

# 再評価結果（令和元年度事業継続箇所）

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	H30年度工事着手		
全体事業費	20億円	事業進捗率	約49%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	16,500台/日（R12）					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.06 (残事業) 12.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 44/520億円 事業費：42/518億円 維持管理費：2.1/2.1億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 549/552億円 走行時間短縮便益：455/455億円 走行費用減少便益：70/72億円 交通事故減少便益：24/25億円	基準年 令和元年		
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=1.01~1.17（交通量±10%） 【残事業】B/C=11.20~13.69（交通量±10%） 事業費変動：B/C=1.05~1.07（事業費±10%） B/C=11.36~13.76（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=1.04~1.06（事業期間±10%） B/C=12.23~12.45（事業期間±10%）					
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。 島原道路の一部である諫早インター工区の栗面IC~小船越IC間（延長2.7km）が平成30年3月24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29年度に事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約52%</li> <li>・令和3年度の完成供用を目指す。</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が課題。引き続き工事の進捗を図り、令和3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						

※ 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。

# 令和元年度 第3回 長崎県公共事業評価監視委員会

## 再評価対象事業

道建-10

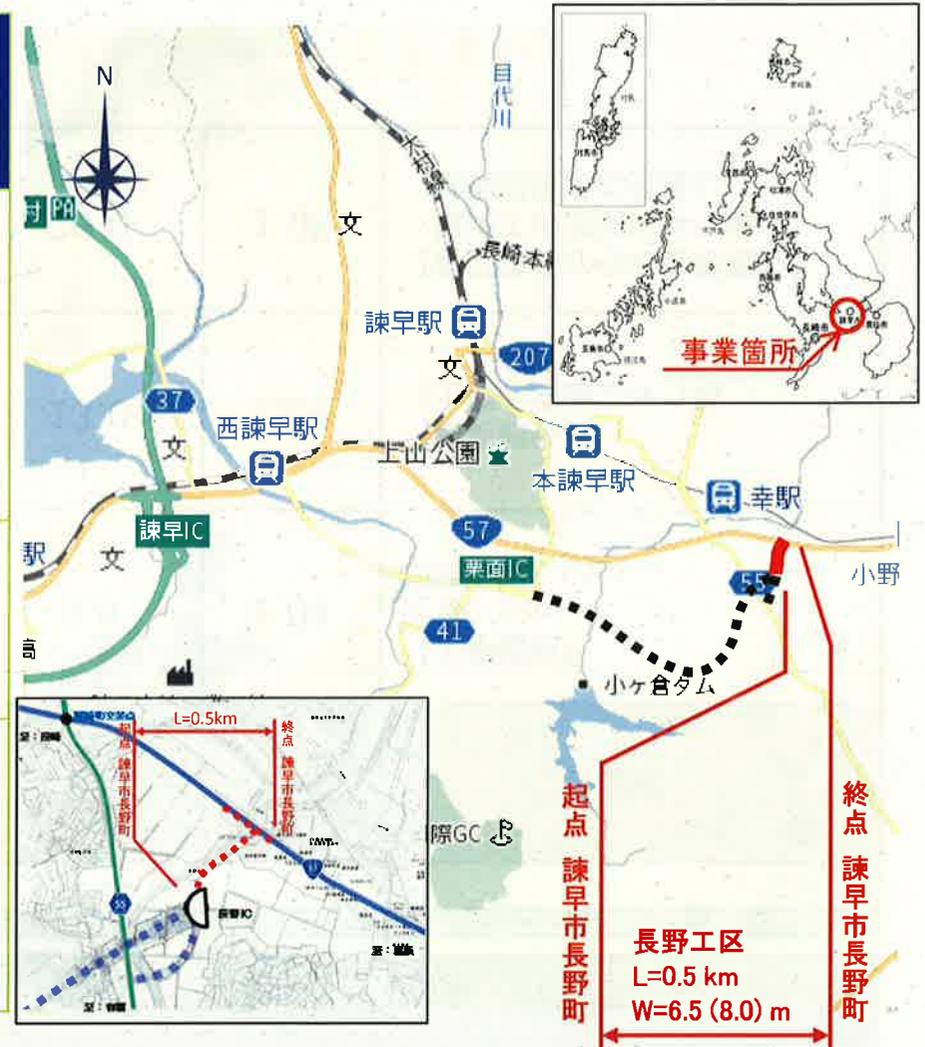
道路改築事業  
一般県道諫早外環状線  
(長野工区)

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	備考
		着工	完了			
当初 (H29新規評価)	—	H29	H30	9.0	1.04	【工事概要】 延長0.5km 幅員6.5(8.0)m
第1回審議 (H29年度)	社会情勢等の変化	H29	H32	13.0	1.04	【変更概要】 土質の相違に伴う増
第2回審議 (R1年度)	再評価後変更	H29	R3	20.0	1.06	【前回評価からの変更概要】 管渠工の追加に伴う増 地盤改良工の見直し



## 2. 目的・事業概要・これまでの経緯

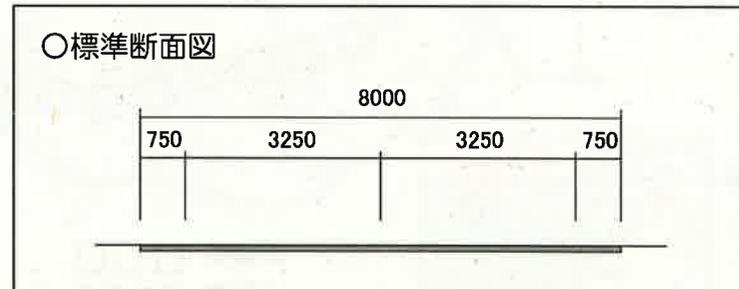
### ◆目的

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交差点の混雑緩和、安全安心な生活道路の確保を目的としている。



### ◆事業概要

計画延長等	L=0.5km
幅員	W=6.5(8.0)m
計画交通量(R12)	16,500台/日



### ◆これまでの経緯

平成29年度	事業化、用地買収着手
平成30年度	工事着手、用地買収完了

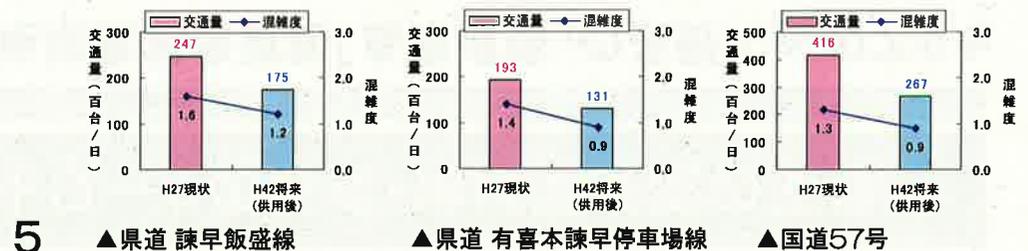
事業進捗率 約49%(事業費ベース)  
 用地進捗率 100%(面積ベース)

### 3. 事業の効果・必要性(交通混雑の緩和)

- ・主要渋滞箇所の緩和(主要渋滞箇所である鷲崎町交差点の混雑緩和)
- ・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(鷲崎町交差点を迂回する交通の転換)

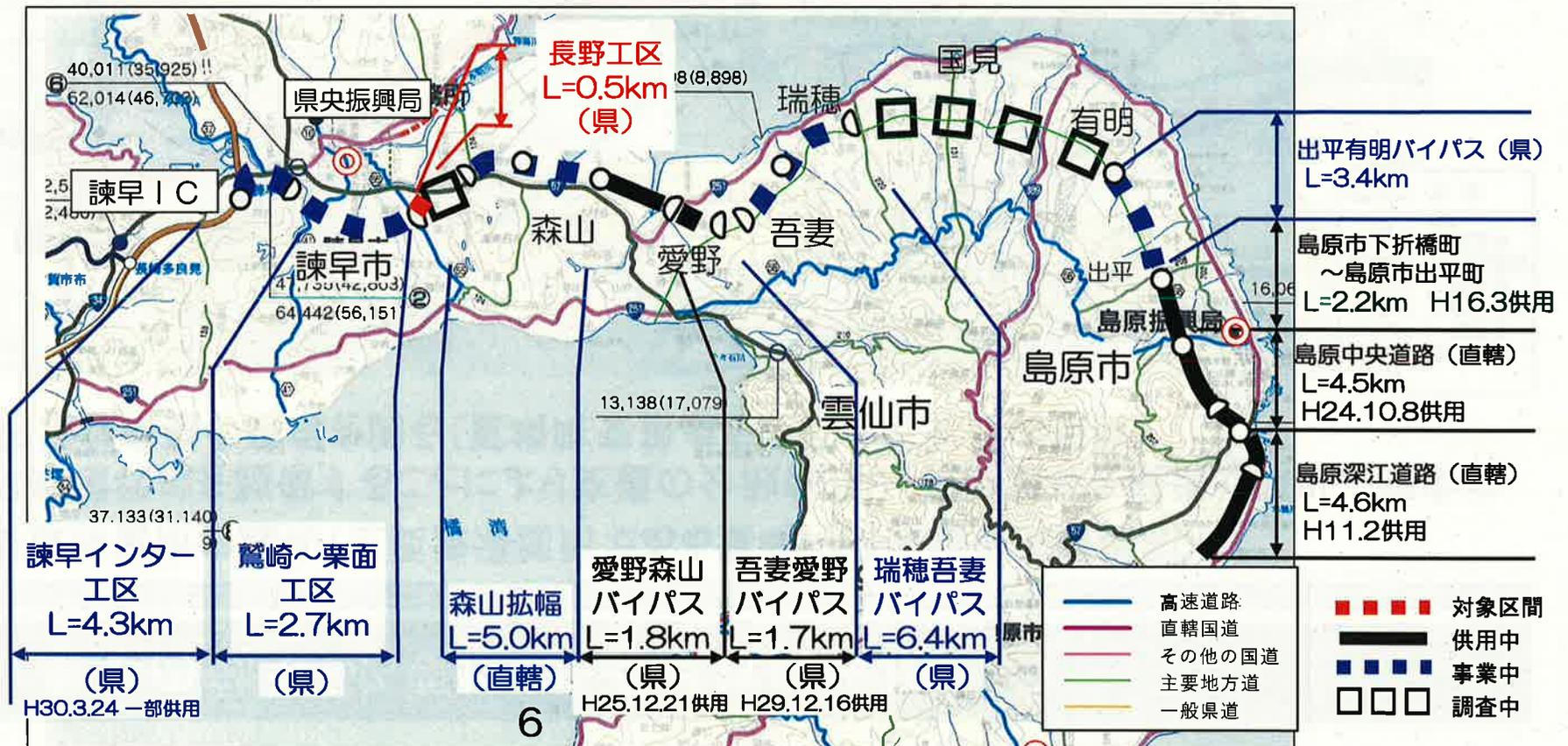


■今後期待される効果(交通量、混雑度の変化)



### 3. 事業の効果・必要性(広域ネットワークの形成・地域間交流の支援)

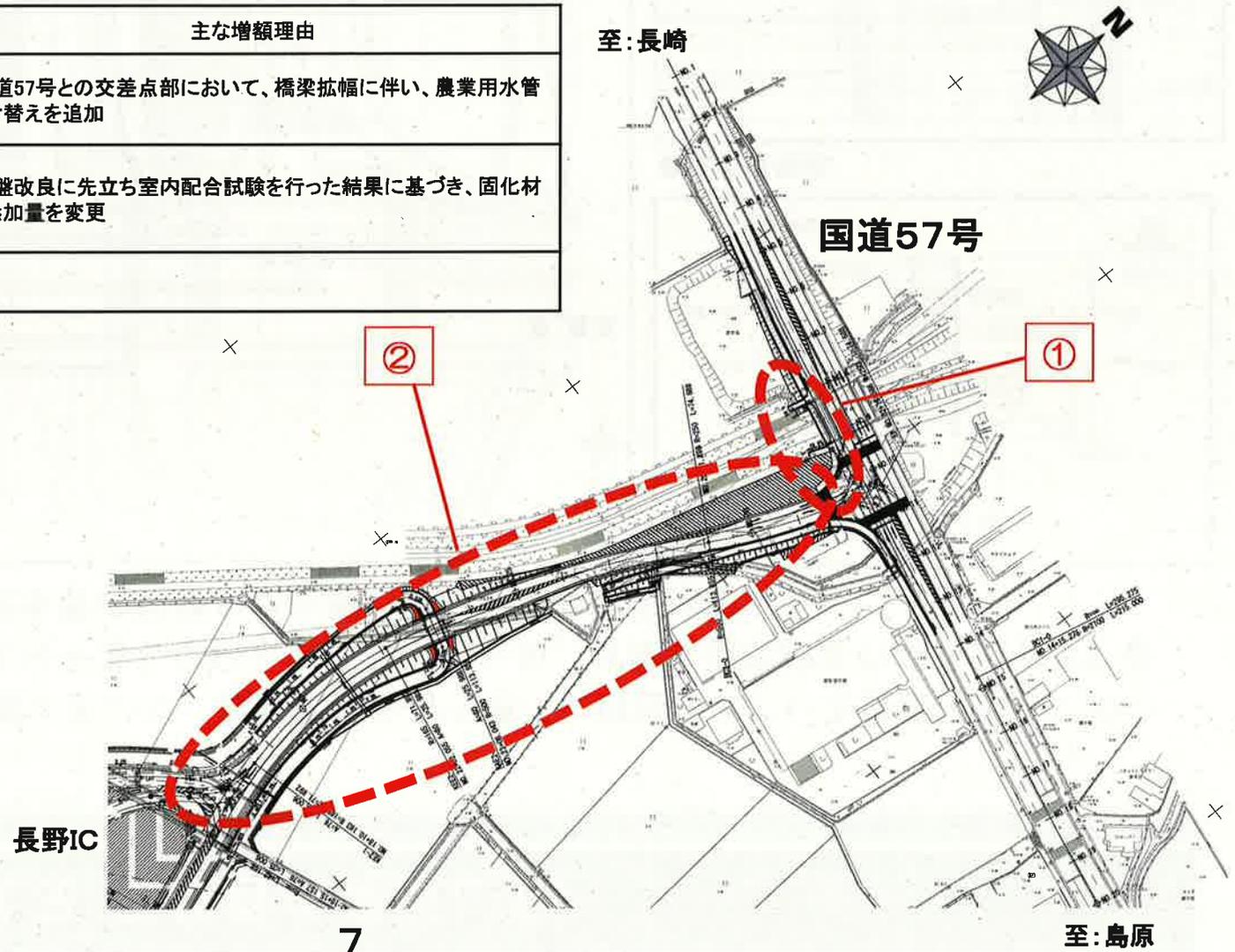
- ・一般県道諫早外環状線「長野工区」は、地域高規格道路「島原道路」の長野ICへのアクセス道路である。
- ・島原道路の整備により、南島原市深江町から諫早インターへ所要時間が90分から40分へ50分短縮され、島原半島地域と県央地域の地域交流を促進し、地域活性化が期待される。
- ・島原半島には3次救急医療施設がなく、大村市にある3次救急医療施設への重篤患者の搬送時間の短縮により、安全で安心できる生活の実現が期待される。



# 4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費増】 13億円(前回) → 20億円(今回)

事業費増の内容	増額	主な増額理由
①管渠工の追加に伴う増	約4億円	・国道57号との交差点部において、橋梁幅に伴い、農業用水管の付替えを追加
②地盤改良工の見直し(固化材添加量の増)に伴う増	約3億円	・地盤改良に先立ち室内配合試験を行った結果に基づき、固化材の添加量を変更
計	約7億円	



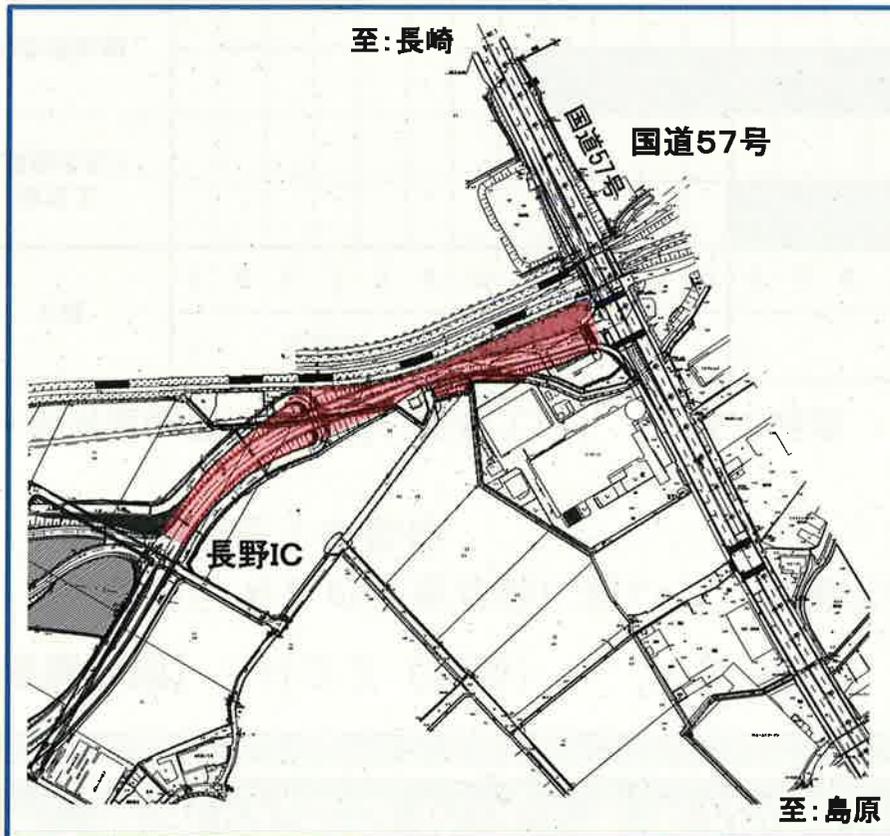


## 4. 事業の進捗状況(事業費の見直し②)

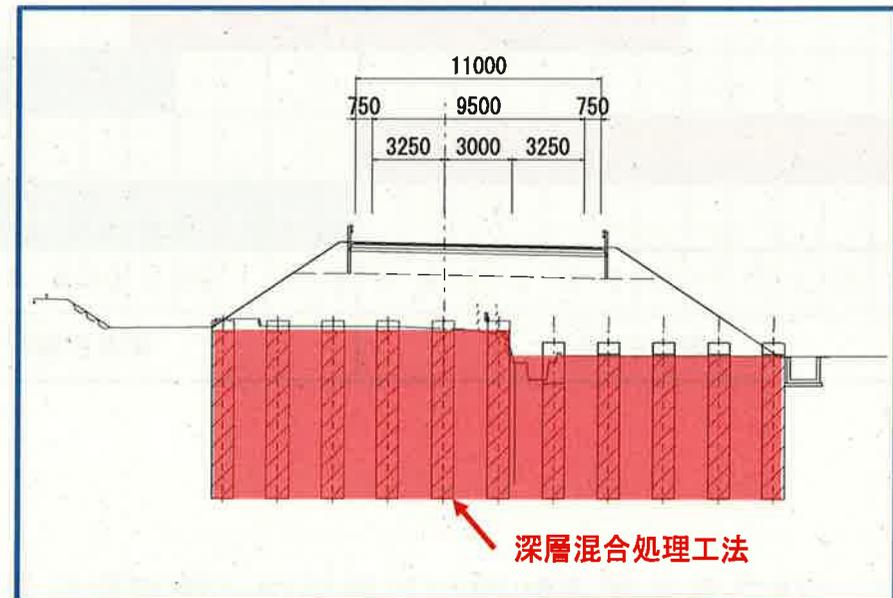
### ②地盤改良工の見直し(固化材添加量の増)に伴う増

○地盤改良に先立ち室内配合試験を行ったところ、固化材の添加量が増加したことによる変更

#### ●平面図(地盤改良箇所)



#### ●標準断面図



## 4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【事業期間】 H32(前回) → R3(今回)

- ・ 国道57号との交差点部において、農業用水管(埋設物)の付替えに時間を要するため、事業期間を1年延伸

○一般県道諫早外環状線(長野工区) 工事工程表

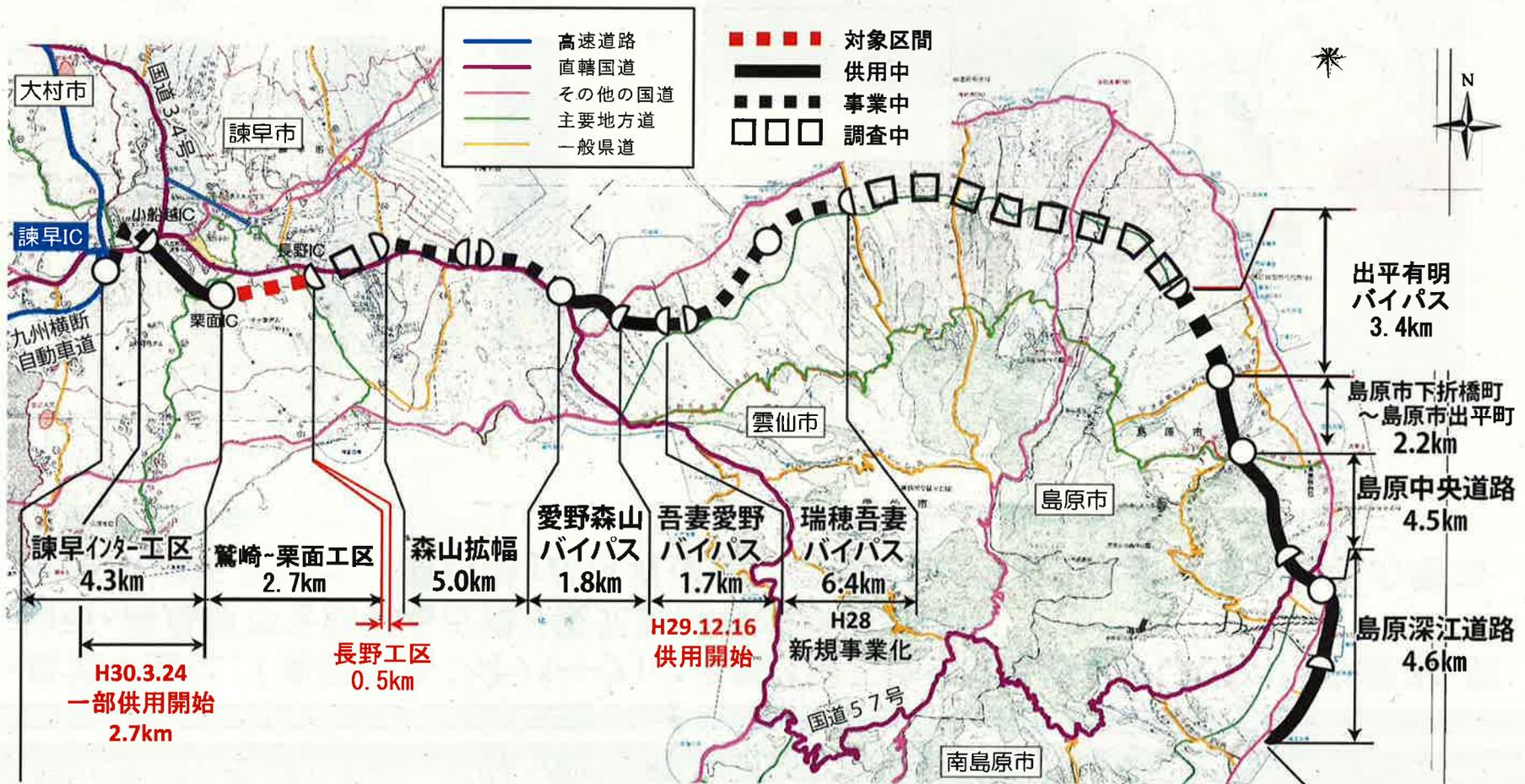
工種	平成31年度(令和元年度)												令和2年度												令和3年度												
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
改良工 (舗装含む)																																					
川床橋拡張																																					
管渠工																																					
地盤改良工																																					

工法検討・管理者協議

■ : 変更前  
■ : 変更後

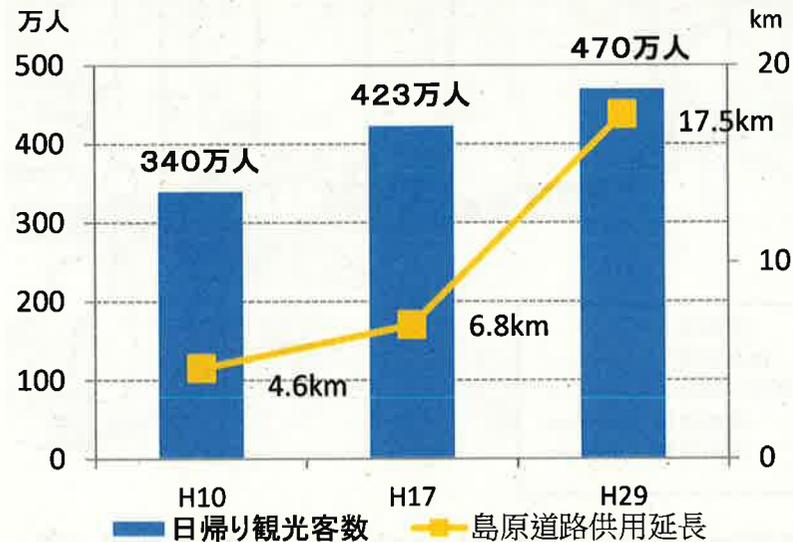
# 5. 社会経済情勢等の変化

- ・「島原道路」の一部である吾妻愛野バイパス(L=1.7km)、諫早インター工区の一部区間(栗面IC～小船越IC間L=2.7km)が平成29年度に供用している。
- ・諫早インター工区が令和2年3月に全線開通予定。



## 5. 社会経済情勢等の変化

- ・島原半島は、「島原半島ジオパーク」に代表される豊かな自然を有しており、島原市・雲仙市・南島原市を訪れる日帰り観光客は増加傾向である。
- ・平成30年6月には、「原城跡」が世界遺産に登録され、今後ますますの観光客の増加が見込まれる。



▲島原半島3市における日帰り観光客数と島原道路の供用延長  
(資料:長崎県観光統計)



▲将来の自動車流動量

## 6. 事業の投資効果

### ◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成29年度)	今回評価 (令和元年度)
残事業	5.0 = 476億円 / 95億円	12.5 = 549億円 / 44億円
全事業	1.04 = 476億円 / 456億円	1.06 = 552億円 / 520億円

※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

#### [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

#### [プラス要因]

- ・交通需要推計の更新(最新データ:H30.2)  
→当路線の計画交通量の増加(17,700台/日→19,900台/日)
- ・費用便益分析マニュアルの改定(プラス要因)  
→貨物車原単位(価格)の増加

#### [マイナス要因]

- ・事業費の増
- ・完成供用開始時期の遅延

#### [その他の要因]

- ・なし

### ◆ B/Cに含まれない効果

- ・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)

## 7. 対応方針(原案)

- ◆ 島原道路の長野ICへのアクセス道路であり、島原半島地域と県央地域の交流を促進し、地域産業の活性化や観光振興に寄与する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約49%[9.38億円/20億](平成30年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで100%となっている。
- ◆ 「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」等により、県央地域発展のため早期整備を要望されている。
- ◆ 工事費増及び期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

