし）

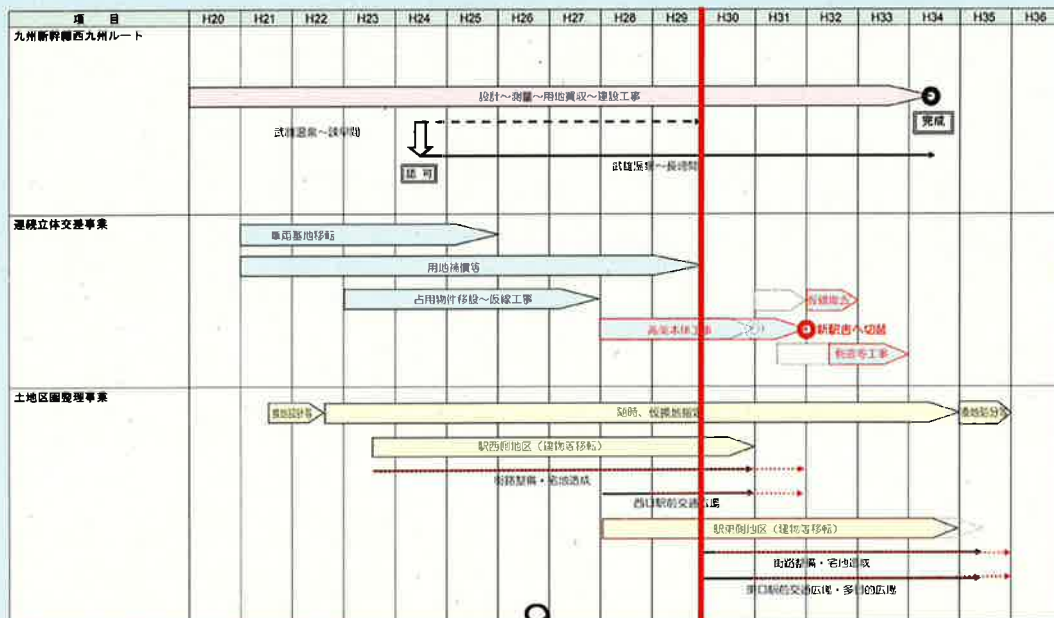
長崎駅周辺土地区画整理事業 計画平面図



8

■今後のスケジュール（予定）

- 平成28年度～ 駅前交通広場等の設計
 平成31年度末 ●在来線（高架化）開業、西口駅前広場完成
 平成34年度 ●新幹線開業
 平成34～35年 東口駅前広場、多目的広場完成



9

費用対効果分析

【B/C】1.20(事業採択時) → 1.20(今回)
 (事業費及び工期変更なし)

【マイナス要因】

・なし

【プラス要因】

・なし

【その他】

- ・(関連事業) 在来線高架化(H32)、新幹線開業(H34)
- ・(土地利用) 交流拠点施設建設(H33)、長崎署(H32)

対応方針
(原案)



継続

【事業の経緯】

別添資料1

住宅-3 高田南土地区画整理事業の経緯

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 (H10)	—	S60	H13	234.4	2.09	A=49.8ha 建物移転 257戸 宅地造成 358,815㎡ 道路築造 15,952㎡ 公園、緑地 16,291㎡
第1回審議 (H15)	再評価後 5年経過	S60	H20	239.5	1.88	A=49.8ha 建物移転 257戸 宅地造成 323,079㎡ 道路築造 18,392㎡ 公園、緑地 18,251㎡
第2回審議 (H20)	再評価後 5年経過	S60	H29	252.2	2.09	A=49.8ha 建物移転 257戸 宅地造成 323,100㎡ 道路築造 18,391㎡ 公園、緑地 18,251㎡
第3回審議 (H25)	再評価後 5年経過	S60	H32	281.3	1.21	A=49.8ha 建物移転 257戸 宅地造成 321,413㎡ 道路築造 18,359㎡ 公園、緑地 17,111㎡
第4回審議 (H30:今回)	再評価後 5年経過	S60	H42	316.4	1.14	A=49.8ha 建物移転 257戸 宅地造成 320,999㎡ 道路築造 18,366㎡ 公園、緑地 17,201㎡

土地区画整理事業の再評価項目調書

施行地区名	高田南土地区画整理事業	都市名	長崎県長与町			
施行者	長与町	施行面積	49.8ha			
再評価の実施理由	再評価後5年経過					
未着工或いは事業が長期化している理由	本地区は、地形に起伏があるため、大規模な土工事をともなう造成工事が必要となるが、これまで、必要な予算が十分に確保できなかったことや、工事による騒音や振動など、周辺住民の環境に配慮しながら工事を進める必要があったことから、事業が長期化している。					
事業内容	事業目的	本地区は、JR道ノ尾駅周辺の既成市街地を中心にスプロールしつつあったため、未整備であった都市計画道路などの公共施設の整備改善を図り、計画的で秩序ある市街地を形成することにより、住環境の改善や土地利用の増進を図ることを目的とする。				
	整備される主な公共施設	都市計画道路 8路線 L=4,057m 区画道路 L=14,309m 公園緑地 A=17,201㎡				
事業の進捗状況	事業採択年度	昭和60年度	都市計画決定年度	昭和58年度	最終変更	平成30年度(予定)
	事業計画		施行期間	総事業費	補助事業費(基本事業費)	
		当初	S60年度～H32年度	28,130百万円	14,214百万円	
		最新	S60年度～H42年度	31,636百万円	15,980百万円	
	事業進捗	既投資事業費	総事業費ベース 25,151百万円 進捗率 79.5%		補助事業費ベース 12,992百万円 進捗率 81.3%	
		減価買収率-%	仮換地指定率 95%	使用収益開始率 57%	建物移転率 98%	
	現在の施行事業内容等	<ul style="list-style-type: none"> ・宅地造成・道路築造 ・建物移転補償 				
事業に対する地域の理解・協力の状況	近年においては、単年度事業費の予算措置が十分でないため、事業の進捗が悪く、土地所有者から「早く完成してほしい」などの要望があっている。					
社会情勢などの変化	当該事業の上位計画	<ul style="list-style-type: none"> ・長崎都市計画区域マスタープランにおいて、「市街地整備の目標」として事業が位置づけられている。 ・長与町都市計画マスタープランにおいて、「市街地整備の基本的な方針」に事業が位置づけられている。 				
	関連プロジェクトの状況	都市再生整備計画事業 第2期計画(計画年度:H22～H26)が終了し、第3期計画(計画年度:H27～H31)を実施している。				

	関連事業の整備状況	都市計画道路 赤迫線、道の尾駅前線、高田線 完成		
	社会経済情勢の変化	<p>地区内都市計画道路の一部が完成し、あわせて沿道利用が進み、また造成が終わった宅地について建築が行われ、住宅団地が形成されてきている。</p> <p>岩盤掘削量の増大による工事の遅延と騒音振動対策を考慮した施工計画による遅延、残工事の完成と換地処分・清算業務に日数を要するため、工期を延長する。</p> <p>硬質岩盤の掘削量の増や土砂処分費の増、道路・宅地の工事費の増により、事業費を増額する。</p>		
	自然環境条件の変化	土地区画整理事業に与える自然環境条件の変化はない。		
	その他	特に無し		
費用 便 益 分 析	費用便益分析を行う理由	費用便益分析を行い、当事業の有用性を確認するため		
	街路整備効果	B/C = 1.21 (平成 25 年度) B/C = 1.14 (現行)		
	現在の総便益	302 億円	現在の総費用	266 億円
	走行時間短縮便益	295 億円	事業費	265 億円
	走行費用減少便益	7 億円	維持管理費	1 億円
	交通事故減少便益	0 億円		基準年 平成 30 年度
コスト 縮 減 等 検 討	コスト縮減方策	<p>事業の早期完成を図るため、都市再生整備計画事業も導入し、事業の進捗を図っている。</p> <p>また、地区内での切土と盛土のバランスの取れた土工事を実施することで、極力残土が生じない造成を実施する。</p>		
	代替案の検討	住環境の改善や土地利用の増進を図る目的であるため、代替案の検討は行っていない。		
	その他検討事項	残事業の一括施工等による工期短縮		
資金計画	保留地処分の見通し	造成済の宅地のうち約 98%が売却済みであり、売れ行きは良好である。		

平成30年度
長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

住宅-3 土地区画整理事業

高田南土地区画整理事業
事業主体 長与町

施行者 長崎県（受託事業）

位置図



位置図



航空写真 (施行前)



昭和61年1月 撮影

計画図

■事業概要

- ・施工面積 A=49.8ha
- ・建物移転 257戸
- ・宅地造成 320,999m²
- ・道路築造 18,366m
- ・公園、緑地 17,201m²
- ・事業期間 S60~H32
→H42
- ・全体事業費 281.3億円
→316.4億円



5

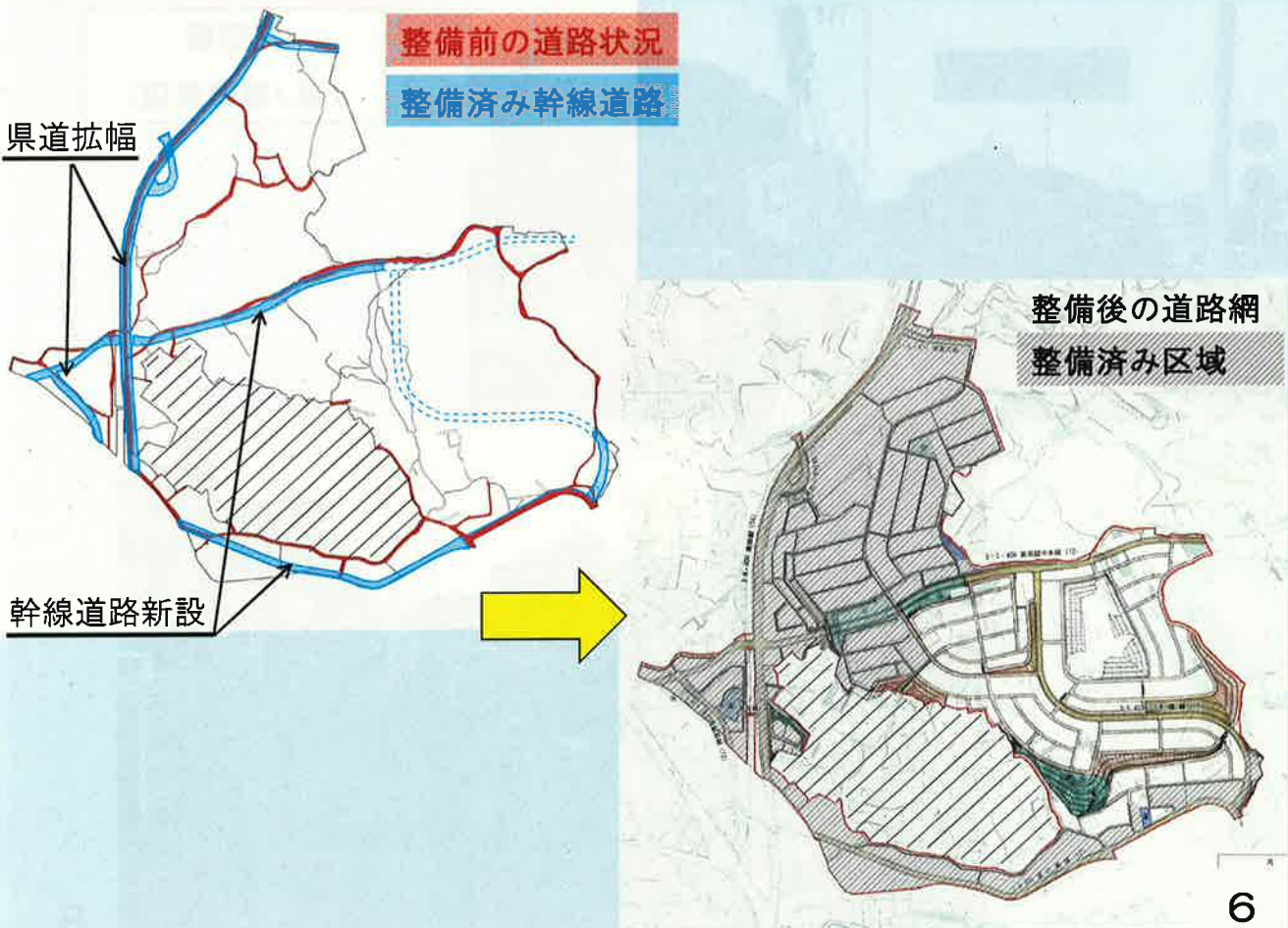
整備前の道路状況

整備済み幹線道路

県道拡幅

幹線道路新設

整備後の道路網
整備済み区域



6



道の尾駅前線
(道ノ尾駅周辺)

整備後の道の尾駅前線

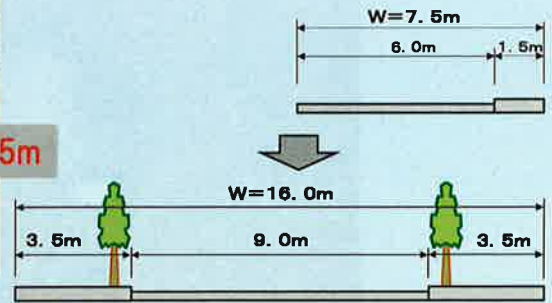


高田線
(道ノ尾駅周辺)





高田線
(川平有料道路長与IC付近)



車道6.0m 歩道1.5m

W=16.0m



歩道部3.5m

車道部9.0m

歩道部3.5m

航空写真
(現況)



国道206号

道ノ尾駅

既存団地
(区域外)

航空写真
(宅地造成完了地区)



高田越中央線
(完成区間)

高田越トンネル

現況写真 (北部・中央部)



宅地造成完了地区

高田越トンネル

高田越中央線
(完成区間)

宅地造成施行中

高田越中央線
(施行中)

三千隠線

現況写真（南東部）



13

現在の施工状況



硬い岩盤層が広範囲に発生し、造成地盤高までの整地に時間を要している。

14

再評価に至った理由（1）

【完了工期】 H32（前回）→H42（変更）

- 単年度ごとの予算確保ができず工事進捗が鈍いため、事業が遅延した。
- 地下地質の岩盤推定線が想定と異なり、岩盤掘削量が増大し、その掘削工事に不測の日数を要した。
- 岩盤掘削等による騒音振動対策を考慮した施工計画により、工期が遅延した。
- 事業完了までに必要な期間を見直した結果、残工事と換地処分、清算期間を含め、10年間の延長が必要。

15

再評価に至った理由（2）

【事業費増】 281.3億円（前回）→316.4億円（変更）

- 岩盤層の掘削量が当初の想定を上回り、掘削費用が増加した。
- 盛土に再利用可能な土砂が出ず、運搬・処分費が必要となった。

16

費用対効果分析

【B/C】 1.21（前回） → 1.14（今回）

〔マイナス要因〕

- ・ 事業費の増
 - 硬質岩盤の掘削量の増
 - 土砂の運搬・処分費の増
 - 道路・宅地の工事費の増
 - 供用開始時期の遅れ

今後の方針

1. 残工事と大規模保留地の売却を含めた一括発注
(効率的な施工、予算の確保)
2. 周辺環境に配慮した工法の検討

航空写真
(現況)



平成29年1月 撮影

9

今後の方針

1. 残工事と大規模保留地の売却を含めた一括発注
(効率的な施工、予算の確保)
2. 周辺環境に配慮した工法の検討

大型特殊機械による掘削工法等の検討



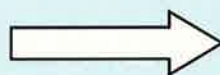
- ・大型特殊機械による切土と床掘の連動作業による工期の短縮
- ⇒ 硬質岩盤の再利用による処分費の削減
- ・周辺住宅に配慮した薬剤破碎工の検討

21

今後の方針

1. 残工事と大規模保留地の売却を含めた一括発注
(効率的な施工、予算の確保)
2. 周辺環境に配慮した工法の検討

対応方針
(原案)



継続

22

