

【事業の経緯】

別添資料1

道建-2 一般県道奥ノ平時津線(時津工区)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		H26	H32	89.0	1.40	延長=3.4km 幅員=7.0(10.5)m
第1回審議 (H30年度)	事業採択後 5年経過	H26	H34	133.0	1.24	延長=3.4km 幅員=7.0(10.5)m

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

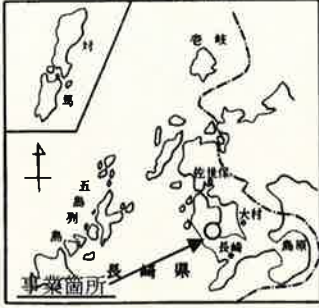
担当課：長崎振興局 道路建設課

担当課長名：平 博敏

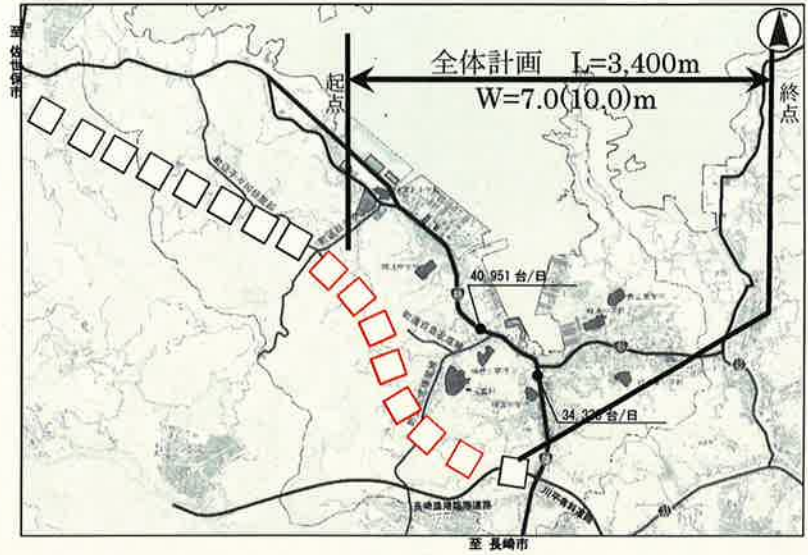
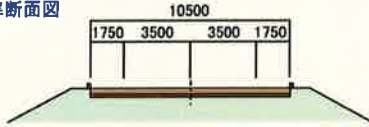
事業名	地域高規格道路 <small>にしそのび</small> 西彼杵道路 一般県道奥ノ <small>おくのひらとぎつ</small> 平時津線（時津工区）	事業区分	地方道	事業主体	長崎県
起終点	白：長崎県西彼杵郡時津町日並郷 <small>ながさきけんにしそのびくんとぎつちやうひなみごう</small> 至：長崎県西彼杵郡時津町野田郷 <small>ながさきけんにしそのびくんとぎつちやうのだごう</small>	延長	3.4 km		
事業概要	一般県道奥ノ平時津線（時津工区）は、時津町中心部を通過する交通を分散することで、慢性的な交通混雑を緩和するものである。また、「西彼杵道路」の一部を形成し、地域間の交流促進や産業振興・観光振興の活性化に寄与するものである。				
H26年度事業化	H25都市計画決定	H27年度用地着手	H27年度工事着手		
全体事業費	約133億円	事業進捗率	約31%	供用済延長	— km
計画交通量	13,100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)
	(事業全体) 1.24 (残事業) 2.02	73/118億円 〔事業費：72/117億円 維持管理費：0.79/0.79億円〕		147/147億円 〔走行時間短縮便益：138/138億円 走行費用減少便益：5.1/5.1億円 交通事故減少便益：4/4億円〕	基準年 平成30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=1.23~1.25（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.14~1.39（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.19~1.30（事業期間±2年） 【残事業】B/C=2.00~2.03（交通量 ±10%） B/C=1.84~2.24（事業費 ±10%） B/C=1.97~2.08（事業期間±1年）				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・長崎市と佐世保市とのアクセス性の向上（地域間の連絡時間短縮による産業振興及び緊急医療の支援） ・都市内ネットワークの形成（時津町内の慢性的な交通渋滞の緩和による産業振興・物流活動等の活性化） ・緊急・災害時への対応（津波浸水区域の回避に伴う緊急医療の支援） 				
関係する地方公共団体等の意見	「時津町」・「西彼杵道路・長崎南北幹線道路建設促進期成会」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	西彼杵道路の一部である小迎バイパス（延長6.1km）が平成25年3月23日に供用。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	用地取得率約89%、事業進捗率約31%（平成30年3月末時点）				
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地質の相違等への対策による工事の遅れが課題。用地取得率は約90%と進捗が図れており、引き続き用地・工事の進捗を図り、早期供用を目指す。				
施設の構造や工法の変更等	詳細地質調査に伴うトンネル掘削方法等の変更				
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

位置図



標準断面図



- ※ 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30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-2 道路改築事業 一般県道奥ノ平時津線 (時津工区)

長崎県

1

位置図

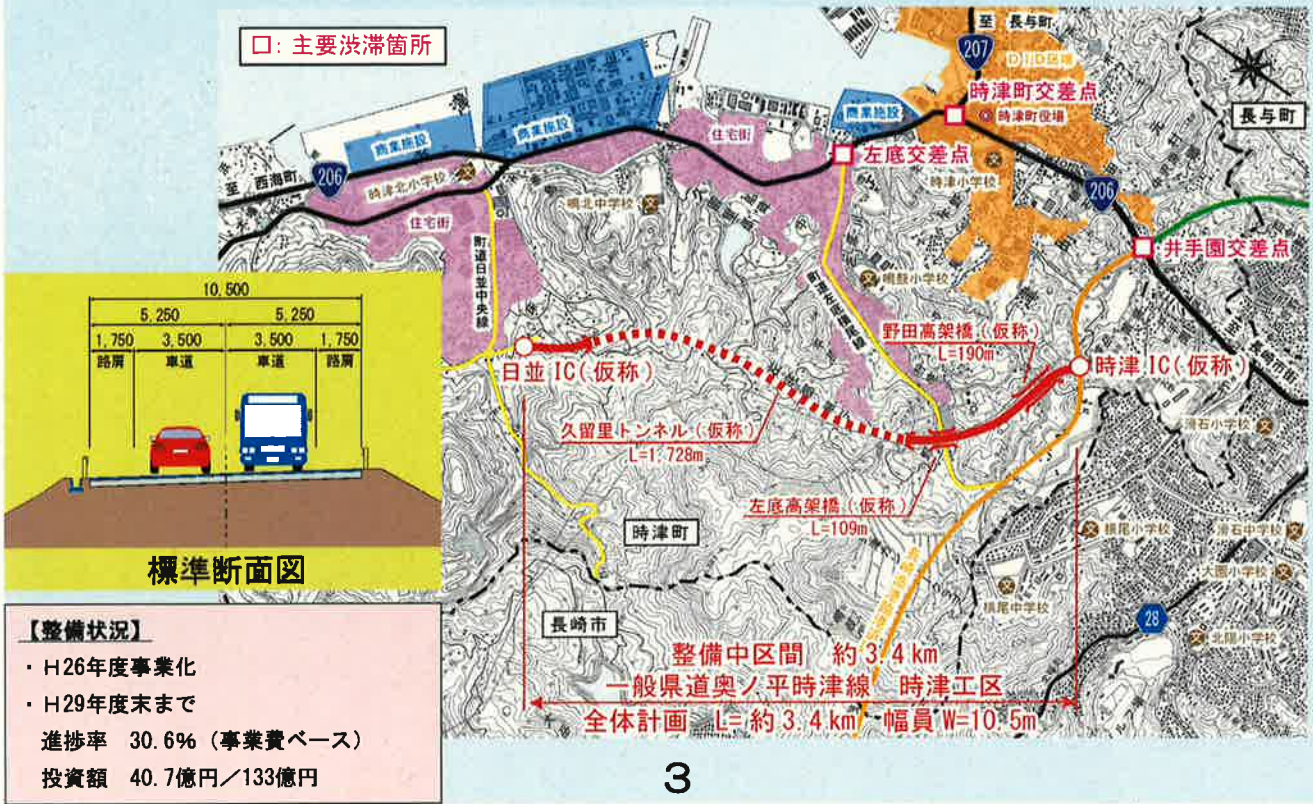


2

事業概要

◆事業の目的

一般県道奥ノ平時津線「時津工区」は、**長崎市と佐世保市を1時間以内で結ぶ**ことを目指して整備している域高規格道路「西彼杵道路」の一部であり、**時津町中心部の渋滞を緩和**する事業。



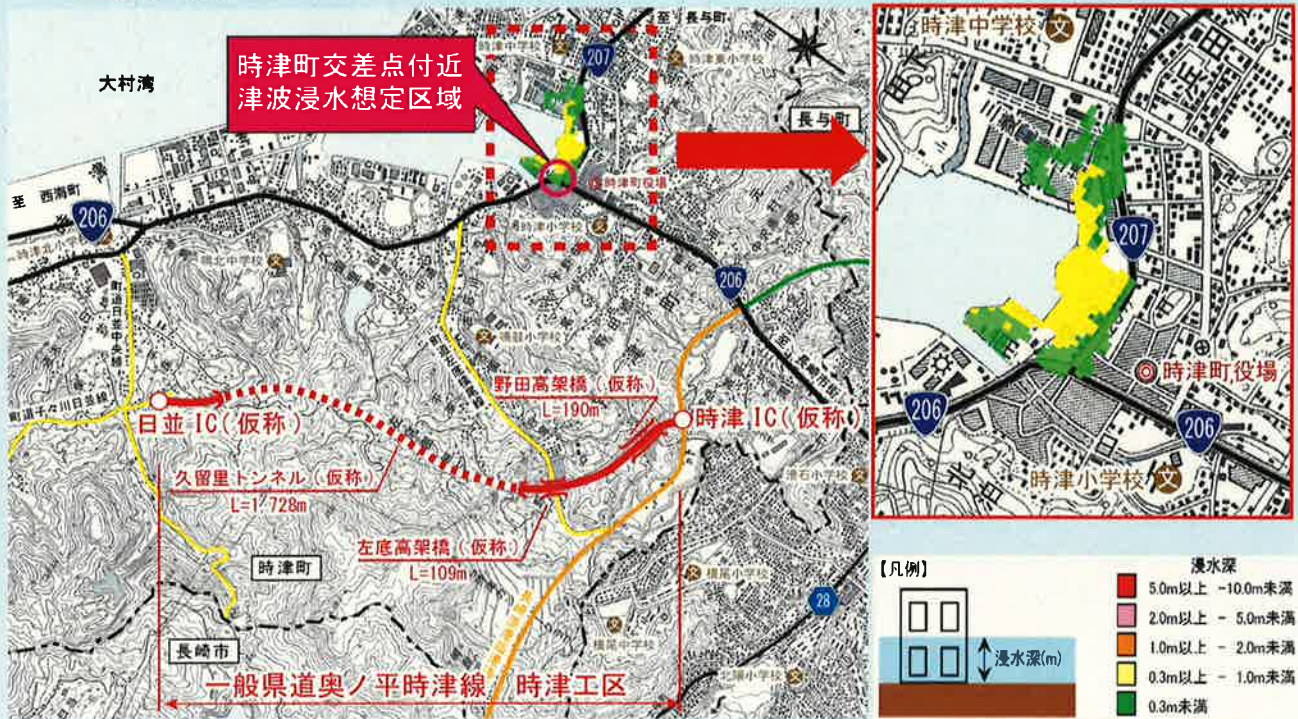
事業の必要性 (交通混雑の緩和・解消)

- ・ 時津町中心部の国道は慢性的な交通混雑が発生しており、左底交差点等で頻繁に渋滞が発生。
- ・ 一般県道奥ノ平時津線を整備することにより、交通の分散を図り、交通混雑を緩和・解消し、安全かつ円滑な交通の確保を図る。



事業の必要性（津波浸水想定区域の回避）

- ・時津町交差点付近は「大村・諫早北西付近断層帯」が起因する地震津波による浸水が想定されることから、現道は災害時の緊急輸送道路としての役割を果たせない。
- ・一般県道奥ノ平時津線を整備することにより、現道の機能を補完、代替し、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与する。



資料：長崎県津波浸水想定（第2版）

再評価に至った理由（1）

【事業費増】 89億円(前回) → 133億円(今回)

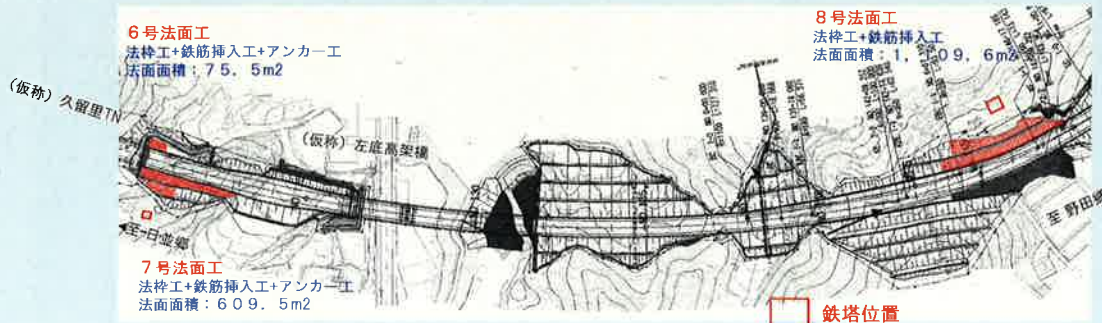
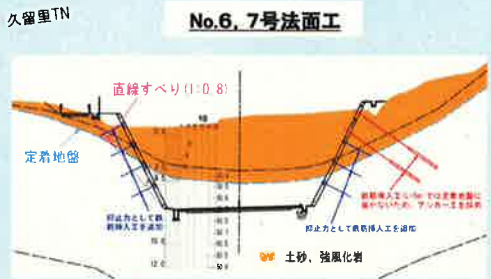


事業費増の内容	増額	主な増額理由
①土質等の相違に伴う増	約8.5億円	1) 切土部の土質が悪かったことから法面対策工を追加 2) 支持地盤が想定より深かったため場所打ち杭の追加や橋台位置を変更
②施工工法の見直しによる増	約29.5億円	1) トンネル施工に当たり、土質が悪かったため、掘削パターンを変更し、補助工法やインパートを追加 2) 現地状況及び工事工程を検討した結果、各工専用道路を追加
③その他の増	約6.0億円	1) 関係機関および地元との協議の結果、機能復旧のための跨道橋を追加 2) 詳細な測量設計及び関係機関との協議結果、現道交通状況等を勘案し、仮設迂回路を追加
計	約44.0億円	

再評価に至った理由 (1)

①土質等の相違に伴う増

- ・地質調査の結果、切土部の土質が悪かったため、法面对策工を追加



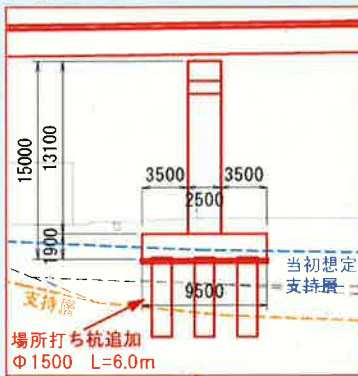
7

再評価に至った理由 (1)

①土質の相違に伴う増

- ・地質調査の結果、支持地盤が想定よりも深かったため、場所打ち杭の追加や橋台位置を変更し橋長を延長

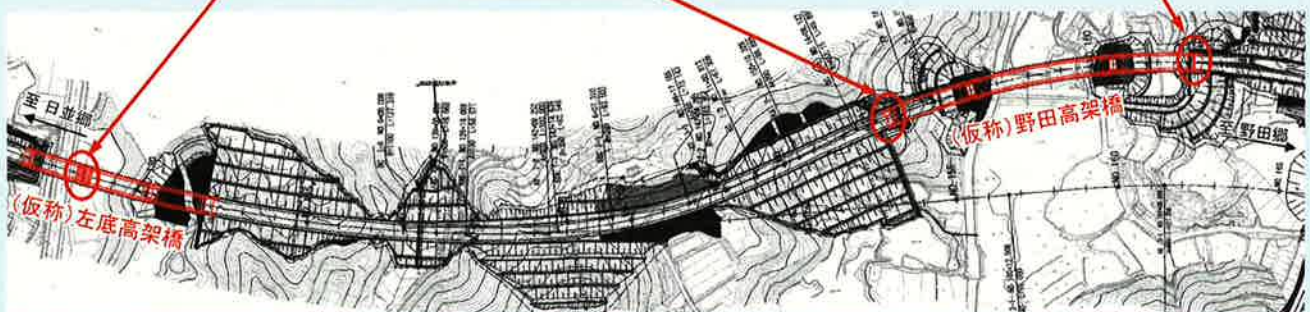
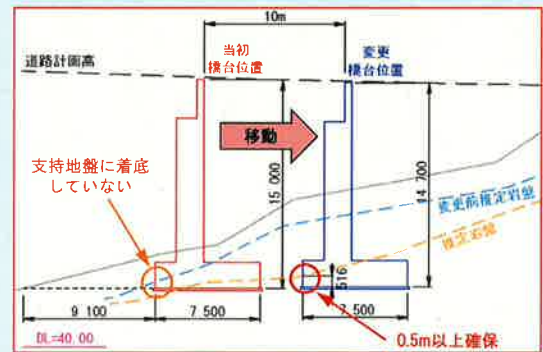
(仮称)左底高架橋
支持層が深かったためP1橋脚の
現場打ち杭を追加



(仮称)野田高架橋
支持層が深かったためA1
橋台の現場打ち杭を追加



(仮称)野田高架橋
支持層が深かったため、0.5m以上の根入れを
確保した場所にA2橋台位置を移動し橋長を延長

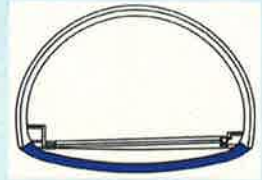
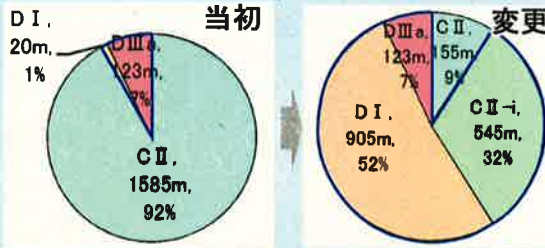


8

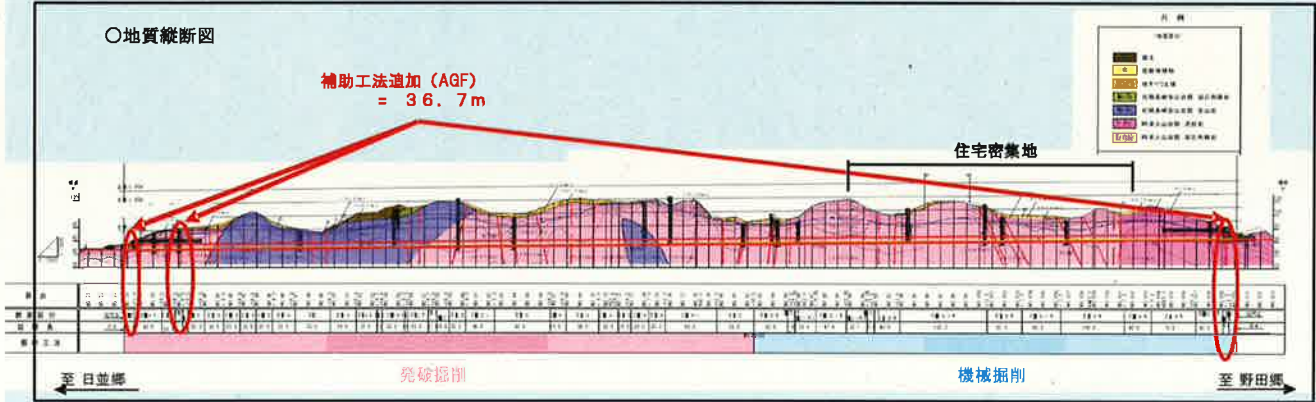
再評価に至った理由 (1)

②掘削方法の変更等トンネル事業費の増

・(仮称)久留里トンネルにおいて、当初想定との土質の相違に伴い、掘削パターンを変更
また、補助工法およびインパートを追加

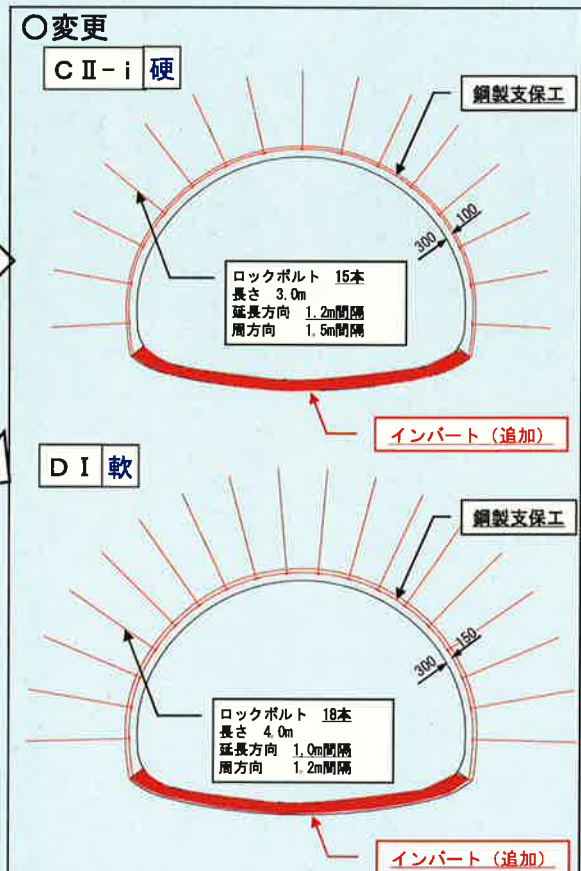
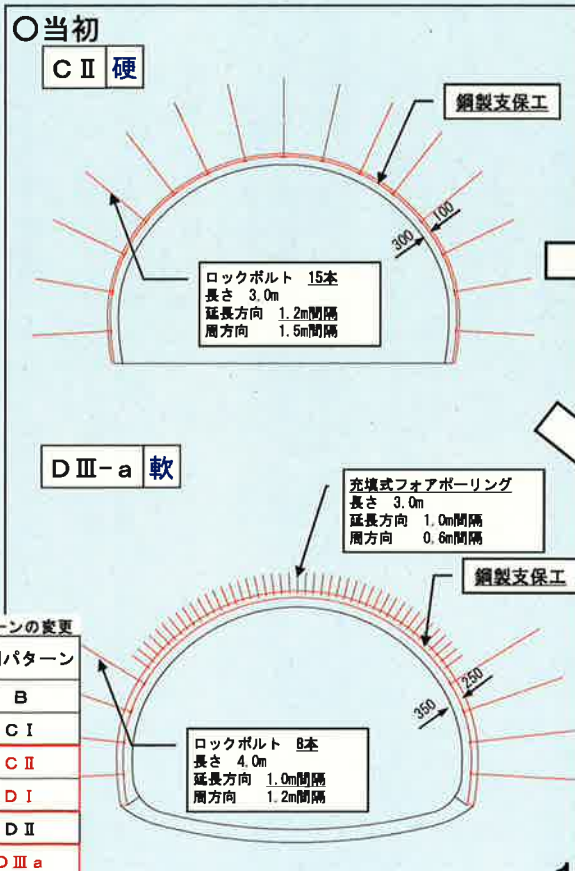


インパート必要箇所 : 91%
Dパターン : 59%



9

再評価に至った理由 (1)

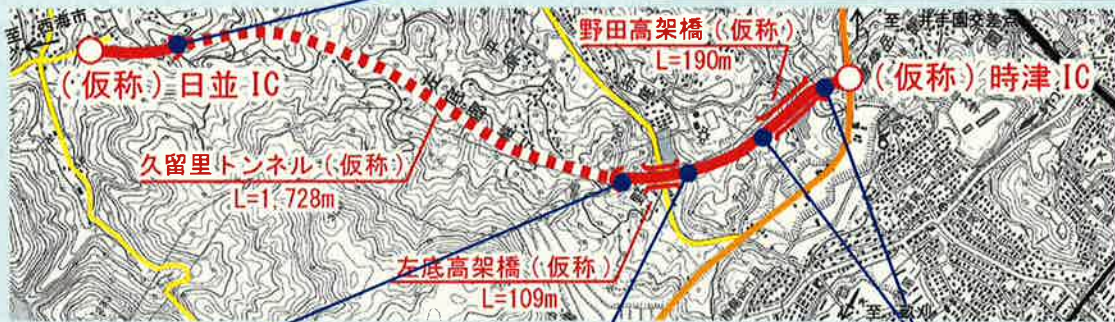
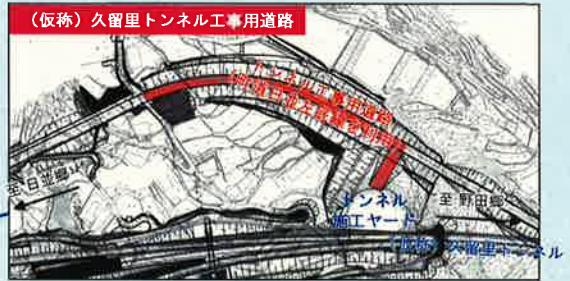


10

再評価に至った理由（1）

②施工工法の見直しにより、工専用道路を追加

・当初計画の工専用道路は、道路本線部または、既存の道路を利用して施工を予定していたが、地元住民との協議調整により、大型構造物であるトンネル・橋梁下部工施工のために必要な工専用道路を追加



11

再評価に至った理由（1）

③その他の増

・関係機関及び地元との協議の結果、周辺の利用状況等から生活道路の機能復旧道路として、跨道橋を追加。



12

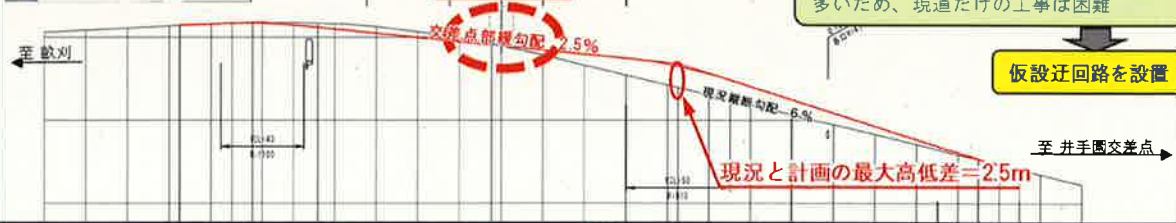
再評価に至った理由（1）

③その他の増

- ・ 詳細な測量設計及び関係機関協議の結果、交通状況等を勘案し、現道交通の安全な通行を確保するため迂回路を追加。



井手園交差点付近



13

再評価に至った理由（2）

【完了工期】 H 3 2 (新規事業採択時) → H 3 4 (変更)

◆完了工期の延伸

- ・ 各種対策工事の追加に伴う事業量の増加



14

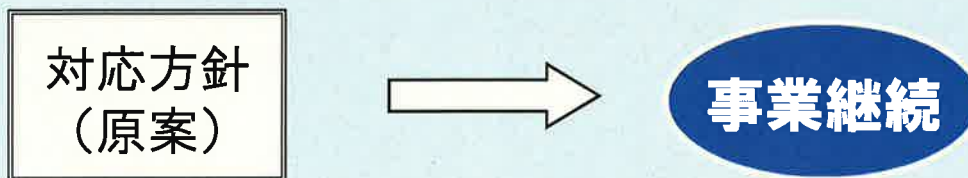
【B/C】1. 4 (新規事業採択時) → 1. 24 (今回)

〔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 (各種対策工事の追加に伴う事業量の増加等)

〔プラス要因〕

- ・ 交通量の増加 (時津町の埋立開発に伴う)
- ・ 小型貨物車の原単位の変更 (平成30年2月の費用便益分析マニュアル改定に伴う)



【事業の経緯】

別添資料1


道維-8 街路事業 西高田線の経緯

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	-	H15	H21	41.3	1.82	道路1.27km
第1回審議 (H24)	事業採択後 10年経過	H15	H31	46.0	1.93	道路1.27km
第2回審議 (H29)	再評価後 5年経過	H15	H31	46.0	1.93	道路1.27km
第3回審議 (H30:今回)	再評価 後変更	H15	H38	43.0	1.52	・路線の見直しによる計画の変更 道路1.33km

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：長与町 都市計画課

担当課長名：日名子 達也

事業名	長崎都市計画道路事業 3・5・411 西高田線		事業区分	街路事業	事業主体延長	長与町
起終点	自：長崎県西彼杵郡長与町嬉里郷字五反田 至：長崎県西彼杵郡長与町高田郷字岡崎					
事業概要	延長 L=1,330m、幅員 W=14m ・道路築造 L=1,330m、橋梁 N=1橋					
H15年度事業化	都市計画決定 あり		H17年度用地着手	H23年度工事着手		
全体事業費	43.0億	事業進捗率	62.8%	供用済延長	0.64km	
計画交通量	7,200台/日 (H42)					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.52	総費用 (残事業)/(事業全体)	70.54/70.54億円		基準年 平成30年
	(残事業)	5.10	事業費: 13.73/46.17億円 維持管理費: 0.10/0.10億円	走行時間短縮便益: 69.37/69.37億円 走行費用減少便益: 2.23/2.23億円 交通事故減少便益: -1.06/-1.06億円		
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】交通量変動 : B/C=1.37~1.67 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.39~1.67 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.50~1.53 (事業期間±1年)					
	【残事業】 B/C=4.59~5.61 (交通量 ±10%) B/C=4.73~5.53 (事業費 ±10%) B/C=5.05~5.15 (事業期間±1年)					
事業の効果等	・榎の鼻橋付近の連続交差点は、長与町で最も交通が集中する箇所であり、道路混雑が著しく中心市街地の活動に支障をきたしている。本線の整備により、町中心部の通過交通の排除と都市計画道路 高田線((主)長崎多良見線)の渋滞解消並びに適正な市街地形成が図られる。					
関係する地方公共団体等の意見	都市計画道路 高田線((主)長崎多良見線)の渋滞解消のために、早期整備が求められている。					
事業再評価監視委員会の意見	—					
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	本路線の一部(640m)を含む、榎の鼻土地区画整理事業(A=22ha)が平成29年5月に完成。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成29年度末までの事業進捗率は62.8%で、用地進捗は73.0%と進捗しており、今年度も用地取得を継続して行い、平成38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	本路線と他幹線道路の接続について、当初本路線終点部において接続を想定していた構想路線の事業化見通しが立っていないことから、終点部の見直しが必要となり、県道との接続位置およびJR長崎旧線との交差方法について再検討をおこなってきたが、関係機関との協議・調整に不測の期間を要したため、接続位置および交差方法変更に関する区間の用地補償交渉に着手できなかった。今後は、地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き事業の進捗を図り、平成38年度の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	JR長崎旧線との交差方法の変更(立体交差(ループ橋)→平面交差)、横断面構成変更(17m→14m)					
対応方針	見直し継続					
対応方針決定の理由	事業の必要性を考慮した場合、見直し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>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図</p>  </div> <div style="text-align: center;">  </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30年度 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道維-8 街路事業 西高田線

長与町

1

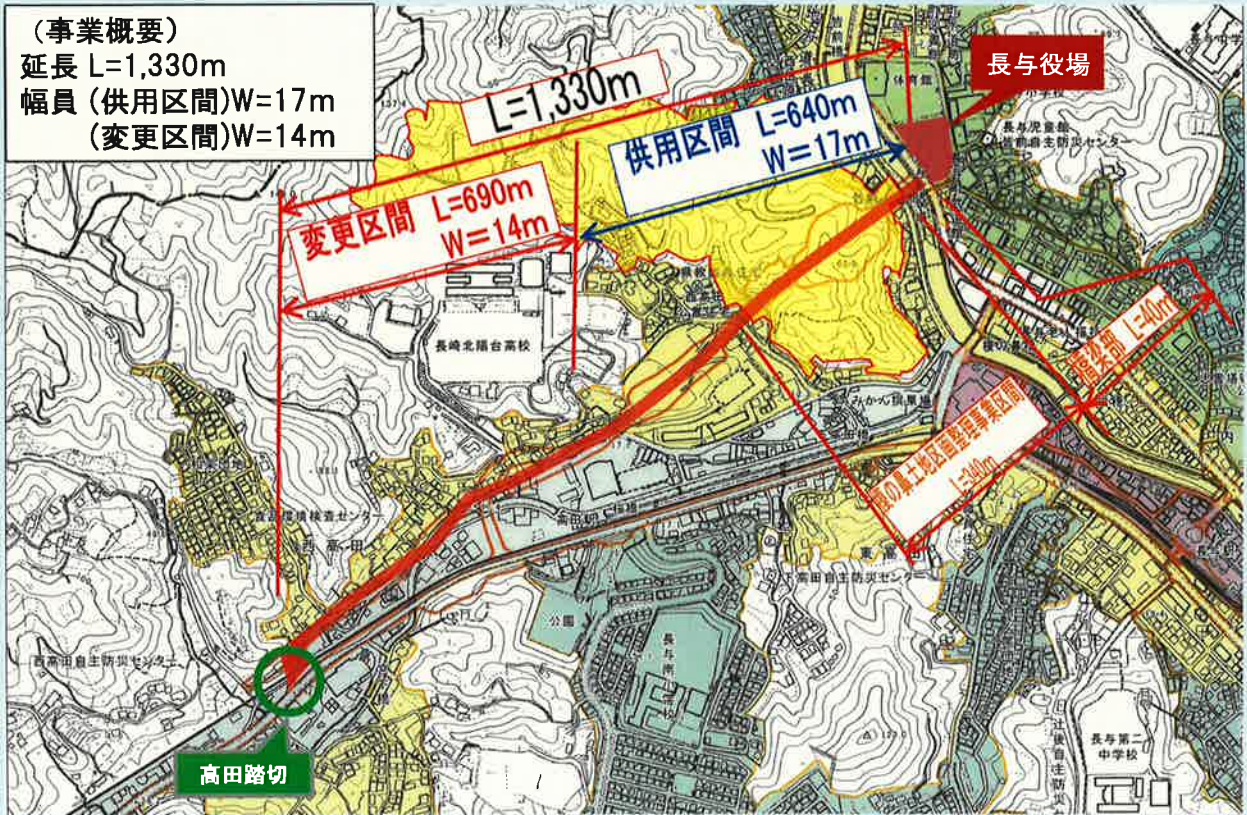
位置図



2

事業概要

(事業概要)
 延長 L=1,330m
 幅員 (供用区間) W=17m
 (変更区間) W=14m



3

事業の必要性

現況写真

ボトルネック箇所



250mの区間に3つの交差点



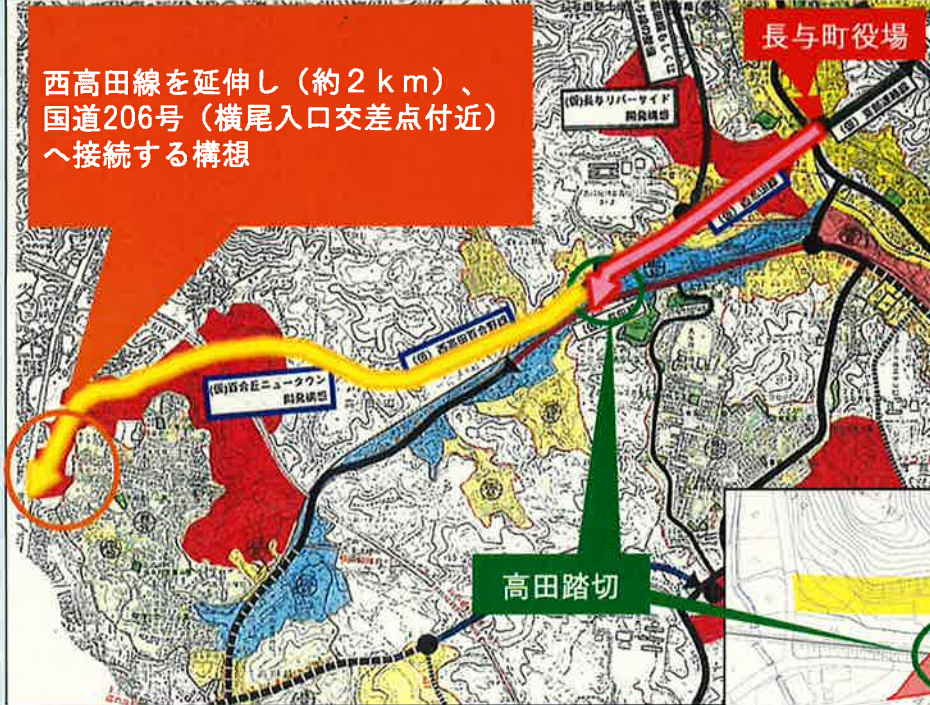
慢性的な渋滞の発生



4

再評価に至った理由 (1)

【完了工期】 H31(前回) → H38(変更)
変更① JRとの交差位置並びに交差方法変更
： 主な理由



西高田線より先線の整備の見通しがたかない
↓
終点部見直しの必要性
↓
高田踏切の平面拡幅により(都)高田線((主)長崎多良見線)へ接続

「都市計画図(H30.5月変更)」

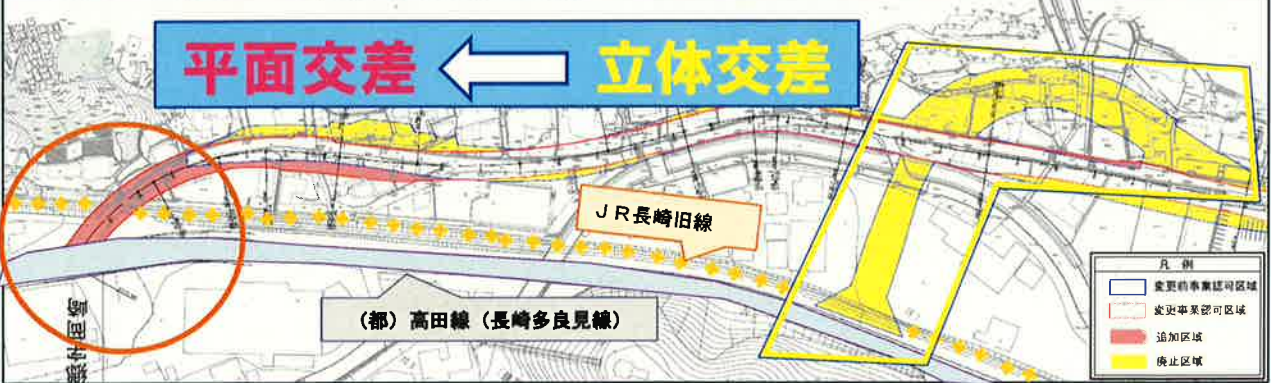


「長与町道路網マスタープラン(H7. 3月策定)より抜粋」 5

再評価に至った理由 (1)

【完了工期】 H31(前回) → H38(変更)
変更① JRとの交差位置並びに交差方法変更
： 変更案

「認可の変更区域を表示する図面(案)」



【事業延長】

(変更前) 1,270m → (変更後(案)) 1,330m

再評価に至った理由 (1)

【完了工期】 H31(前回) → H38(変更)

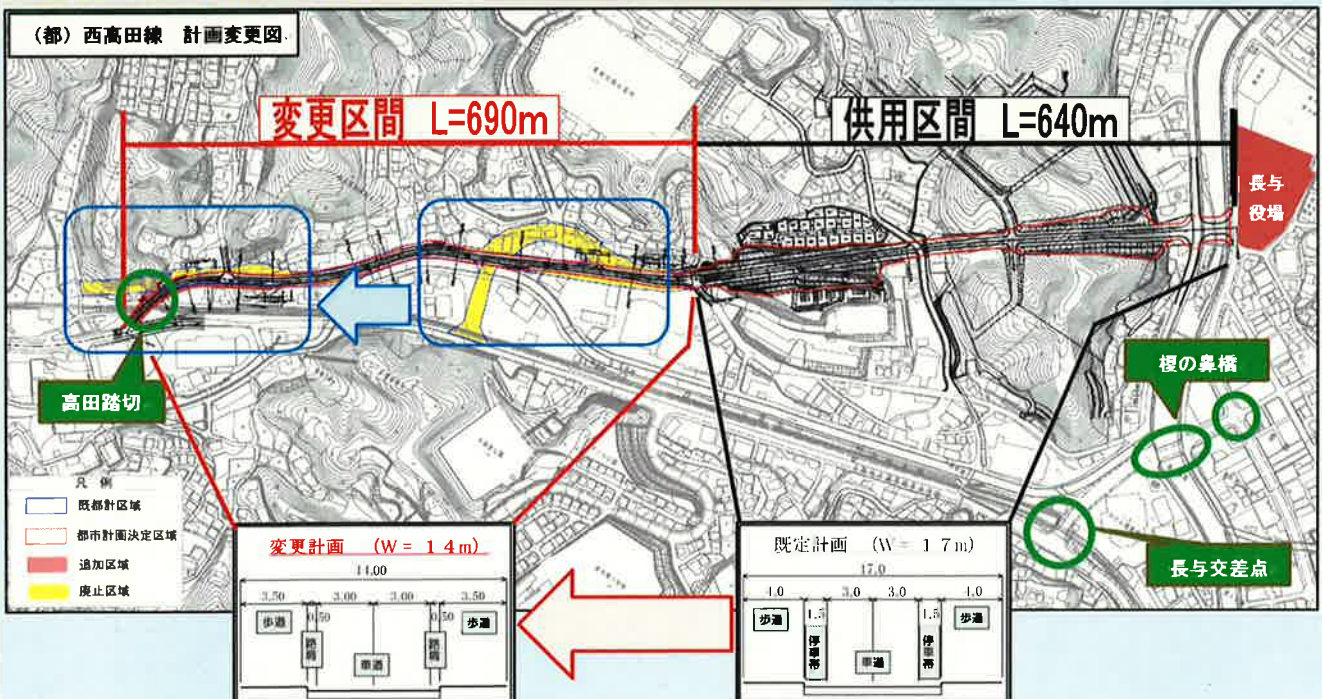
変更①-1 JRとの交差位置並びに交差方法変更
: 廃止した立体交差部イメージ



再評価に至った理由 (1)

【完了工期】 H31(前回) → H38(変更)

(都市計画決定変更(H30. 5. 8)の内容)



再評価に至った理由 (1)

【完了工期】 H31(前回) → H38(変更)

変更① JRとの交差位置並びに交差方法変更
: **関係機関協議**

立体交差に代わる代替案を複数示しながら協議した結果、
高田踏切の拡幅による平面交差案にて同意を得る

協議状況

JR九州圏長崎支社	長崎県警本部
H23. 3. 18	H24. 10. 11
H23. 12. 13	H28. 8. 10
H24. 4. 26	H29. 4. 21
H26. 11. 12	H29. 5. 25
H28. 2. 29	H29. 10. 26
H28. 6. 13 (同意書受領)	H30. 1. 15 (同意書受領)

立体交差から平面交差へ
の変更により道路線形が
大幅に変わる



この間、変更対象区間の
用地・補償交渉が実施で
きなかった

再評価に至った理由 (2)

【事業費】 46億円(前回) → 43億円(変更)

都市計画決定の変更による事業費の減

① JR長崎旧線との交差位置並びに交差方法
の変更(立体交差 → 平面交差)

② 幅員縮小(17m → 14m)

再評価に至った理由 (2)

【事業費】46億円(前回) → 43億円(変更)

主な事業費増減の内訳

(単位:億円)

費目	前回 (①)	変更 (②)	増減 (②-①)
用地費	14.7	11.3	-3.4
物件移転補償費	9.3	13.4	4.1
工事費	19.9	15.8	-4.1
測量試験費	2.1	2.5	0.4
合計	46.0	43.0	-3.0

費用対効果分析

【B/C】1.93(前回) → 1.52(現行)

〔マイナス要因〕

- ・工期延長(都市計画決定変更の不測の期間を要した)
(前回)H15~H31(17年) → (変更)H15~H38(24年)

〔プラス要因〕

- ・事業費の減(立体交差→平面交差、幅員縮小)
(前回)46億円 → (変更)43億円

対応方針
(原案)



見直し
継続