

令和3年度 再評価実施個所別表

(漁港整備事業 長崎漁港)

担当部課名:水産部漁港漁場課

地区名(漁港・漁場名)	長崎漁港		
事業名	漁港整備事業		
事業主体名	長崎県		
再評価対象事由	事業採択後10年を経過した事業		
事業目的	三重地区においては、水産物流通拠点として、安全・安心な水産物の流通機能の強化と災害時の陸揚げ機能の確保を図るため、高度な衛生管理に対応した耐震強化岸壁と荷捌き所の一体的な整備を行うとともに、陸上流通の安全確保のための臨港道路の改良等を行う。 長崎地区においては、長崎県地域防災計画に基づき、人員・緊急物資等の海上輸送機能などの防災拠点機能の確保を図るため、耐震強化岸壁及び道路の整備を行う。		
	計 画		
事業実施期間	H23～R5		
全体事業費	33,611百万円		
(進捗率)	(75%)		
令和2年度迄投資額	25,197百万円		
令和3年度当初予算	1,731百万円		
主な事業内容(○はR4以降計画があるもの)			
	○	内防波堤(E)(改良)	48m
		-2.5m泊地	3,700m ²
	○	-6m岸壁(B)(改良)	490m
		-6m岸壁(C)(改良)	290m
	○	-4m岸壁(A)(改良)	220m
	○	道路(琴海線)(改良)	2,180m
	○	道路(時津線)(改良)	5,400m
	○	荷捌所(改良)	2棟
漁業情勢、社会経済情勢等の変化			
		計画策定時(H23)(H21港勢)	再評価時(R3)(H30港勢)
登録漁船		267隻	215隻
利用漁船		879隻	841隻
(漁業生産額(属地))		(18,608百万円)	(18,387百万円)
漁業生産量(属地)		71,979トン	67,372トン
(正組合員数)		(121人)	(93人)
組合員数		209人	158人
漁業情勢、社会経済情勢等の変化の原因	漁業生産量は横ばいであるが、漁業後継者の減少及び漁業従事者の高齢化などによる漁船の減少が問題となっている。		
整備効果の発現状況 (供用開始状況等)	長崎地区においては、耐震強化岸壁及び道路等が完成し、災害発生時に人員・緊急物資・復旧資材等の海上輸送機能などの防災機能の強化が図られた。 三重地区においては、荷捌所の一部が完成し、高度衛生管理に対応した出荷体制の強化が図られた。		
未着工及び工事遅延等の理由及び解決の見通し	三重地区の荷捌所の一部において、未着手となっている箇所があるが、荷捌き機能を停滞させることなく、共用しながらの工事による工程の調整によるものであり、完成に向けて調整が整えられている。		
費用対効果分析手法の活用の有無	B/C(前回)=1.29	B/C(今回)=1.25	変動額
コスト縮減の可能性	無し		
事業主体における再評価の結果に基づく対応方針(案)	継続		
(コメント)	漁港施設の質的な改善(港内静穏、漁船係留)により漁業従事者の安全で快適な労働環境の改善を図る。		

令和3年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

漁港-1 漁港整備事業
長崎漁港

事業主体 長崎県

再評価の理由 事業採択後10年経過



1

1. 審議経過

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)		H23	H32	244.0	1.29	【三重地区】 -6m岸壁(B)(改良) 490m -6m岸壁(C)(改良) 290m -4m岸壁(A)(改良) 220m 荷捌所(改良) 2棟 他
第1回審議 (R3)	事業採択後 10年経過	H23	R5	336.1	1.25	【三重地区】 -6m岸壁(B)(改良) 490m -6m岸壁(C)(改良) 290m -4m岸壁(A)(改良) 220m 荷捌所(改良) 2棟 他 【長崎地区】 -5m岸壁(C)(改良) 180m 道路 590m 橋梁(A) 1基 他

※国の事業計画変更済み

2

2-1. 目的・事業概要(三重地区)



3

2-2. 目的・事業概要(長崎地区)



4

3. これまでの経緯

【事業費増】243.9億円(当初)→ 336.1億円(現行)

①水産物出荷機能の強化

今後の中国への輸出量増加や就労環境改善化に対応するため、高度衛生化に配慮したレイアウト変更や魚体自動選別機の整備等を追加。

②防災機能の強化

東日本大震災を契機とし、全国有数の産地市場を有し、被災による経済活動への影響が著しい長崎漁港においては、数百年年に一度の確率で起こりうる地震に対応した設計手法を適用。有事の際に変状が安全性や利用に及ぼす影響を最低限とするため、許容変形量を基にした解析を実施。

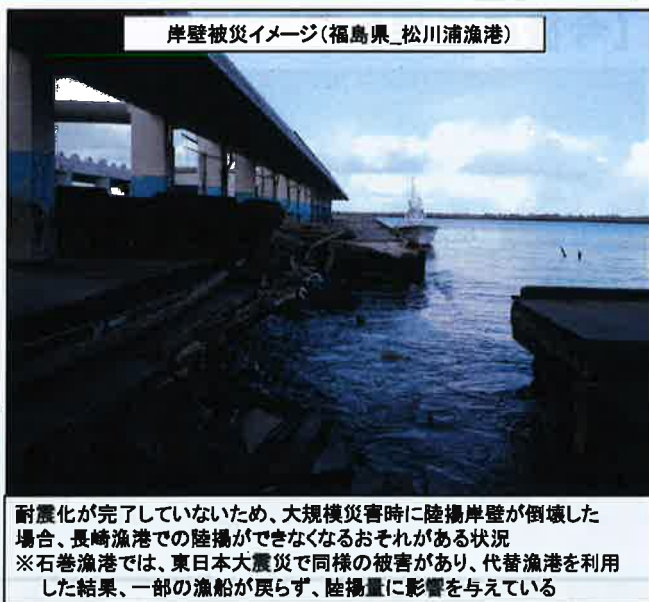
【完了工期】 H32 (当初) → R5 (現行)

①着工後、荷さばき所の杭の支持地盤が軟弱であることが判明し工法を変更

②輸出拡大に向けた新たな施設整備の追加
(活魚センター改修、製氷施設)

5

4-1. 事業の効果・必要性(三重地区)



- 荷捌所の壁や岸壁に屋根がないため、直射日光や雨の影響を受けることに加え、鳥糞が進入可能な状態となっており、異物混入等による水産物の品質低下が危惧されている状況。
- 大規模地震が発生した場合、陸揚岸壁が倒壊し、水産物の流通機能が停止し、地域経済の停滞が危惧されている状況。

6

4-2. 事業の効果・必要性(長崎地区)

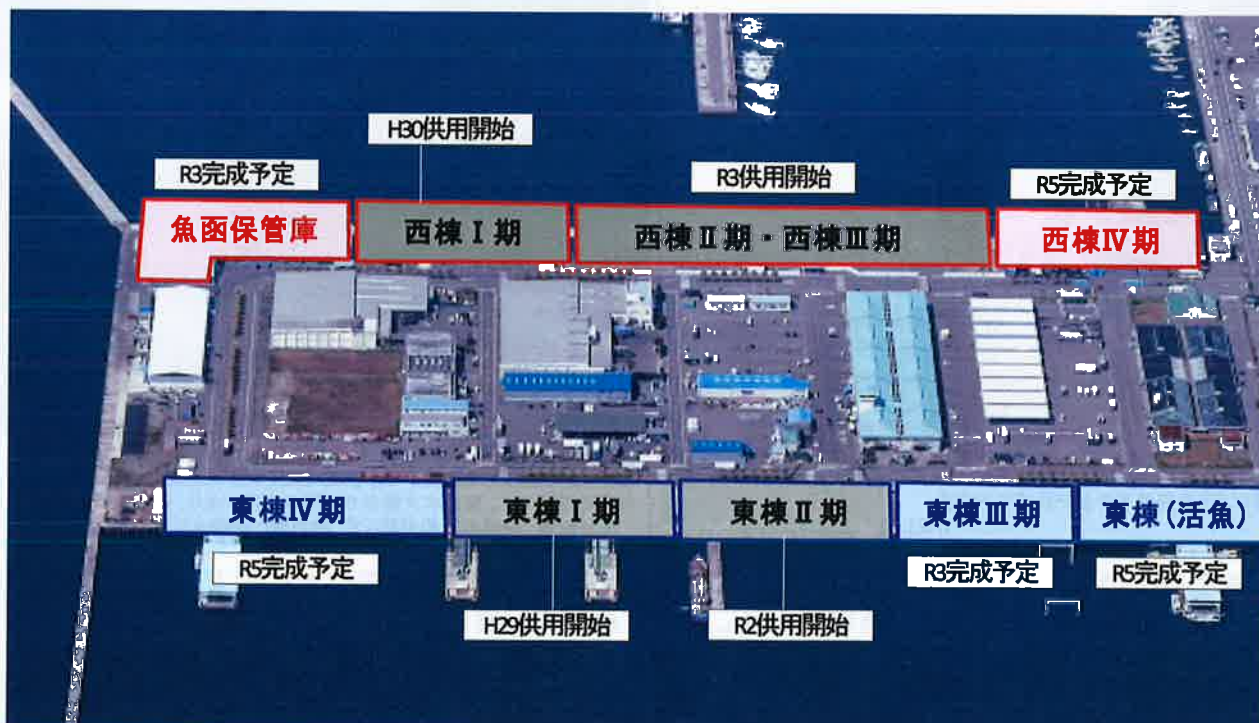


- 長崎市中心部において、大規模地震発生後の人員・緊急物資・復旧資材等の海上輸送機能などの防災機能の確保が必要。
- 築造後約50年が経過し、老朽化が著しい施設について、緊急的な長寿命化対策が必要。

7

5. 事業の進捗状況

【今後の工程】



8

6. 事業の投資効果

費用対効果分析

【B/C】1.29(当初) → 1.25(現行)

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増(事業量の見直し)
- ・工期の延長(施工方法の変更等)

〔プラス要因〕

- ・自動選別機整備に伴う便益の追加
- ・魚市場取扱金額の上昇

〔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水産物出荷機能の強化	約49.7億円	高度衛生化に配慮したレイアウト変更や魚体自動選別機の整備等を追加 活魚センターの改修やシャーベット状氷の製氷施設整備の追加。
②防災機能の強化	約31.6億円	東日本大震災を踏まえた耐震設計手法の適用。
計	約81.3億円	

9

7. 対応方針(原案)

- 近年、食の安全・安心に対する国内外の消費者ニーズが非常に高まっていることから、中国向け輸出の増加等、販路拡大の取り組みを推進する高度衛星管理に対応した整備が必要不可欠であり、本県の水産業の成長に寄与する重要な事業である。
- 災害等有事の際の水産物流通機能を確保すると共に、漁業者や市場関係者などの経済損失を低減するため、事業の早期完成が求められている。
- 長崎漁港は、全国で13港しかない水産業の振興上特に重要な漁港である特定第3種漁港に位置付けられており、全国第3位の取扱金額を誇る全国屈指の漁港である。
- 荷捌き所について、西棟Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ期、東棟Ⅰ・Ⅱ期が整備完成後から順次供用開始しており、高度衛生管理下のもとで作業が可能となっていることから、残事業についても地元漁協や長崎魚市等の魚市場関係者より、早期完成が望まれている。
- 事業進捗率は事業費ベースで74.9% (252億円/336億円) (令和2年度末)となっている。

※ 上記理由により、整備効果が十分に見込まれる事業であることから、引き続き継続。

対応方針
(原案)



継続

令和3年度 再評価実施個所別表

(水産流通基盤整備事業)

担当部課名:水産部漁港漁場課

地区名(漁港・漁場名)	奥浦漁港		
事業名	漁港整備事業		
事業主体名	長崎県		
再評価対象事由	社会情勢等の変化		
事業目的	本地区はマグロ養殖及び大中型まき網漁業の根拠地となっているが、用地不足や強風・潮位差が効率的かつ安全な漁業活動を行うにあたっての支障となっていることから、用地整備や防風柵・浮体式係船岸の設置等を行い、漁業活動の効率化、就労環境の改善を図り、漁業所得の向上を目指すものである。		
	計 画		
事業実施期間	H24～R4		
全体事業費	1,497百万円		
(進捗率)	(76.6%)		
令和2年度迄投資額	1,146百万円		
令和3年度当初予算	25百万円		
主な事業内容(○はR4以降計画があるもの)	奥浦漁港		
	○	防波堤A(改良)	100m
	○	S護岸(改良)	30m
		西防波堤(改良)	70m
		北防波堤2号(改良)	30m
		R護岸(改良)	27m
		C防波堤(改良)	60m
		A突堤(改良)	20m
		護岸	170m
		-3m岸壁	50m
		-4m岸壁	45m
		G物揚場(改良)	75m
		-2m物揚場A(改良)	65m
		-2m物揚場B(改良)	57m
		用地	7,600m ²
		道路	190m
漁業情勢、社会経済情勢等の変化		前回評価時(H23)(H21港勢)	再評価時(R3)(H30港勢)
	登録漁船	194隻	180隻
	利用漁船	285隻	228隻
	(漁業生産額(属地))	(475百万円)	(2,246百万円)
	漁業生産量(属地)	281トン	1,044トン
	(正組員数)	(108人)	(51人)
	組員数	191人	177人
	漁業情勢、社会経済情勢等の変化の原因 マグロ養殖業の規模拡大により漁業生産量が大幅に増加したものの、海洋生物資源の保存管理法(TAC法)に基づく、マグロの漁獲規制が強化された。また漁船の大型化が進み、漁業活動が効率化した。		
整備効果の発現状況 (供用開始状況等)	H30年度末までに用地・岸壁や一部の浮体式係船岸、防風柵が完成しており、網補修作業や養殖給餌準備作業の効率化、干潮時・強風時の作業の安全性や軽労化が図られている。		
未着工及び工事遅延等の理由及び解決の見通し	大型漁船を対象とした防風柵を追加することで、事業期間の延伸が必要となったもの。		
費用対効果分析手法の活用の有無	B/C=1.24		B/C=1.83
コスト縮減の可能性	なし		なし
事業主体における再評価の結果に基づく対応方針(案)	見直し継続		
(コメント) 本事業は水産業振興を目的として防災減災対策や漁業活動の効率化を図るものであり、事業の必要性は確認されるものの、漁船の大型化により海送能力が向上し、陸送の需要が減少している状況を踏まえ、陸送用として計画していた道路(改良)を廃止したうえで、事業継続することが妥当と判断した。			

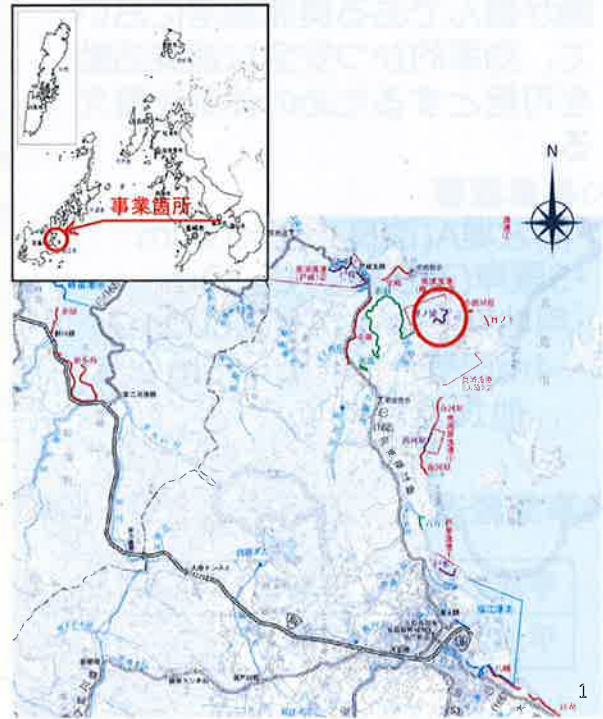
令和3年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

漁港-2 奥浦地区水産流通基盤整備事業
(五島市)

事業主体 長崎県

再評価の理由 漁業情勢の急激な変化



1. 審議経過

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 (H24新規)	—	H24	H30	16.1	1.24	防波堤A(改良) L=20m 護岸 L=170m -3m岸壁 L=50m -4m岸壁 L=45m 用地A A=7,600m ² 道路(改良) L=550m 他
第1回審議 (R3今回)	漁業情勢の 急激な変化	H24	R4	15.0	1.83	防波堤A(改良) L=100m S護岸(改良) L=30m(追加) 護岸 L=170m -3m岸壁 L=50m -4m岸壁 L=45m 用地A A=7,600m ² 道路(改良) L=0m(廃止) 他

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◇目的

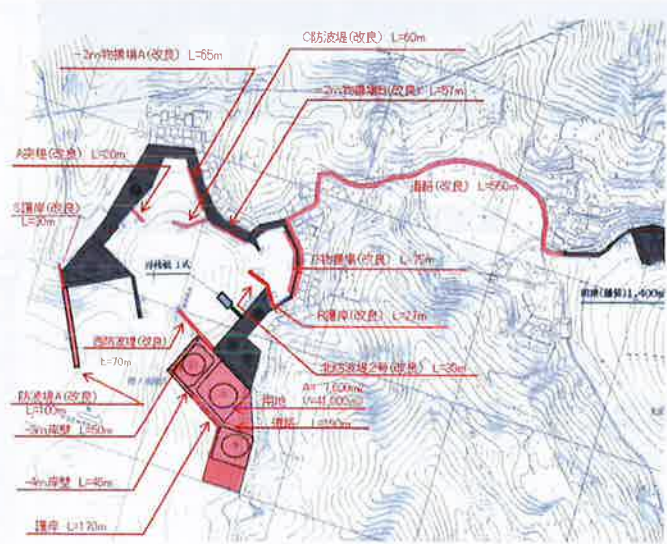
マグロの養殖及び大型まき網漁が盛んである奥浦漁港において、効率的かつ安全な漁業活動を可能とするための体制を整える。

◇事業概要

- ・防波堤A(改良) L=100m
- ・S護岸(改良) L=30m
- ・用地A A=7,600m²
- ・-4m岸壁 L=45m
- 他11施設

◇事業経過

平成23年度	事業化
平成24年度	工事着手



3

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

強風時の就労環境改善(防風柵)



巻き網漁船団の係留状況
大型漁船のため、並立近接して係留
波浪強風時には、船舶の損傷の恐れ



巻き網漁船団の出航準備作業
強風により作業性が低下



背後用地での網補修作業
強風により作業性が低下

強風時の就労環境を改善するため、防風柵の整備を追加

4

3. 事業の効果・必要性

養殖作業スペースの確保(用地・岸壁の整備)

用地不足により海上の網補修イカダで作業することで、危険で非効率



陸上用地で陸上機械作業により作業することで、安全で効率的に



十分な作業スペースの確保により、大型貨物車が横づけでき、毎日の給餌作業が効率的に。

一度に複数の給餌船が係留でき待ち時間の解消がなされた



水産物の給餌作業等にかかる労働時間短縮
海上筏上での網補修作業等の危険作業を解消。

5

4. 道路(改良)廃止の背景・内容

【整備目的】

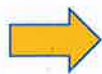
・榎ノ浦地区から大泊地区へ養殖用餌運搬の効率化。

【課題】

・両地区を結ぶ既存道路は道幅が狭く、大型車両の通行が困難。

【当初対策】

道路を拡幅し、大型車両による運搬を可能にし、生産コストの削減を図る。



【漁業情勢の変化】

・用地、岸壁整備が完了し、榎ノ浦地区での餌の荷卸、積込作業が効率化。



【見直し案】

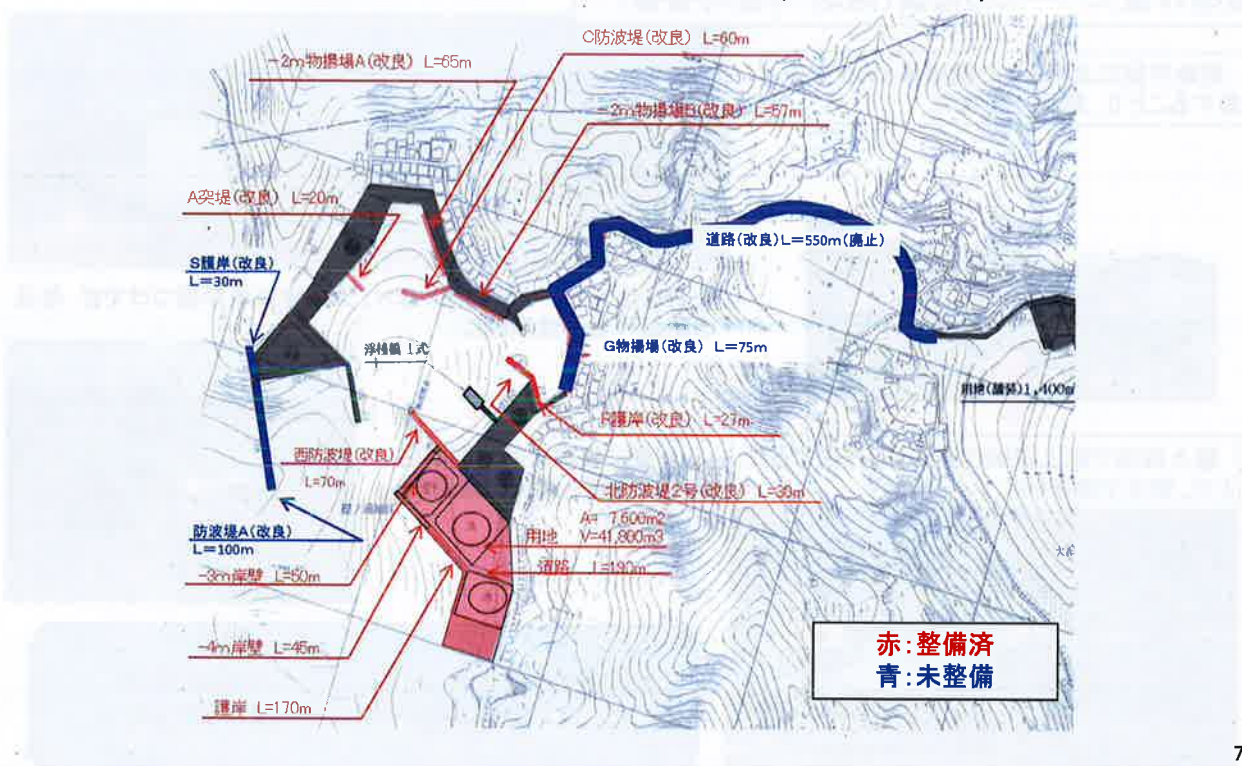
用地、岸壁整備完了に伴い、陸上輸送から海上輸送へシフトしたことにより道路(改良)を廃止する。



6

5. 事業の進捗状況

事業進捗: 76.6% [11.46億円/14.97億](令和2年度末)



7

6. 事業の投資効果

◆ 費用対効果 (B/C)

項目	当初評価(平成24年度)	今回評価(令和3年度)
全事業	1.24 = 18.4億円 / 14.8億円	1.83 = 36.4億円 / 19.9億円

【費用】

- ・施設整備に要する事業費、維持管理に要する費用

【便益】

- ・係留施設・施設用地による漁業活動の効率化、漁業者の快適性、安全性の向上効果

【プラス要因】

- ・防風柵の計画追加によるの受益対象漁船の増加
- ・事業費の減

【マイナス要因】

- ・工期の延長

◆ B/Cでは計測できない効果

- ・漁業者の安心度の向上
- ・マグロ養殖増産に伴う、地元雇用者の増加

◆ 事業費の見直し

見直しの内容	増減額	主な見直し理由
防波場A(改良)、S護岸(改良)の変更・追加	+1.8億円	・強風に起因する動揺による漁船事故・損傷を防止するための防風柵を追加
道路(改良)の廃止	△3.7億円	・岸壁、用地の整備が完了したことにより、海送能力が向上し、陸送の需要が減少している状況を踏まえ陸送用道路の改良を取りやめる

◆ 事業期間の見直し

【完了工期】H30(当初)→R4(今回)

【工期延伸要因】上記施設の防風柵計画の追加に伴い、工期を延伸した。

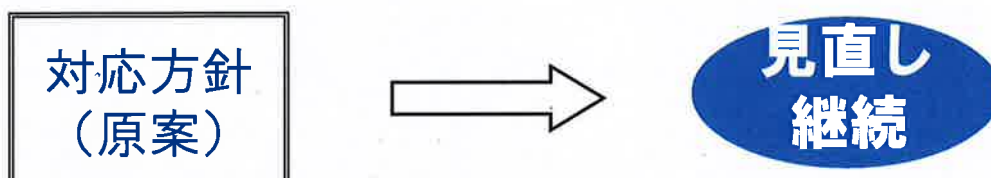
8

7. 対応方針(原案)

○R1.4から、供用開始した、新岸壁や用地により、漁業活動の効率化が図られている。
地元の漁協からは、残事業についても、早期完成が望まれている。

○用地、岸壁が供用開始し、養殖餌の荷卸、積込作業が効率化されたことに伴い、陸上輸送から海上輸送へ利用形態がシフトしたことから、道路(改良)を廃止する。

○事業進捗率は事業費ベースで 76.6% [11.46億円/14.97億](令和2年度末)となっている。整備効果が十分に見込まれることから、事業内容を見直し継続したい。



令和3年度 再評価実施個所別表
 (農山漁村地域整備交付金事業(海岸高潮))

担当部課名:水産部漁港漁場課

地区名(漁港・漁場名)	戸石漁港海岸	
事業名	漁港海岸事業	
事業主体名	長崎市	
再評価対象事由	事業採択後10年経過	
事業目的	既存の護岸直背後に民家や事業所が密集しており、近年の台風時には越波が発生し隣接家屋等が床上浸水や家屋破損等の被害が生じている。越波防止を目的に護岸を改良することにより、背後集落の生命財産を保全し海岸保全区域全体の安全性向上を図るものである。	
	計	画
事業実施期間	H23～R5	
全体事業費	488.2百万円	
(進捗率)	(61.3%)	
令和2年度迄投資額	294.2百万円	
令和3年度当初予算	24.6百万円	
主な事業内容(○はR4以降計画があるもの)		
	○ 戸石漁港	
	○ 牧島S護岸	260m
漁業情勢、社会経済情勢等の変化	前回評価時(H23)(H20港勢)	再評価時(R3)(H30港勢)
防護人口	55	55
防護戸数	20	20
漁業情勢、社会経済情勢等の変化の原因	年々勢力を強める台風の影響を受け、島内の幹線道路及び市民の生命・財産を害する懸念がある。また、当地域は日本でも屈指のとらふぐの生産地として需要が高まっている。	
整備効果の発現状況 (供用開始状況等)	事業が完了した部分の背後集落については、荒天による被災を受けておらず、島内幹線道路の通行止めも発生していない。	
未着工及び工事遅延等の理由及び解決の見通し	隣接施設の地質調査結果より良質地盤として断面を想定していたが、地質調査の結果、北側工区の土質が良質でなかったため、鋼矢板による対策工が必要となった。鋼矢板工等の追加工種が必要となったことから事業期間を延長する必要となった。	
費用対効果分析手法の有無	B/C=5.30	B/C=3.00
コスト削減の可能性	なし	なし
事業主体における再評価の結果に基づく対応方針(案)	継続	
(コメント)	荒天時の越波に対する能力向上により、背後集落の生命財産を保全し海岸保全区域全体の安全性向上、背面道路に対する被害減少による水産事業の早期事業回復、長崎市の文化振興に寄与する事業であり、地元である牧島自治会や島内水揚げ場を利用する水産業従事者からは、整備促進の要望を受けている。事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が十分に見込まれることから継続して対応する。	

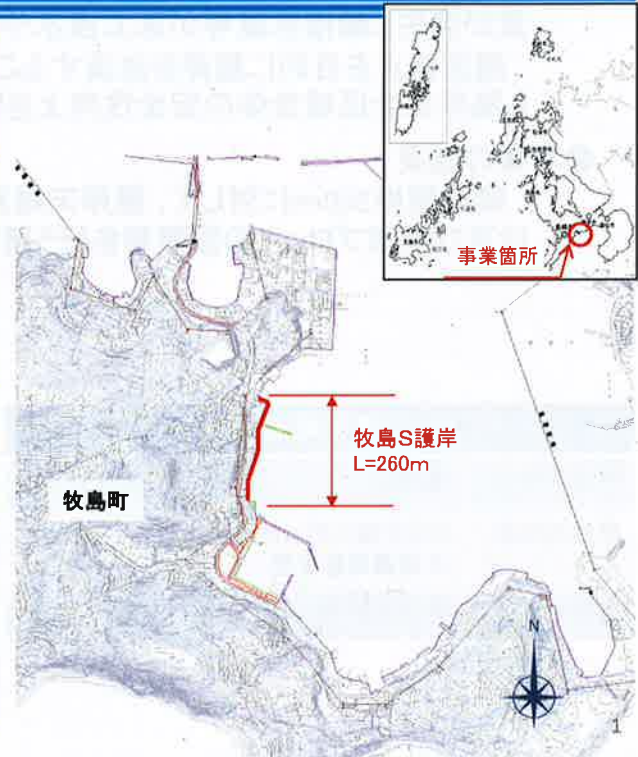
令和3年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

漁港-3 農山漁村地域整備交付金事業
戸石漁港海岸高潮対策

事業主体 長崎市

再評価の理由 事業採択後10年経過



1. 審議経過

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)		H23	H28	2.6	5.30	延長=240m
第1回審議 (R3今回)	事業採択後 10年経過	H23	R5	4.8	3.12	延長=260m

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

●事業の目的

既存の護岸直背後に民家や事業所が密集しており、近年の台風時には越波が発生し隣接家屋等が床上浸水や家屋破損等の被害が生じている。

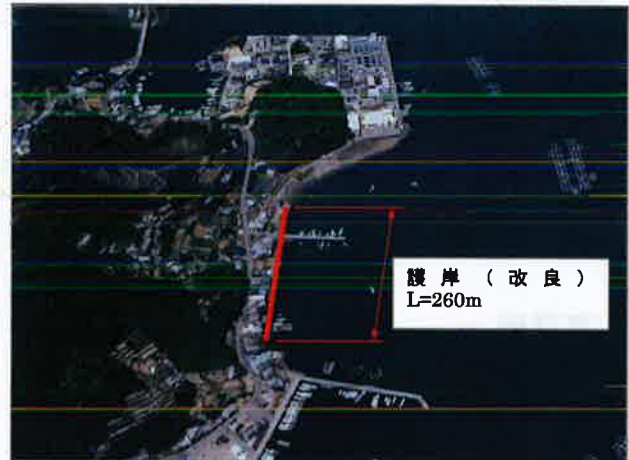
越波防止を目的に護岸を改良することにより、背後集落の生命財産を保全し海岸保全区域全体の安全性向上を図るものである。

●事業の概要

既設護岸260mに対して、護岸天端高のかさ上げを目的とした護岸の腹付け及び消波ブロックの設置等を行う護岸改良工事である。

事業経過

平成23年度	事業化
平成29年度	H23年度に行った測量設計をもとに施工延長等を変更
令和3年度	事業再評価



3

3. 事業の効果・必要性

●台風時には越波が発生し隣接家屋等の床上浸水や家屋破損等の被害が生じている。

●海岸背後道路は、島外に通じる唯一の道路であり、被災した場合、漁獲物出荷に支障をきたすとともに、住民の生活に重大な影響を与える。

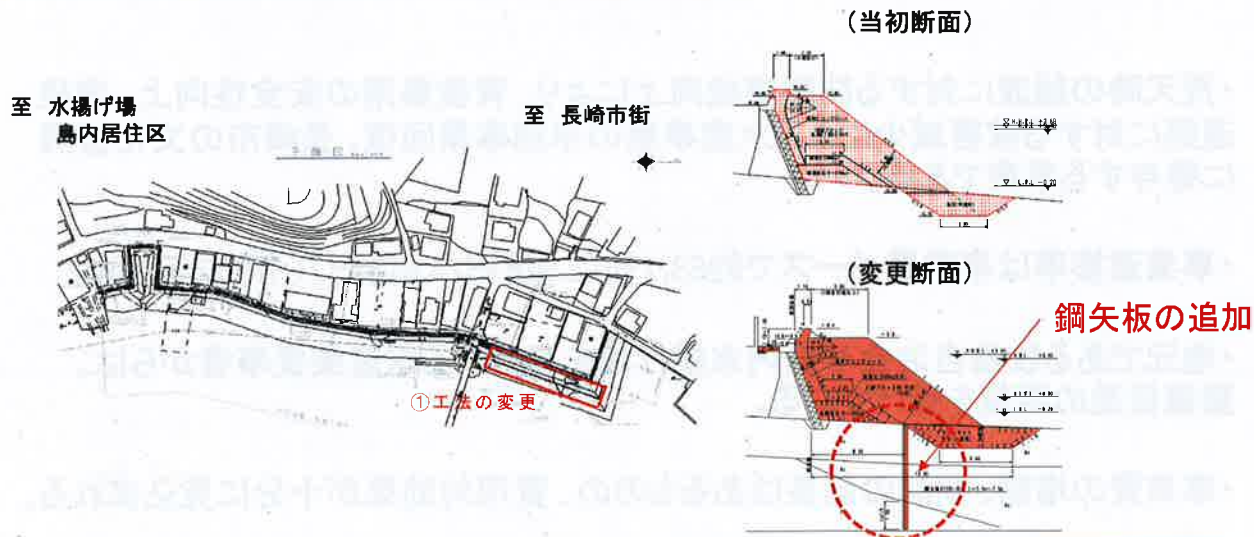


島外に通じる唯一の道路



4

4. 事業の進捗状況



主な工期延長の理由

隣接施設の地質調査結果より良質地盤として断面を想定していたが、地質調査の結果、北側の土質が良質でなかったため、鋼矢板による対策工が必要となった。
断面変更に伴い追加工種が発生したことにより、事業期間を延長する必要があった。

(当初事業期間) H23～H28 → (現在の事業期間) H23～R5

5

5. 事業の投資効果

◆ 費用対効果 (B/C)

項目	当初評価 (平成23年度)	今回評価 (令和3年度)
全事業	5.30 = 11.93億円 / 2.25億円	3.00 = 16.34億円 / 5.43億円

〔費用〕

・護岸改良に要する事業費(工事費、測量及び調査費)、護岸維持管理に要する費用

〔便益〕

・荒天時の背後集落の生命財産を保全し海岸保全区域全体の安全性向上、背後道路に対する被害減少による水産事業の早期事業回復

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増
- ・工期の延長(工事進捗の遅れ)

◆ B/Cでは計測できない効果

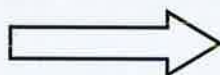
・島内では長崎の伝統文化であるペーロンを体験できる施設や、国指定史跡である曲崎古墳群があり、長崎の文化振興に貢献している。

6

6. 対応方針(原案)

- ・荒天時の越波に対する防護機能向上により、背後集落の安全性向上、背後道路に対する被害減少による水産事業の早期事業回復、長崎市の文化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63.1%(2.9億円/4.6億円)(令和2年度末)
- ・地元である牧島自治会や島内水揚げ場を利用する水産業従事者からは、整備促進の要望を受けている。
- ・事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が十分に見込まれる。

対応方針
(原案)



継続

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：島原振興局 道路第二課
担当課長名：小川 勝治

事業名	一般国道251号 <small>いでひらありあけ</small> （出平有明バイパス）		事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県島原市出平町 <small>ながさきけんしまばらしいでひらまち</small> 至：長崎県島原市有明町 <small>ながさきけんしまばらしありあけちよう</small>		延長	3.4 km		
事業概要	島原道路の一部として広域ネットワークを形成し、島原半島地域から空港、整備中の新幹線等へのアクセス向上、緊急医療体制の強化支援や、長崎、県央地域との地域連携強化を目的としている。					
H25年度事業化	都市計画決定 なし		H28年度用地着手	—		
全体事業費	130億	事業進捗率	57%	供用済延長	—	
計画交通量	13,500台/日 (R12)					
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	1.37	79.7/129.3億円	176.6/176.6億円		令和3年
	残事業	2.21	事業費：78.8/128.3億円 維持管理費：0.9/0.9億円	走行時間短縮便益：118.5/118.5億円 走行費用減少便益：43.7/43.7億円 交通事故減少便益：14.4/14.4億円		
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=1.2~1.4（交通量 ±10%） 事業費変動：B/C=1.2~1.5（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.3~1.4（事業期間 ±1年）			【残事業】 B/C=2.0~2.2（交通量 ±10%） B/C=1.9~2.7（事業費 ±10%） B/C=2.1~2.3（事業期間 ±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通拠点への所要時間短縮や高速定時性により、島原半島の産業活動活性化 ・幹線道路の代替路の確保、緊急輸送道路の機能強化 					
関係する地方公共団体等の意見	「島原半島幹線道路網建設促進期成会」「一般国道57号等県南地域幹線道路整備促進期成会」より早期整備を要望されている					
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	「島原道路」の一部である諫早インター工区が令和元年度に供用している有明瑞穂バイパスが令和2年度に新規事業化している					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和2年度末までの事業進捗率は57%まで進捗しており、用地進捗率も83%の進捗である。今後、埋蔵文化財発掘調査、改良工事を推進し、R6年度の完成を目指す。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	地質調査結果に基づく計画の変更および埋蔵文化財調査規模の拡大に伴い、工事進捗に遅れが生じている。R3年度以降、用地買収・改良工事を推進していく。					
施設の構造や工法の変更等	地質調査の結果により、橋梁下部工基礎杭長変更、地盤改良工の追加					
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。					
概要図	位置図		標準断面図		概要図	

令和3年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-1 道路改築事業
一般国道251号
(出平有明バイパス)

事業主体 長崎県

再評価の理由 再評価後変更(事業費・工期)



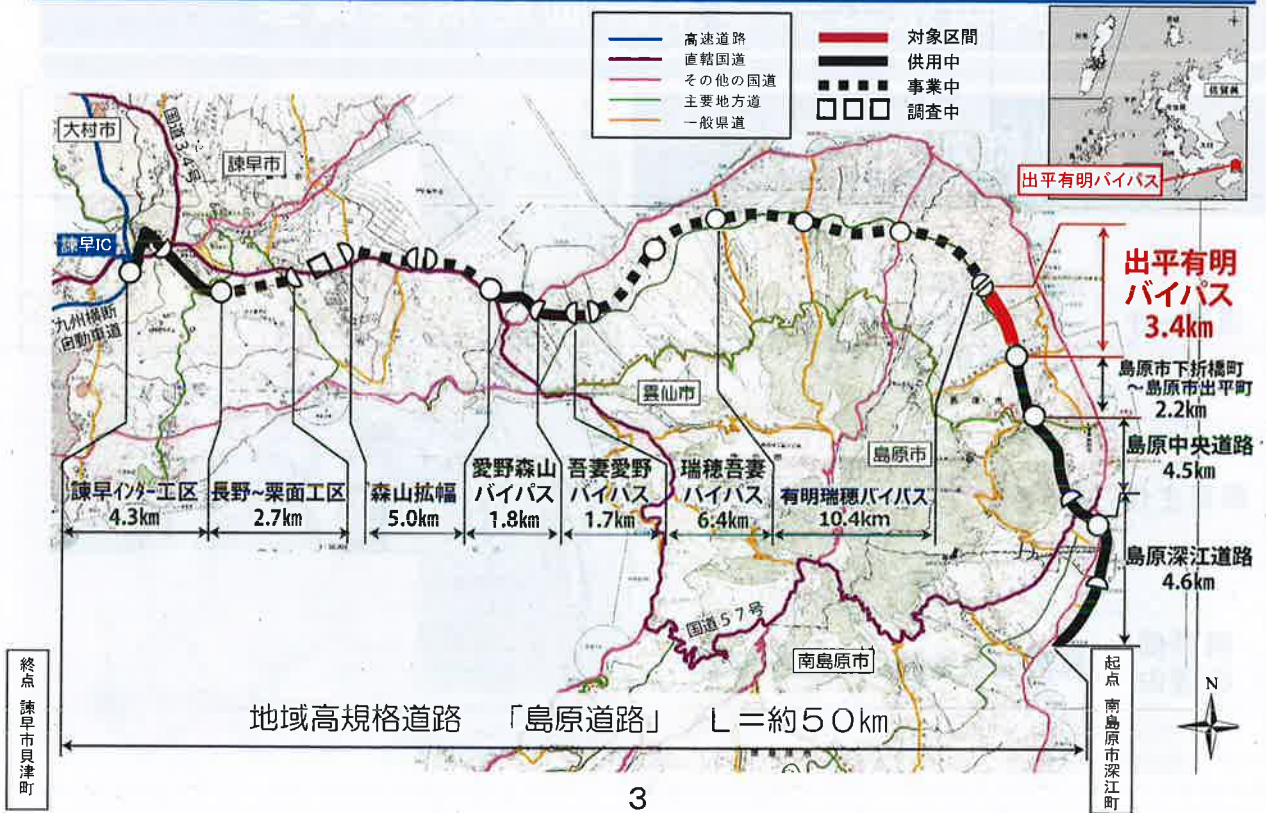
1

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 (H24新規評価)	—	H25	H32	75.0	1.20	【工事概要】 延長3.4km 幅員7.0(12.0)m
第1回審議 (H29年度)	事業採択後 5年経過	H25	H32	75.0	1.20	【当初評価からの変更概要】 なし
第2回審議 (R1年度)	再評価後変更 (工期)	H25	R4	75.0	1.78	【前回評価からの変更概要】 用地取得手続き難航による 工期延長
第3回審議 (R3年度)	再評価後変更 (事業費・工期)	H25	R6	130.0	1.37	【前回評価からの変更概要】 有明瑞穂BP新規事業化 構造変更等による事業費増加、 補償費の増加、 埋蔵文化財発掘調査の追加、 事業費の増による工期延長

2

2. 位置図

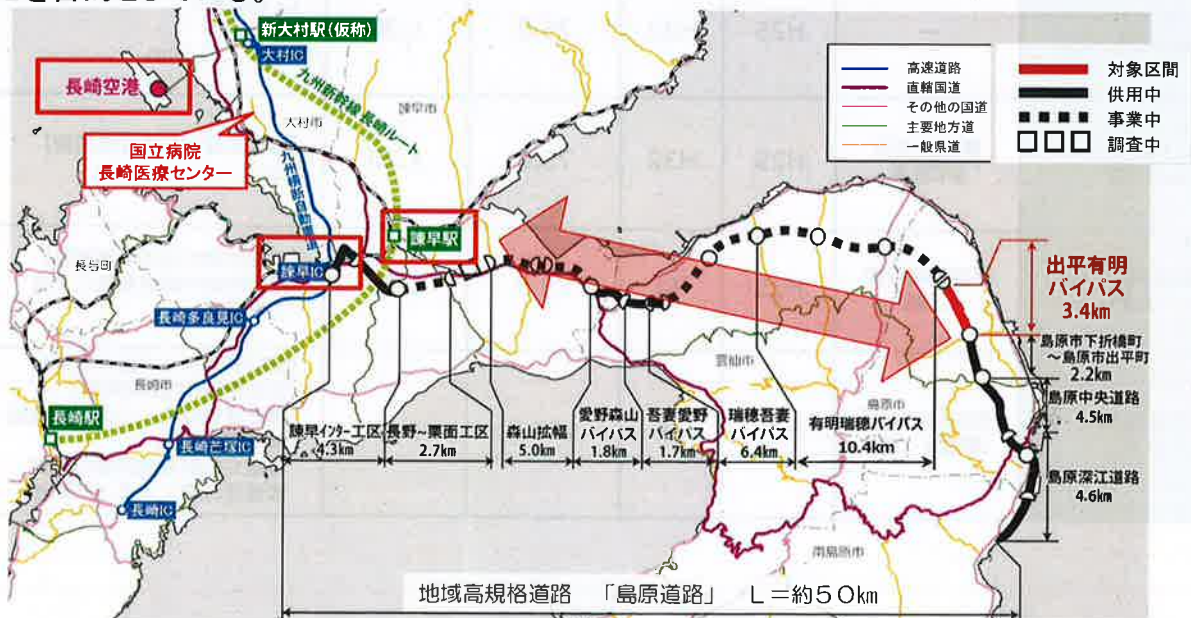


3

3. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

島原道路の一部として広域ネットワークを形成し、島原半島地域から空港、整備中の新幹線等へのアクセス向上、緊急医療体制の強化支援や長崎、県央地域との地域連携強化を目的としている。



4

3. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆事業概要

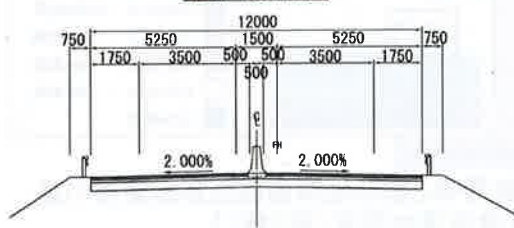
計画延長等	L=3.4km
幅員	W=7.0(12.0)m
計画交通量(R12)	13,500台

◆これまでの経緯

平成25年度	事業化
平成28年度	用地買収着手、工事着手
平成30年度	橋梁 1橋架設

事業進捗率 57%(事業費ベース)
用地進捗率 83%(面積ベース)

標準横断面図



5

4. 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)

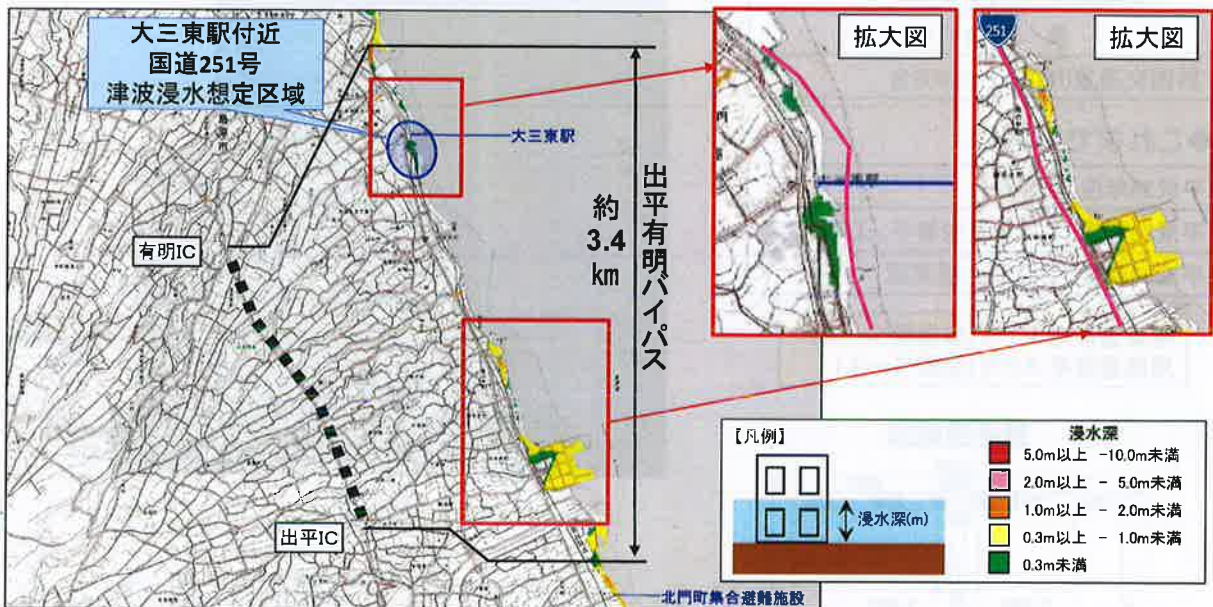
・広域交通拠点への所要時間短縮や高速定時性に加え、島原半島の観光交流促進や農産物等の物流効率化に貢献し、産業活動の活性化が期待される。



6

4. 事業の効果・必要性(災害に強いネットワークの構築)

- ・災害に強いネットワークが形成され、幹線道路の代替路の確保、緊急輸送道路の機能強化が図られる。

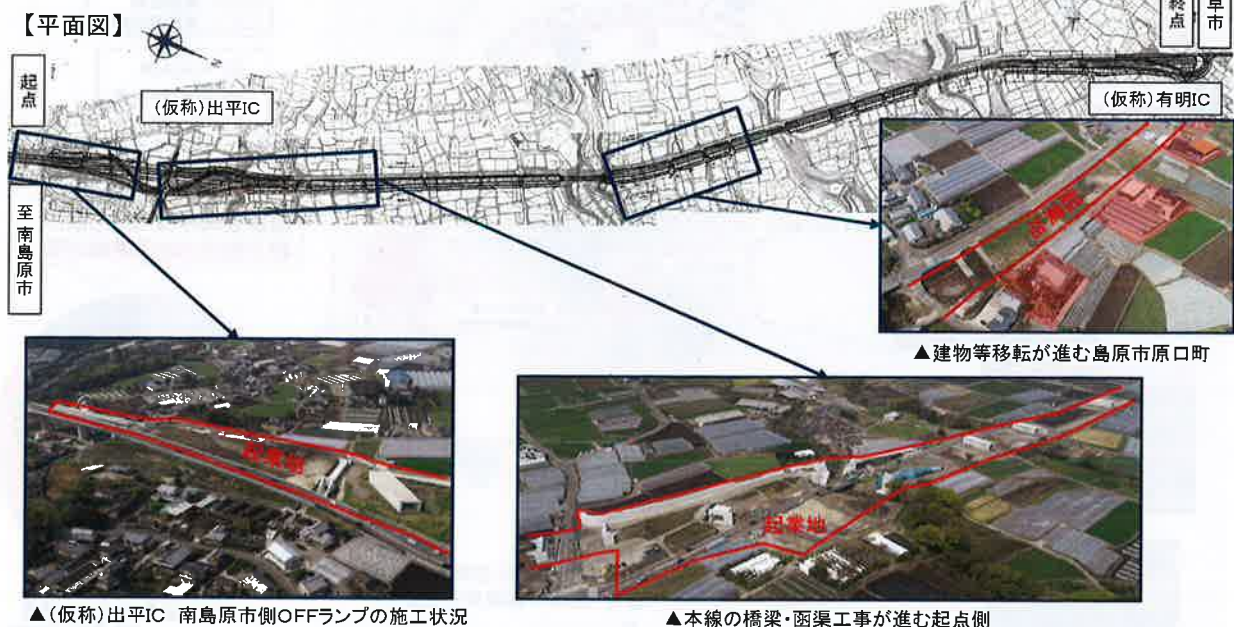


- ・大三東駅付近の国道251号では、「雲仙地溝南縁東部断層帯と雲仙地溝南縁西部断層帯の連動」地震にて津波による浸水が想定されている。【長崎県津波浸水想定(第2版)】

7

5. 事業の進捗状況(全体)

- ・平成28年10月から(仮称)出平ICの南島原市側OFFランプ橋梁工事に着手。
- ・平成30年度からOFFランプ函渠工事、令和元年度から本線の橋梁・函渠工事に着手。
- ・令和3年8月には島原市原口町地内の建物等移転が完了予定。

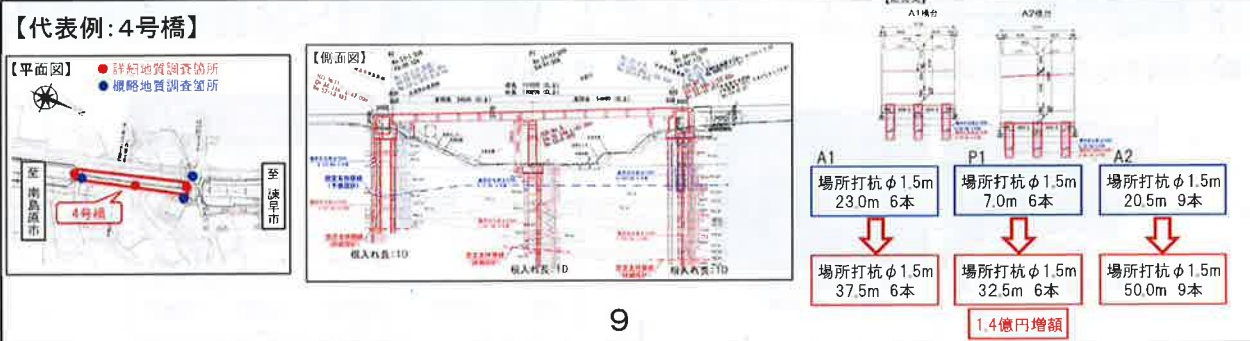
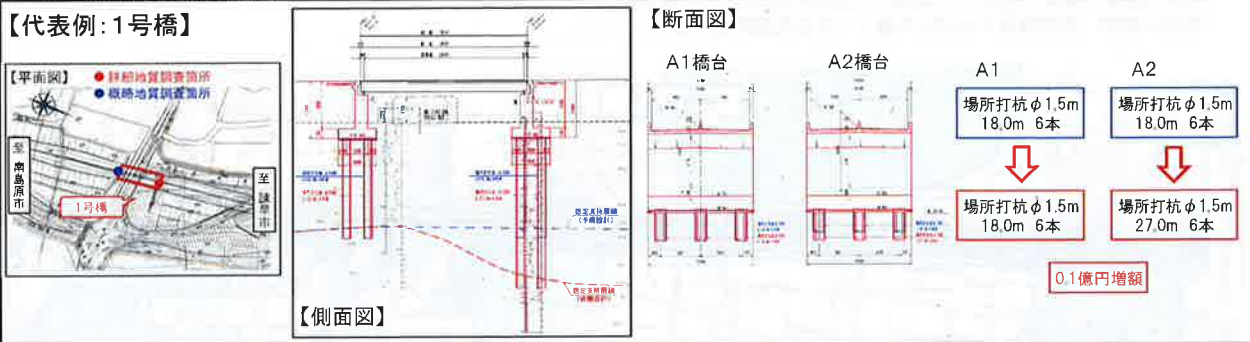


8

5. 事業の進捗状況(事業費の見直し) 1/5

① 橋梁下部工形式の変更(杭長の変更) 【+4.9億円】 全体事業費75億円⇒130億円

(1号橋:+0.1億円、2号橋:+1.4億円、A7号橋:+0.5億円、D7号橋:0.7億円、農道橋:+0.5億円、4号橋:+1.4億円、5号橋:0.3億円)
 ・用地先行取得箇所において、地質の概略調査を実施した結果から杭基礎を想定していたが、用地取得後に詳細調査を実施した結果、杭長の変更が生じた。



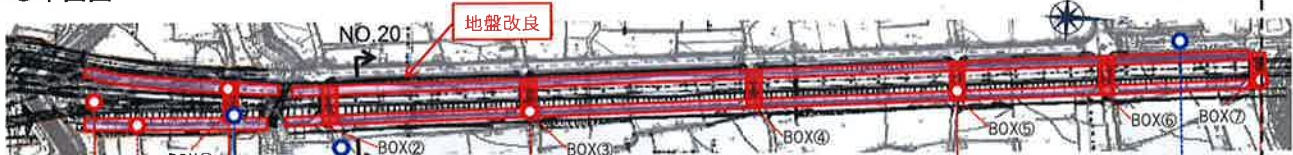
9

5. 事業の進捗状況(事業費の見直し) 2/5

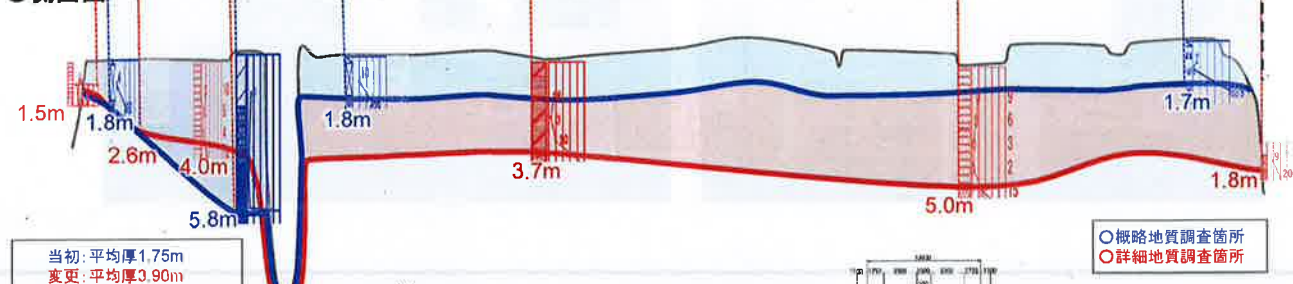
② 地盤改良工の追加 【+39.8億円】

・概略調査の結果、約1.7m程度の軟弱地盤が確認され、主に浅層混合処理による地盤改良を想定していたが、用地取得後の詳細調査の結果、支持地盤の深さが平均3.9mとなること確認されたため、地盤改良工法および改良厚の変更が生じた。

●平面図



●側面図



10

5. 事業の進捗状況(事業費の見直し) 3/5

③ 埋蔵文化財調査の追加【+7億円】

- ・県教育委員会が公表している遺跡地図より、寺中A遺跡においては、遺跡範囲が示されていることから、本調査を想定した。
- ・津吹遺跡、原口B遺跡の道路計画地周辺で試掘調査及び範囲確認調査を行ったところ、遺物包含層や新たな包含範囲が確認された。遺物が縄文～弥生～古墳時代であることに加えて、良質な状況で遺物が残存している特徴を踏まえて、県教育委員会との協議の結果、発掘調査が必要と判断し、追加発掘調査が必要となった。



● 試掘調査および範囲確認結果



▲津吹遺跡試掘 土層断面



▲津吹遺跡出土遺物 (縄文土器、石器)

● 調査費

遺跡	当初調査面積	変更後調査面積	当初調査費	変更後調査費
津吹	-	3,530m ²	-	3.0億円
寺中A	3,770m ²	3,770m ²	3.2億円	3.2億円
原口B	-	4,710m ²	-	4.0億円
合計	3,770m ²	12,010m ²	3.2億円	10.2億円

7.0億円増額

11

5. 事業の進捗状況(事業費の見直し) 4/5

④ 補償額の増加【+4.0億円】

- ・当初、これまでの事例等から補償費の算定を行っていた。
- ・物件等調査により補償費算定を行ったところ、倉庫内に工作物等が確認され、想定を上回る金額となった。



12

5. 事業の進捗状況(事業費の見直し) 5/5

⑤ 盛土材の調達先を追加【-0.7億円】

・管理者との協議により調達できる盛土材が増え、購入土を減らすことが出来た。



工種	当初		変更		増減	
	数量	金額	数量	金額	数量	金額
購入土(ルーズ)	18.5万m ³	7.0億円	14.5万m ³	5.5億円	-4.0万m ³	-1.5億円
採取土	15.9万m ³	1.5億円	19.2万m ³	2.3億円	+3.3万m ³	+0.8億円
合計					±0	-0.7億円

12

5. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R4(前回)→R6(今回)

- ・埋蔵文化財本調査の追加による延期
- ・用地取得遅延による延期
- ・事業費の増による事業期間の延期

◆工程

前回

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
測量	■									
地質調査		■								
道路・橋梁設計			■							
用地補償交渉				■						
埋蔵文化財発掘調査							■	■		
工事										

変更

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
測量	■											
地質調査		■										
道路・橋梁設計			■									
用地補償交渉				■								
埋蔵文化財発掘調査							■	■	■	■		
工事												

13

6. 社会経済情勢等の変化

- ・「島原道路」の一部である諫早インター工区が令和元年度に供用している。
- ・有明瑞穂バイパス(L=10.4km)が令和2年度に新規事業化している。



14

7. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (令和元年度)	今回評価 (令和3年度)
残事業	3.04 = 132.2億円 / 43.5億円	2.21 = 176.6億円 / 79.7億円
全事業	1.78 = 132.2億円 / 74.3億円	1.37 = 176.6億円 / 129.2億円

〔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)
→当路線の将来交通量の増加(有明瑞穂バイパスの事業化に伴うもの)

〔マイナス要因〕

- ・供用開始時期の遅延、事業費の増加

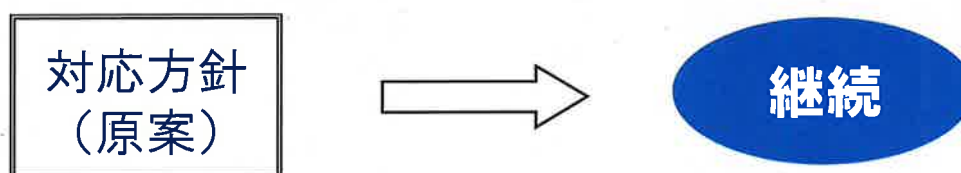
◆ B/Cでは計測できない効果

- ・緊急輸送道路の防災機能強化

15

8. 対応方針(原案)

- ◆ 島原道路の一部を構成し、一般国道251号島原中央道路等と一体となって島原市の道路交通ネットワークを形成し、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57%[73.94億円/130億](令和2年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで83%となっている。
- ◆ 地元自治体で構成する「島原半島幹線道路網建設促進期成会」「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、島原半島全域発展のため早期整備を要望されている。
- ◆ 工事費増加に伴う期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。



再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：県央振興局道路第一課
担当課長名：荒木 健児

事業名	一般県道富川溪線（富川工区）		事業区分	一般県道	事業主体	長崎県	
起終点	自：長崎県諫早市富川町 至：長崎県諫早市富川町				延長	2.8km	
事業概要							
一般県道富川溪線は、国道34号から諫早市富川町に至る、沿線住民の重要な生活道路である。当該事業区間は本明川ダム事業と関連しており、現道拡幅による通行車両の走行性の向上を確保し、観光振興のための整備を行う事業である。							
H29年度事業化		都市計画決定 なし		R1年度用地着手		—	
全体事業費		16.4億	事業進捗率		37.8%	供用済延長	—
計画交通量		514台/日 (R12)					
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) ※ダム事業含む	1.22	}	394.5/540.2億円	}	657.5/657.5億円	令和3年
(残事業) ※ダム事業含む	1.67	事業費：393.8/539.5億円 維持管理費：0.7/0.7億円		ダム事業総便益：653/653億円 走行時間短縮便益：4.4/4.4億円 走行費用減少便益：0.1/0.1億円 交通事故減少便益：0.0/0.0億円			
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=1.2~1.2（交通量 ±10%） 【残事業】B/C=1.7~1.7（交通量 ±10%） ※ダム事業含む 事業費変動：B/C=1.2~1.2（事業費 ±10%） B/C=1.7~1.7（事業費 ±10%） 事業期間変動：B/C=1.2~1.2（事業期間 ±20%） B/C=1.6~1.6（事業期間 ±20%）							
事業の効果等							
・本明川の洪水調節、流水の正常な機能の維持（ダムによる治水） ・走行性の向上（観光振興への機能強化）							
関係する地方公共団体等の意見							
諫早市より整備促進の要望が行われている。							
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							
—							
事業の進捗状況、残事業の内容等							
令和2年度末までの事業進捗率は37.8%まで進捗しており、用地進捗率も87%の進捗である。今後も継続して用地取得・工事進捗を図り、令和8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							
地元及び国や市とのルート選定や工法選定に時間を要し、用地交渉着手に遅れが生じた。本名川ダム建設対策協議会と協力しながら交渉を行っており、令和5年度の用地買収完了を見込んでいる。引き続き事業の進捗を図り、令和8年度の事業完成を目指す。							
施設の構造や工法の変更等							
ダム関連事業との調整により、棚田等の自然景観を残すため、切土拡幅や大型構造物への計画に変更							
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							
 <p style="text-align: center;">位置図</p>	 <p style="text-align: center;">標準断面図</p>	 <p style="text-align: center;">全体計画 L=2.8km W=5.5(7.0)m</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。

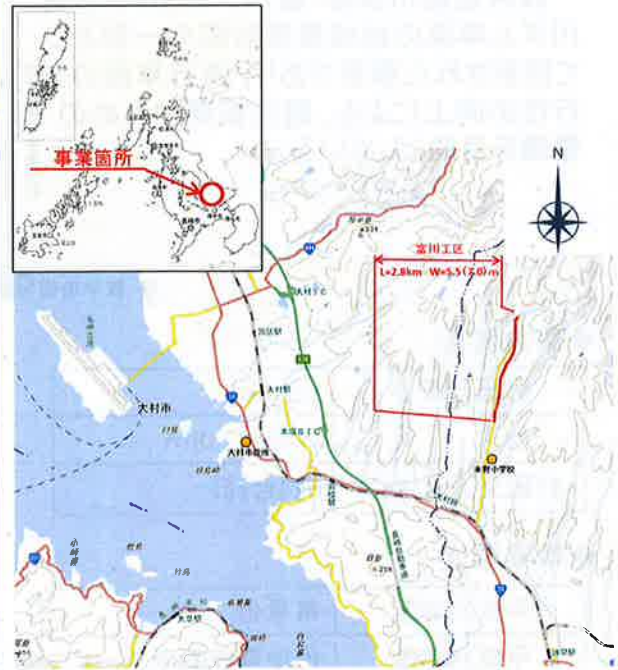
令和3年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-2 道路改築事業
一般県道富川溪線
(富川工区)

事業主体 長崎県

再評価の理由 事業採択後5年経過



1

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	R4	7.0	1.21	【工事概要】 延長2.8km 幅員5.5(7.0)m
第1回審議 (R3年度)	事業採択後 5年経過	H29	R8	16.4	1.22	【当初評価からの変更概要】 道路計画変更による事業費増 用地取得遅延による工期延長

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

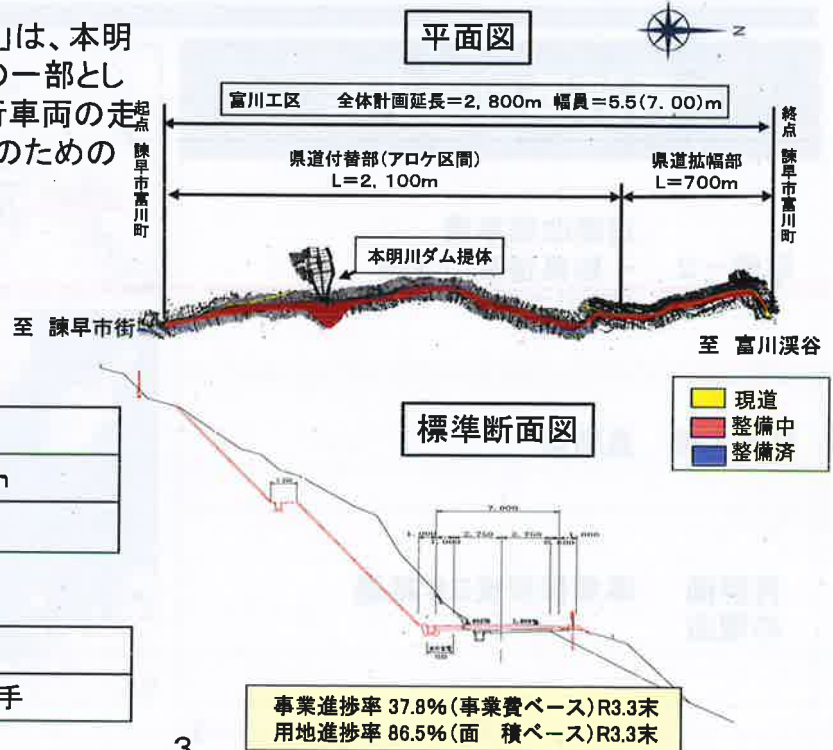
一般県道富川溪線「富川工区」は、本明川ダム事業の地域振興計画の一部として採択された事業であり、通行車両の走行性の向上による、観光振興のための整備を目的としている。

◆事業概要

計画延長等	L=2.8km
幅員	W=5.5(7.0)m
計画交通量(R12)	514台/日

◆事業経過

平成29年度	事業化
平成31年度	用地買収着手



3

3. 事業の効果・必要性

<ダムによる治水>

豪雨時の洪水調整、渇水時の良好な水質の確保により、流水の正常な機能の維持効果が期待される。



※パンフレット「本明川ダム」より

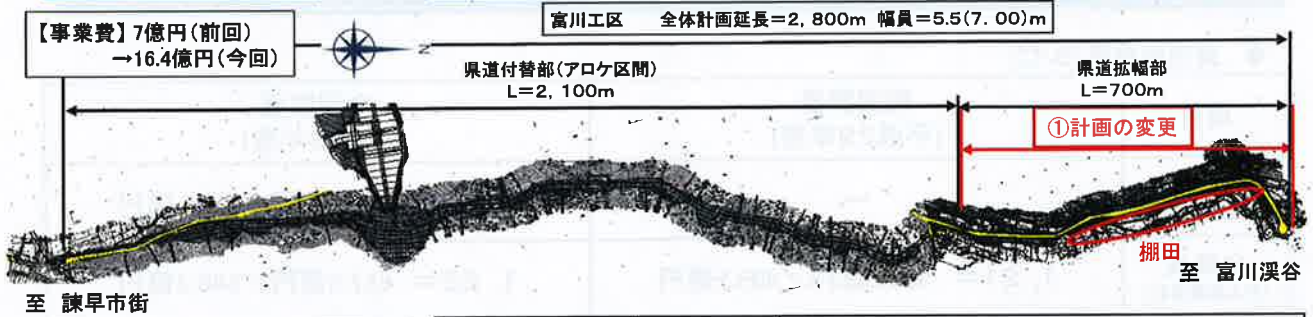
<走行性の向上>

県道先に位置する河川公園や渓谷、展望台へのアクセス性が向上することで、観光振興などの事業効果が期待される。

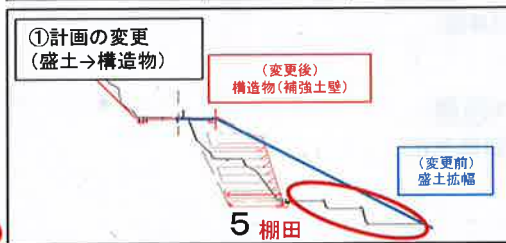
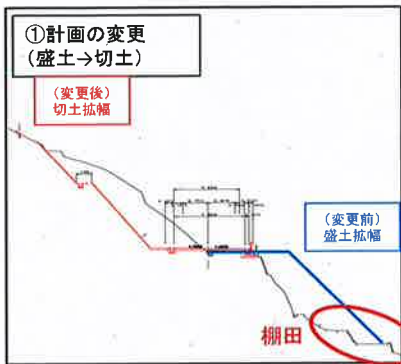


4

4. 事業の進捗状況(事業費の増加)



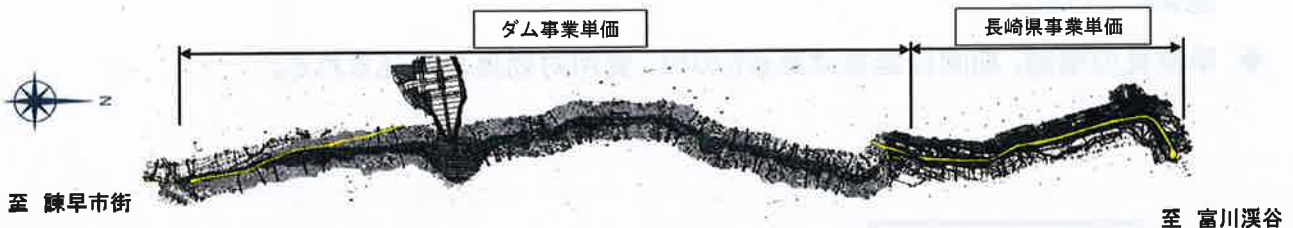
事業費増の内容	増額	主な増額理由
①計画の変更	約5.2億円	詳細設計によりダム工事発生土を流用した盛土拡幅計画から、棚田等の自然景観を残すための切土拡幅や大型構造物計画に変更したため、切取防護柵及び切土運搬処分費、構造物の建設費用が増大となる。 (本明川ダム周辺地域振興計画(R3.3)に基づく変更)
②その他	約4.2億円	労務費や機材等の単価上昇、基本協定額の増(国)
計	約9.4億円	



4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R4(前回)→R8(変更)

- ・地元及び国や市とのルート選定や工法選定の調整に時間を要し、令和3年度からの用地着手となった。
- ・地元の本明川ダム建設対策協議会と協力しながら交渉を行う様になっているため、令和5年度完了を見込んでいる。以上により事業の進捗を図り、令和8年度の事業完成を目指す。



工程表

(当初)

(変更)

【参考】国(アロケ区間)

項目	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
測量設計							
用地確保							
本工事							



項目	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
測量設計							
用地確保							
本工事							

項目	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
測量設計							
用地確保							
本工事							

5. 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3年度)
残事業 (ダム事業含む)	—	1.67 = 657.5億円 / 394.5億円
全事業 (ダム事業含む)	1.21 = 599.0億円 / 493.5億円	1.22 = 657.5億円 / 540.2億円

〔費用〕

・ダム整備に要する事業費、ダム維持管理に要する費用、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〕

・洪水調整便益、流水機能維持便益、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

〔プラス要因〕

・洪水氾濫区域の資産データ統計の見直しによる資産の増加

〔マイナス要因〕

・事業費の増加

・工期の延長

〔その他要因〕

・費用便益マニュアルの改定(プラス要因)

→貨物車原単価(価格)の増加

◆ B/Cでは計測できない効果

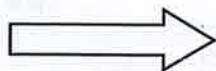
・ダム整備に伴う周辺の地域振興強化

7

6. 対応方針(原案)

- ◆ 本明川ダム事業に伴う周辺地域の整備により、自然環境の保全と歴史的資源を活用した観光拠点が形成されることで、地域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37.8%[6.2億/16.4億](令和2年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで約86.5%となっている。
- ◆ 国、県、市が一体となって取り組んでいるダム整備事業に関連しており、早期完成が望まれている。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

対応方針
(原案)



継続

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：東北振興局道路建設第一課

担当課長名：坂本 直太

事業名	一般国道202号（浦頭拡幅）			事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県佐世保市針尾北町 至：長崎県佐世保市指方町					延長	2.0km
事業概要							
一般国道202号（浦頭拡幅）は、現況2車線の車道を4車線に拡幅することで、円滑で安全な交通の確保及び観光等の産業支援を図る事業である。							
H29年度事業化		都市計画決定 なし		H30年度用地着手		H30年度工事着手	
全体事業費		36億		事業進捗率		68%	
計画交通量		16,315台/日（R12）					
費用対効果分析結果	B/C	1.25	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	令和3年
	(事業全体)		11.3/38.2億円	47.9/47.9億円	令和3年		
	(残事業)	4.21	事業費：10.8/37.7億円 維持管理費：0.5/0.5億円		走行時間短縮便益：46.7/46.7億円 走行費用減少便益：0.4/0.4億円 交通事故減少便益：0.8/0.8億円		
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=1.13~1.38（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=1.23~1.28（事業期間±20%）				【残事業】B/C=3.79~4.63（交通量±10%） B/C=3.84~4.65（事業費±10%） B/C=4.15~4.27（事業期間±20%）			
事業の効果等							
<ul style="list-style-type: none"> ・車線数の増にともなう交通円滑性の向上 ・地域の物流効率化による地域活力の向上 ・緊急輸送道路の機能強化 							
関係する地方公共団体等の意見							
佐世保市より早期の整備促進の要望が行われている。							
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							
佐世保港浦頭地区の拠点整備により、令和2年4月から大型クルーズ船が寄港可能。工区に近接するハウステンボスにおいて、IR誘致の取組がなされている。							
事業の進捗状況、残事業の内容等							
令和2年度末までの事業進捗率は68%で、用地進捗は80%となっており、今後も引き続き事業進捗を図り、令和7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							
—							
施設の構造や工法の変更等							
地質調査の結果により、地盤改良および地すべり対策工を追加							
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。

令和3年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-3 道路改築事業
一般国道202号
(浦頭拡幅)

事業主体 長崎県

再評価の理由 事業採択後5年経過



1

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	R7	20.0	2.43	【工事概要】 延長2.0km 幅員13.0(20.0)m
第1回審議 (R3年度)	事業採択後 5年経過	H29	R7	36.0	1.25	【当初評価からの変更概要】 地盤改良と地すべり対策の追加による事業費の増額

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

一般国道202号「浦頭拡幅」は、円滑で安全な交通の確保及び観光等の産業支援を図ることを目的としている。

◆事業概要

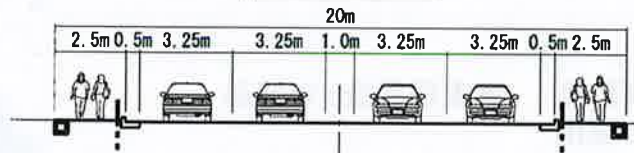
計画延長等	L=2.0km
幅員	W=13.0(20.0)m
計画交通量(R12)	16,315台

◆事業経過

平成29年度	事業化
平成30年度	用地買収着手 工事着手
令和2年度末迄	980m供用開始



標準断面図



事業進捗率 68%(事業費ベース)
用地進捗率 80%(面積ベース) ※R3. 3末現在

3

3. 事業の効果・必要性

<物流機能の強化>

一般国道202号は、佐世保市を經由し、長崎市に至る重要幹線道路であるが、西海PL入口交差点以南では車線数が不足しており、朝夕の通勤時間帯に混雑が発生している状況。

<大型観光バスの往来に対応した車線数の確保>

佐世保港浦頭地区で国際クルーズ船の拠点整備が行われており、大型観光バスの国道への流入による交通環境の悪化が予測されている。



国際クルーズ拠点

4

4. 事業の進捗状況(事業費の増加)

【事業費】
20億円(前回) → 36億円(今回)



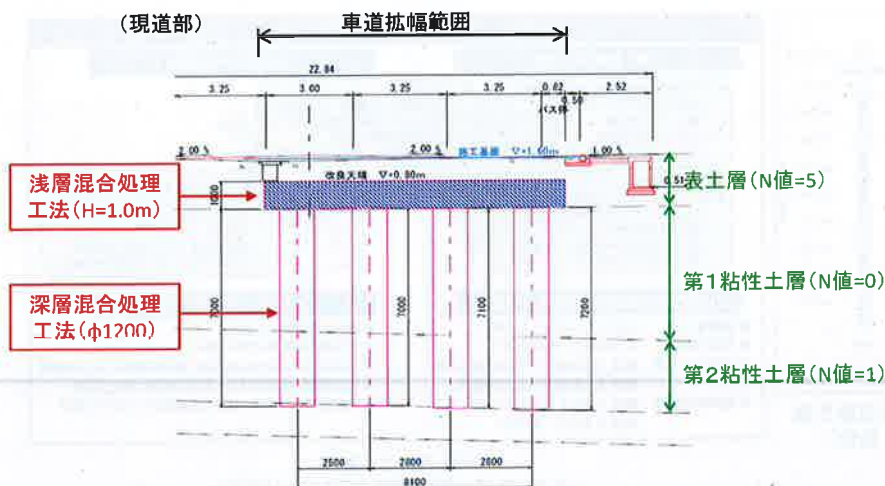
事業費増の内容	増額	主な増額理由
①地盤改良 (固結工法の採用)	約6.0億円	・地質調査の結果、拡幅部の軟弱地盤対策を追加 ・早期供用による沈下の影響を抑えるため固結工法を採用
②地すべり対策の追加	約6.0億円	・地質調査の結果、山切部の地すべり対策工(アンカー工等)を追加
③その他	約4.0億円	・労務費や資機材等の単価上昇
計	約16.0億円	

5

4. 事業の進捗状況(事業費の増加)

①地盤改良(固結工法の採用)

・地質調査により、拡幅部に粘性土層が広く分布していることが判明したため、沈下対策を追加
・国際クルーズ船の来航前(R2. 4)までに、浦頭交差点から東明中学校入口交差点までの区間を供用させる必要があったため、施工期間が短く、供用後の残留沈下を確実に抑制する「固結工法」を採用
「固結工法」・・・セメントや石灰などの安定材による科学的固結作用により軟弱地盤を固結させ安定を図る工法



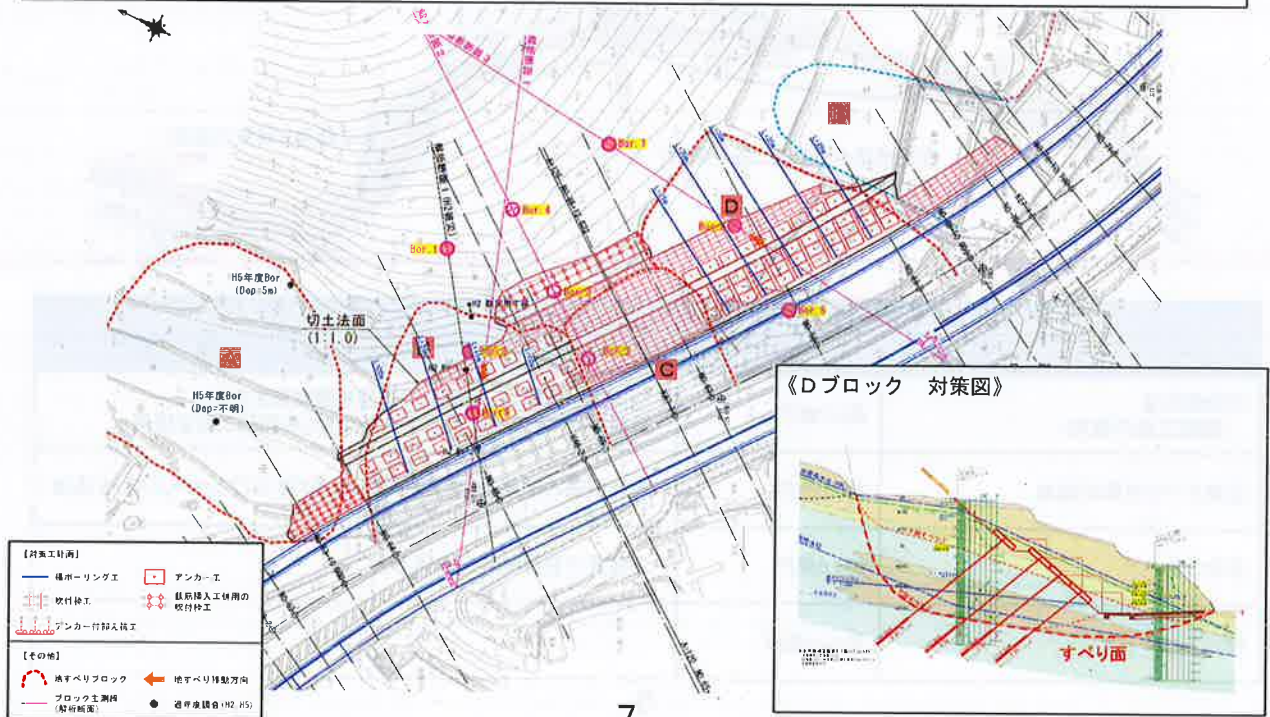
深層混合処理工法 施工状況

6

4. 事業の進捗状況(事業費の増加)

②地すべり対策の追加

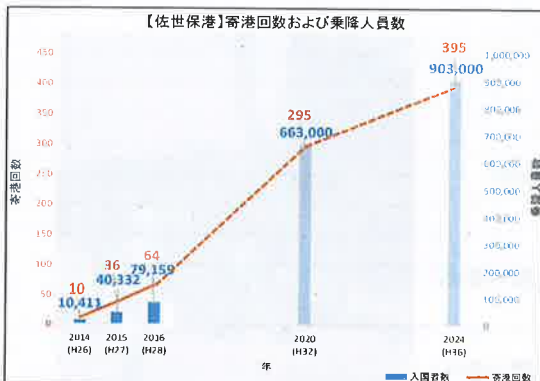
・地質調査により、山切部に地すべりブロックが複数存在することが判明したため、アンカー工等の対策を追加



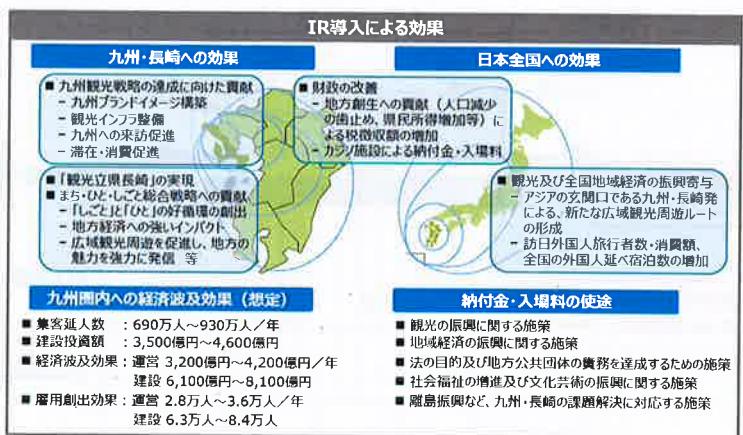
7

5. 社会経済情勢等の変化

- ・クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者数の増加により、地域の観光産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が期待される。
- ・工区に近接するハウステンボスにおいて、特定複合観光施設(IR)誘致の取組がなされており、観光産業の更なる発展が期待される。



佐世保港における国際クルーズ客船の寄港回数予測 (佐世保港国際旅客船拠点形成計画より抜粋)



IR導入による効果 (九州・長崎IR基本構想 概要版より抜粋)

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3年度)
残事業	—	4. 21 = 47.9億円／11.3億円
全事業	2. 43 = 39.2億円／16.1億円	1. 25 = 47.9億円／38.2億円

〔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〕

- ・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

〔マイナス要因〕

- ・事業費の増加

〔その他要因〕

- ・費用便益マニュアルの改定
→貨物車原単位(価格)の増加(プラス要因)

◆ B/Cでは計測できない効果

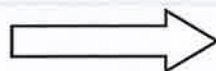
- ・緊急輸送道路の機能強化

9

7. 対応方針(原案)

- ◆ 佐世保港浦頭地区から佐世保市街地へのアクセス性向上により、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68%[24.8億/36億](令和2年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで約80%となっている。
- ◆ 佐世保市からも早期の整備促進を要望されている。
- ◆ 事業費の増額はあるものの、費用対効果が見込まれる。

対応方針
(原案)



継続

10

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課： 県北振興局道路建設第一課

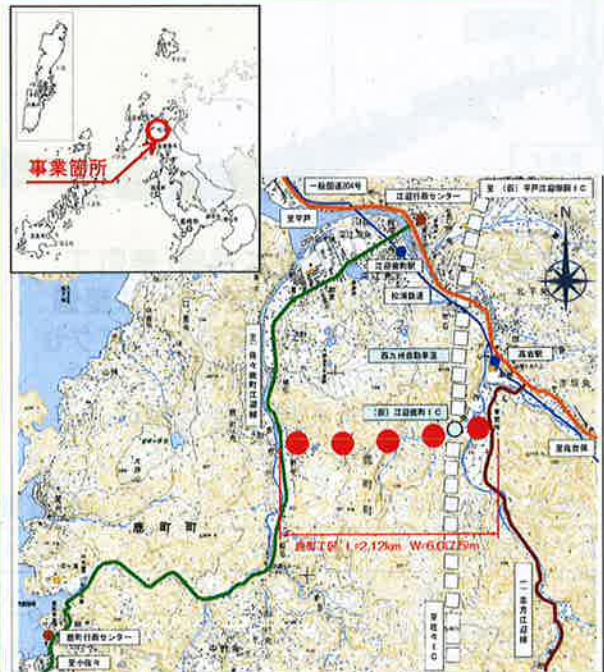
担当課長名： 坂本 直人

事業名	主要地方道佐々鹿町江迎線（鹿町工区）		事業区分	主要地方道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県佐世保市鹿町鹿町 至：長崎県佐世保市江迎町乱橋				延長	2.12km
事業概要	主要地方道佐々鹿町江迎線（鹿町工区）は、鹿町町と江迎町をバイパス整備により結び、西九州自動車道へのアクセス向上を図り、地域の物流効率化や交流人口の増大による観光産業振興を支援する事業					
H24年度事業化	都市計画決定 なし		H28年度用地着手	H28年度工事着手		
全体事業費	45.0億		事業進捗率	41.1%	供用済延長	0.4km
計画交通量	2,600台/日～7,000台/日（R12）					
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）	1.45	20.6/42.0億円	61.1/61.1億円	基準年	
	（残事業）	2.97	事業費：20.1/41.5億円 維持管理費：0.5/0.5億円	走行時間短縮便益：38.4/38.4億円 走行費用減少便益：17.1/17.1億円 交通事故減少便益：5.6/5.6億円	令和3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】交通量変動：B/C=1.31～1.60（交通量±10%） 事業費変動：B/C=1.39～1.53（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=1.39～1.53（事業期間±1年）			【残事業】B/C=2.67～3.26（交通量±10%） B/C=2.70～3.29（事業費±10%） B/C=2.83～3.10（事業期間±1年）		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・地域連携の強化並びに西九州自動車道へのアクセス向上 ・地域の物流効率化や交流人口の増大による観光産業振興を支援 ・災害時の代替路確保 					
関係する地方公共団体等の意見	佐世保市より整備促進の要望が行われている。					
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	西九州自動車道、今福IC～調川IC間が平成29年11月に、調川IC～松浦IC間が平成30年12月に供用開始。また、松浦IC～佐々IC間が完成2車線で事業化され、暫定2車線供用開始済の佐々IC～大塔IC間の4車線化も事業化。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和2年度末までの事業進捗率は41%で、用地進捗は100%と完了しており、今後も引き続き事業進捗を図り、令和8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、今後も引き続き事業の進捗を図り、令和8年度の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	関係機関協議により、河川付替工法の変更、地質調査結果により地すべり対策工追加					
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; align-items: flex-start;"> <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。

令和3年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業	
道建一4	道路改築事業 主要地方道佐々鹿町江迎線 (鹿町工区)
事業主体	長崎県
再評価の理由	事業採択後10年経過



1

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 (H24新規評価)	—	H24	R1	33.0	1.64	【工事概要】 延長2.50km 幅員6.0(7.5)m
第1回審議 (R3年度)	事業採択後 10年経過	H24	R8	45.0	1.45	【工事概要】 延長2.12km 幅員6.0(7.5)m 【当初評価からの変更概要】 西九州自動車道ICの計画決定による 河川付替計画の変更に伴う事業費増額 西九州自動車道ICとの計画調整等に 時間を要したことによる工期延長

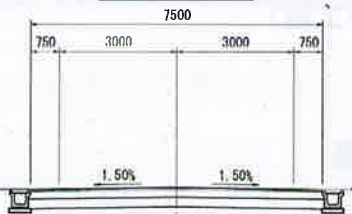
2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯



◆目的
 主要地方道佐々鹿町江迎線「鹿町工区」は、鹿町町と江迎町をバイパス整備により結び、西九州自動車道へのアクセス向上を図り、地域の物流効率化や交流人口の増大による観光産業振興を支援するものである。

標準断面図



◆事業概要

計画延長等	L=2.12km
幅員	W=6.0(7.5)m
計画交通量(R12)	2,600台～7,000台

◆事業経過

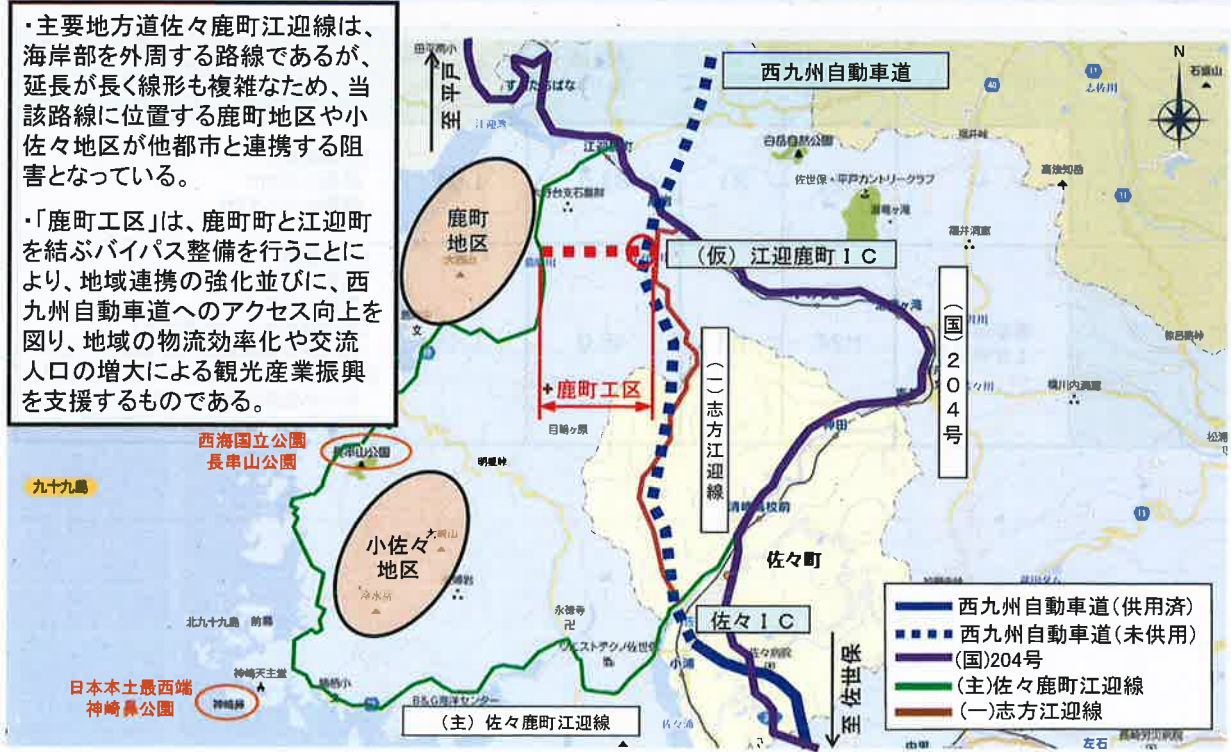
平成24年度	事業化
平成28年度	用地買収・工事着手
令和元年度	用地買収完了 397m供用開始

・事業進捗率 41%
 (事業費ベース)
 《令和3年3月末》
 ・用地進捗率 100%
 (面積ベース)
 《令和3年3月末》

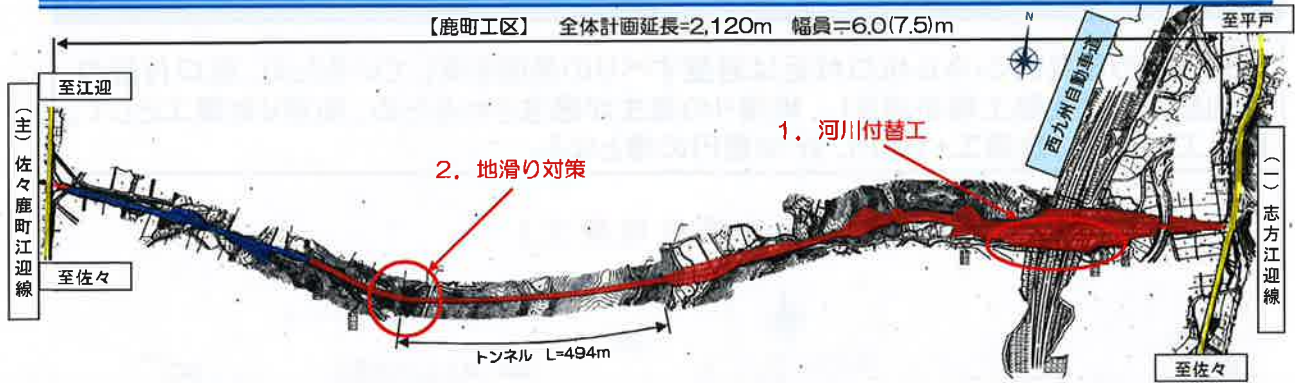
3. 事業の効果・必要性

・主要地方道佐々鹿町江迎線は、海岸部を外周する路線であるが、延長が長く線形も複雑なため、当該路線に位置する鹿町地区や小佐々地区が他都市と連携する障害となっている。

・「鹿町工区」は、鹿町町と江迎町を結ぶバイパス整備を行うことにより、地域連携の強化並びに、西九州自動車道へのアクセス向上を図り、地域の物流効率化や交流人口の増大による観光産業振興を支援するものである。



4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)



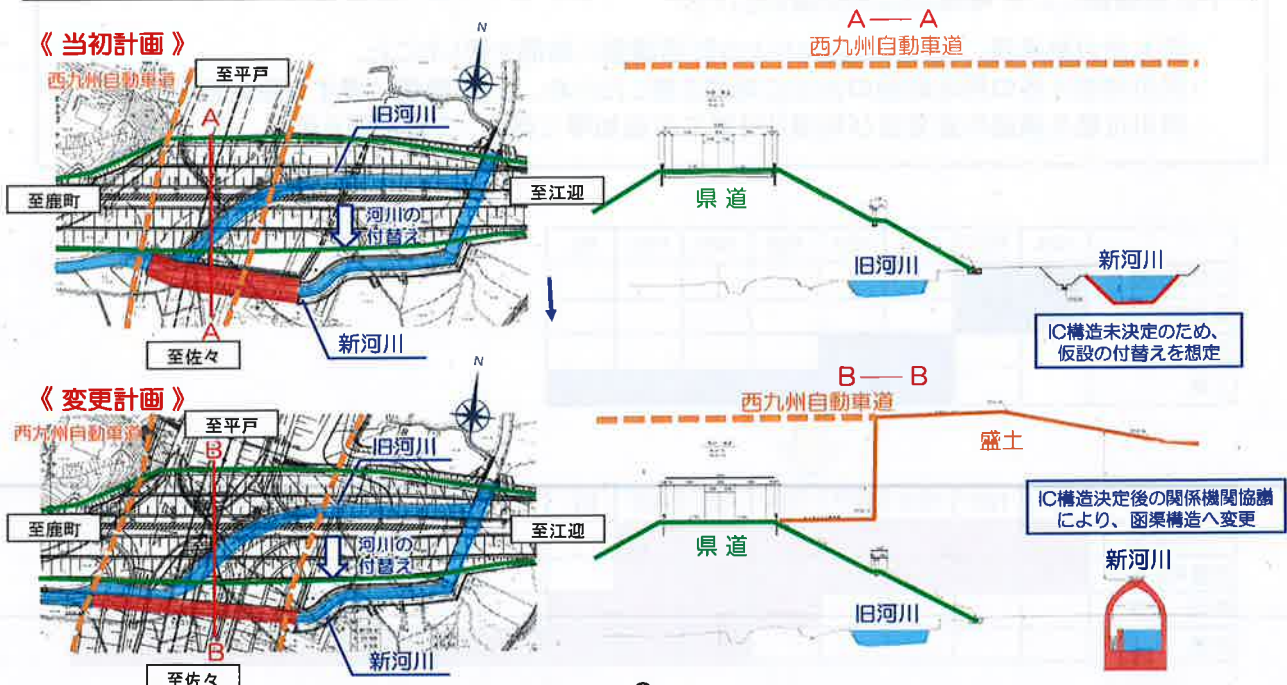
【事業費増】
33.0億円(前回)
⇒45.0億円(今回)

事業費増の内容		増額	主な増額理由	
工種	内容			
1	河川付替工	計画変更	約 5.0億円	西九州自動車道ICの計画決定による河川付替工の構造変更
2	地滑り対策	排土工+法面工	約2.0億円	地質調査の結果、鹿町側のトンネル坑口において地滑り対策工を追加
3	その他		約 5.0億円	労務単価および諸経費率の上昇
計			約 12.0億円	

5

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

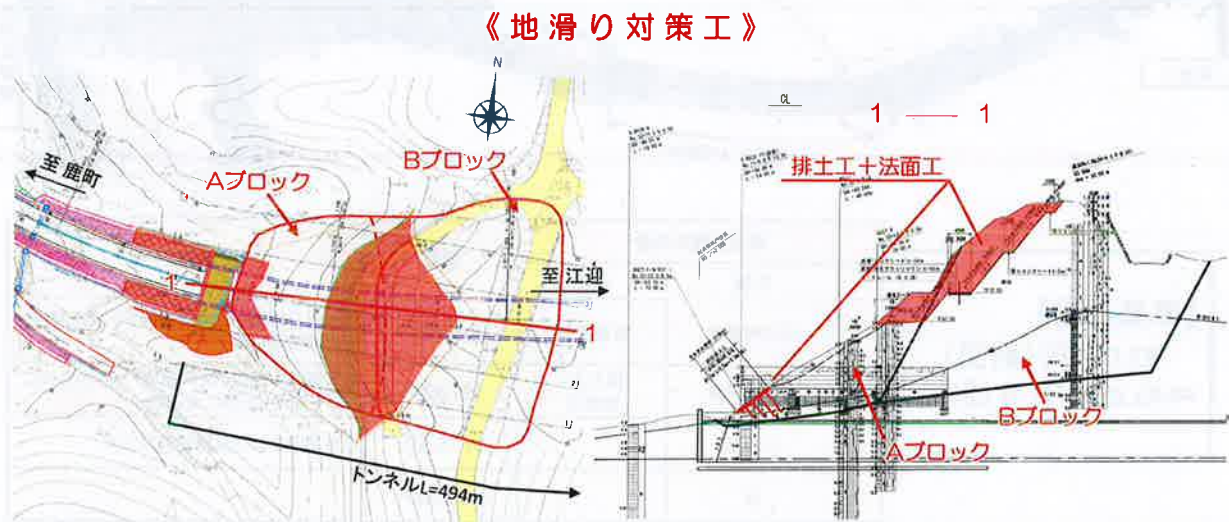
西九州自動車道ICの計画決定により、河川付替の構造が、開水路から函渠工に変更になったことにより、事業費が+5億円増となる。



6

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

地質調査の結果、トンネル坑口付近は岩盤すべりの素因を有しているため、坑口付近の掘削を行うと、受動土塊が消失し、地滑りの発生が懸念されるため、地滑り対策工として、排土工+1億円、法面工+1億円、計+2億円の増となる。



7

4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R1(前回)→R8(変更)

下記の理由により、事業期間の見直しを行う。

- ・西九州自動車道、(仮)江迎鹿町ICとの計画調整に時間を要したこと。
- ・河川付替え等の用地範囲の決定に時間を要したため、用地・補償に要する期間を延長。
- ・河川付替え構造の変更及び地滑り対策工の追加等に伴い、工事期間を延長。

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
IC計画調整								
測量調査設計								
用地・補償								
工事								



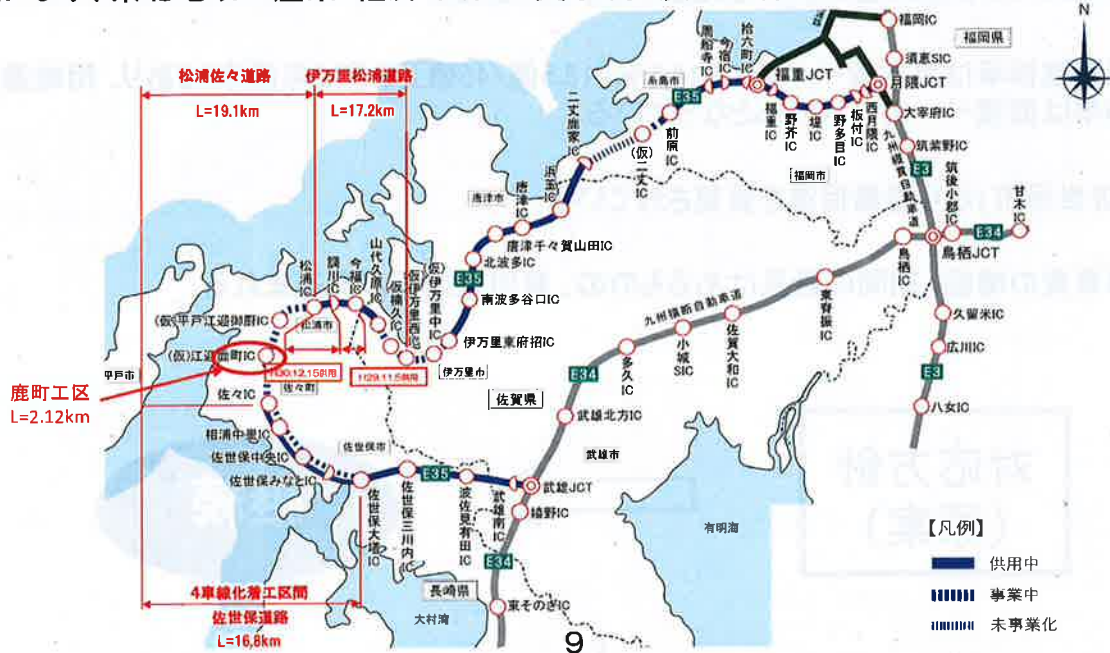
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
IC計画調整															
測量調査設計															
用地・補償															
工事															

8

5. 社会経済情勢等の変化

西九州自動車道、今福IC～調川IC間が平成29年11月に、調川IC～松浦IC間が平成30年12月に供用開始され、未供用区間の松浦IC～佐々IC間についても整備中である。

また、佐々IC～大塔IC間が、現行の2車線(対面)から、4車線化(片側2車線)されることにより、県北地域の産業・経済・文化の更なる発展が期待されている。



6. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成24年度)	今回評価 (令和3年度)
残事業		2.97 = 61.1億円 / 20.6億円
全事業	1.64 = 46.1億円 / 28.1億円	1.45 = 61.1億円 / 42.0億円

【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】

・江迎鹿町ICランプ接続道路の位置変更による計画交通量の増

【マイナス要因】

・事業費の増

・工期の延長

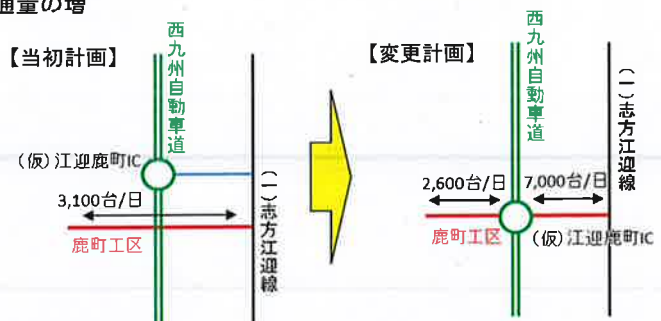
【その他要因】

・費用便益分析マニュアルの改訂

→ 貨物車原単位(価格)の増加

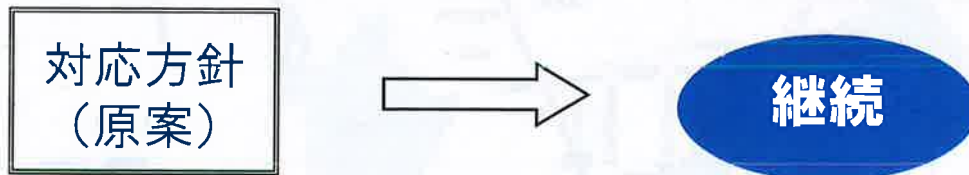
◆ B/Cでは計測できない効果

・緊急輸送道路の機能強化



7. 対応方針(原案)

- ◆ 鹿町地区と江迎地区を結ぶバイパス道路であり、本事業を行うことにより、西九州自動車道(仮称:江迎鹿町IC)へのアクセス向上を図り、地域の物流効率化や交流人口の増大による観光産業振興を支援する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約41%[18.5億/45億](令和2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。
- ◆ 「佐世保市」から整備促進を要望されている。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。



再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：東北振興局道路建設第二課

担当課長名：緒方 哲

事業名	主要地方道平戸田平線(向月工区)		事業区分	主要地方道	事業主体	長崎県	
起終点	自：長崎県平戸市野子町陣谷 至：長崎県平戸市野子町向月				延長	1.56km	
事業概要	主要地方道平戸田平線(向月工区)は隘路および線形不良区間の解消により円滑な交通を確保し、産業の支援を図るとともに安全安心を確保することを目的としている。						
H24年度事業化		都市計画決定 無し		H25年度用地着手		H29年度工事着手	
全体事業費	22.2億		事業進捗率	22%		供用済延長	0.09km
計画交通量	997/日 (R12)						
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)	16.9/22.8億円 [事業費:16.5/22.4億円 維持管理費:0.4/0.4億円]		25.1/25.6億円 [走行時間短縮便益:22.8/23.3億円 走行費用減少便益:2.1/2.1億円 交通事故減少便益:0.2/0.2億円]		令和3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】交通量変動 : B/C=1.01~1.23 (交通量 ±10%)			【残事業】 B/C=1.34~1.63 (交通量 ±10%)			
	事業費変動 : B/C=1.03~1.24 (事業費 ±10%)			B/C=1.44~1.51 (事業費 ±10%)			
	事業期間変動 : B/C=1.05~1.19 (事業期間±20%)			B/C=1.41~1.56 (事業期間±20%)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・水産業の支援（道路整備により鮮魚運搬車の走行性を確保し、輸送効率化による産業の支援を図る） ・生活道路としての機能強化（緊急医療、生活道路としての走行性向上及び代替路線の確保により災害時における地域の孤立化が解消される） 						
関係する地方公共団体等の意見	平戸市より整備促進の要望が行われている。						
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	宮ノ浦漁港の水揚げ量の増加、西九州自動車道一部開通						
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和2年度末までの事業進捗率は22%で、用地進捗は100%である。今後、トンネル工事に着手し、令和6年度の完成を目指す。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	国立公園内での施工、圃場整備事業の開始により他機関との協議や申請、設計の再検討に時間を要したが、平成31年度末時点で申請及び再設計は完了しているため、施工を進め令和6年度の完成を目指す。						
施設の構造や工法の変更等	地質調査の結果に基づき、トンネル補助工法、地盤改良工を追加。						
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-between;"> <div style="width: 25%;"> <p style="text-align: center;">位置図</p>  </div> <div style="width: 25%;"> <p style="text-align: center;">標準断面図</p> <p>(現況)</p>  <p>(整備後)</p>  </div> <div style="width: 50%;">  <p style="text-align: right; color: red;">向月工区 延長1.56km</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3年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-5	道路改築事業 主要地方道平戸田平線 (向月工区)
事業主体	長崎県
再評価 の理由	事業採択後10年経過



1

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 (H24新規評価)	—	H24	R1	16.2	1.22	【工事概要】 延長1.56km 幅員5.5(7.0)m
第1回審議 (R3年度)	事業採択後 10年経過	H24	R6	22.2	1.12	【当初評価からの変更概要】 トンネル支保パターン変更 地盤改良追加による事業費増 上記変更の検討による工期延長

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

主要地方道平戸田平線(向月工区)は県内有数の水揚げ量を誇る宮ノ浦漁港へ至る区間であり、また宮ノ浦地区から平戸市中心部への通勤や紐差地区にある二次救急医療施設への搬送に利用する唯一の道路である。隘路及び線形不良区間の解消により、円滑な交通を確保し、産業の支援を図るとともに安全安心を確保することを目的としている。

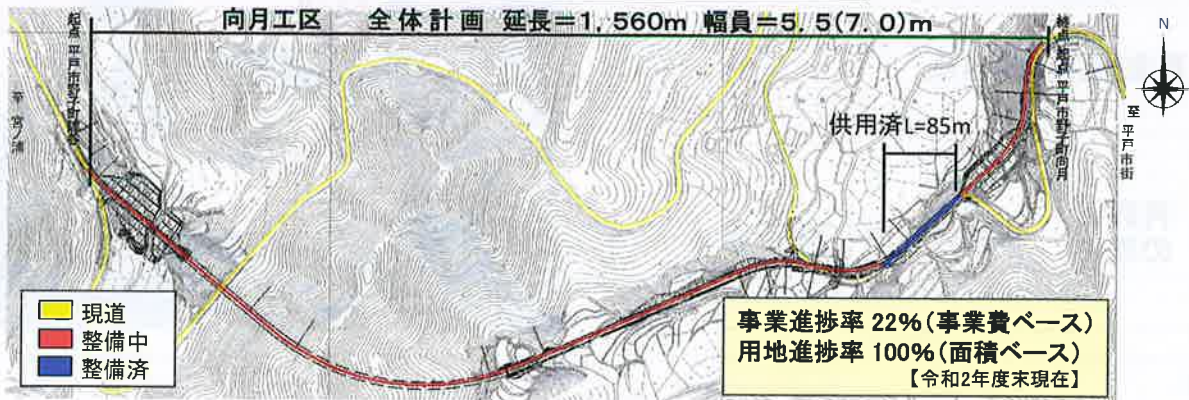
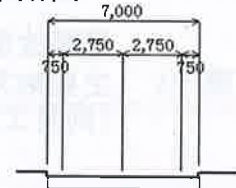
◆事業概要

計画延長等	L=1.56km
幅員	W=5.5(7.0)m
計画交通(R12)	997台/日

◆事業経過

平成24年度	事業化
平成25年度	用地買収着手
平成29年度	工事着手
令和2年度末現在	85m供用開始

◆標準断面

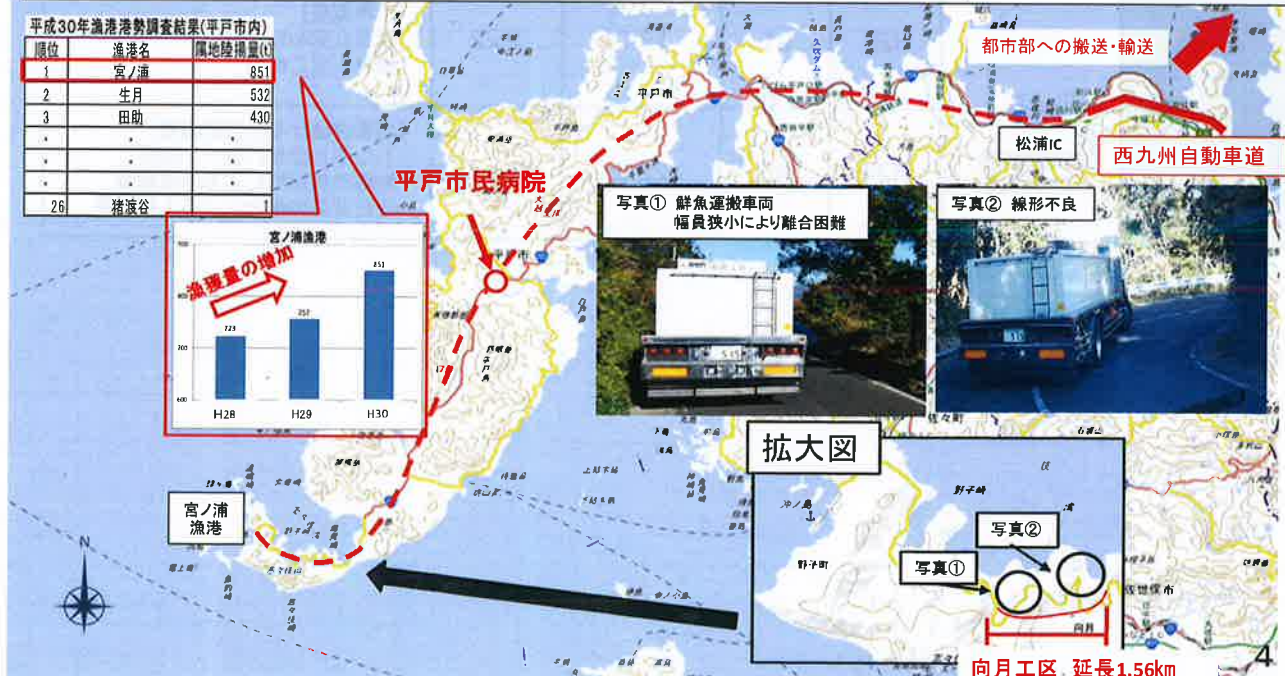


3

3. 事業の効果・必要性

〈産業の支援〉

当該区間は宮ノ浦漁港からの鮮魚運搬車通行区間になっているが、道路幅員が狭く線形も屈曲しており円滑な通行に支障をきたしている。宮ノ浦漁港は近年漁獲量が増加しており運搬車両の大型化も見込まれるため、本工区の整備により運搬車両の走行性を確保することで輸送効率化による水産業の支援が図られる。



4

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費増】	事業費増の内容	増額	
16.2億円(当初) ⇒22.2億円(今回)	①トンネル支保パターンの変更等	約3.2億円	・地質調査の結果、トンネル付近の岩盤等級が想定より悪く、支保パターンの変更が必要。
	②地盤改良工の追加	約1.0億円	・地質調査の結果、施工箇所に軟弱地盤箇所が存在することが判明し、地盤改良工を追加
	③その他	約1.8億円	・労務費や資材等の単価上昇
	計	約6.0億円	



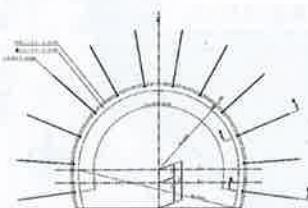
5

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

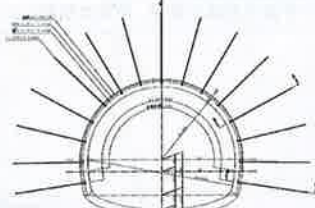
事業費増の内容	増額	
①トンネル支保パターンの変更等	約3.2億円	・地質調査の結果、トンネル付近の岩盤等級が想定より悪く、支保パターンの変更が必要となり、工事費が増額となる。

当初(CII-b)

変更(DII-b)



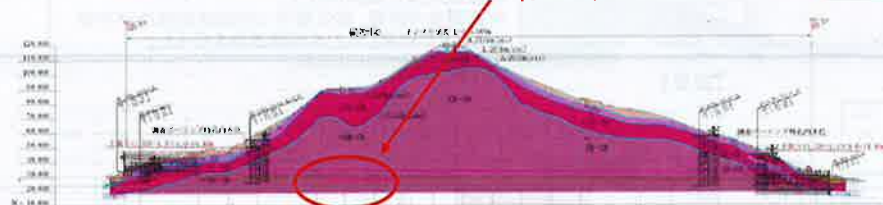
ロックボルト L=3000(12本)
奥行方向 1.2mピッチ



ロックボルト L=4000(15本)
奥行方向 1.0mピッチ
インバート t=450

既存の地質資料から中硬質岩の強度区分を想定していた。

地質調査の結果、トンネル付近は亀裂が多く、風化も著しいため支保パターンの変更が必要であることが分かった。

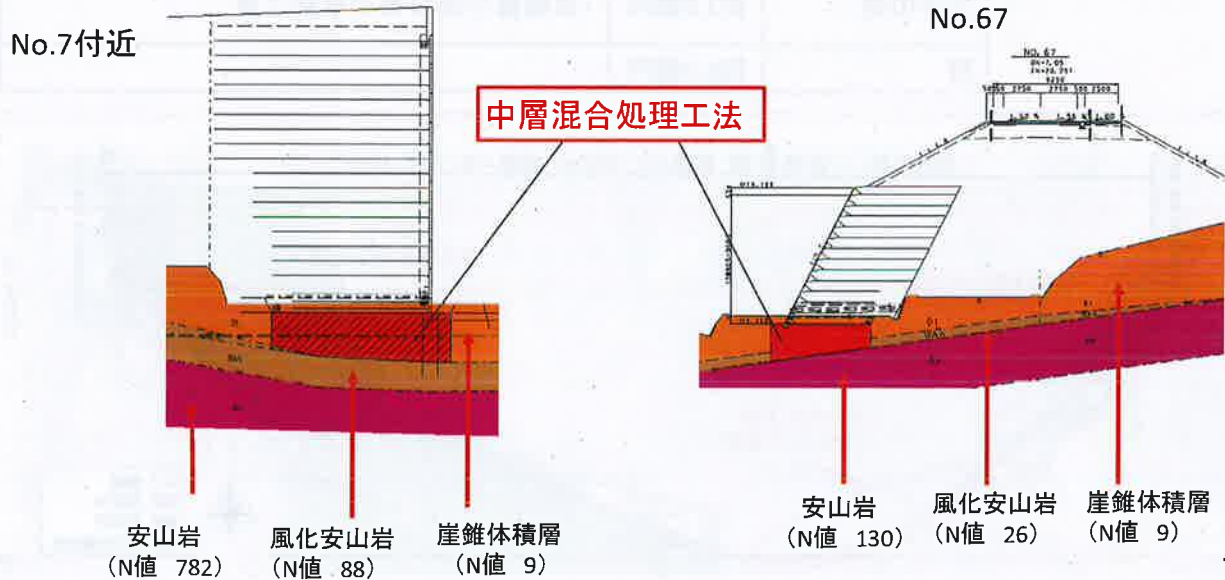


平戸南部の地質図(長崎:地質調査所)

6

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

事業費増の内容	増額	
②地盤改良工の追加	約1.0億円	・当初は現地周辺の道路法面勾配から軟岩程度の地質が分布しているものと判断していたが、地質調査の結果施工箇所に軟弱地盤箇所が存在することが判明したため、中層混合処理工を追加。

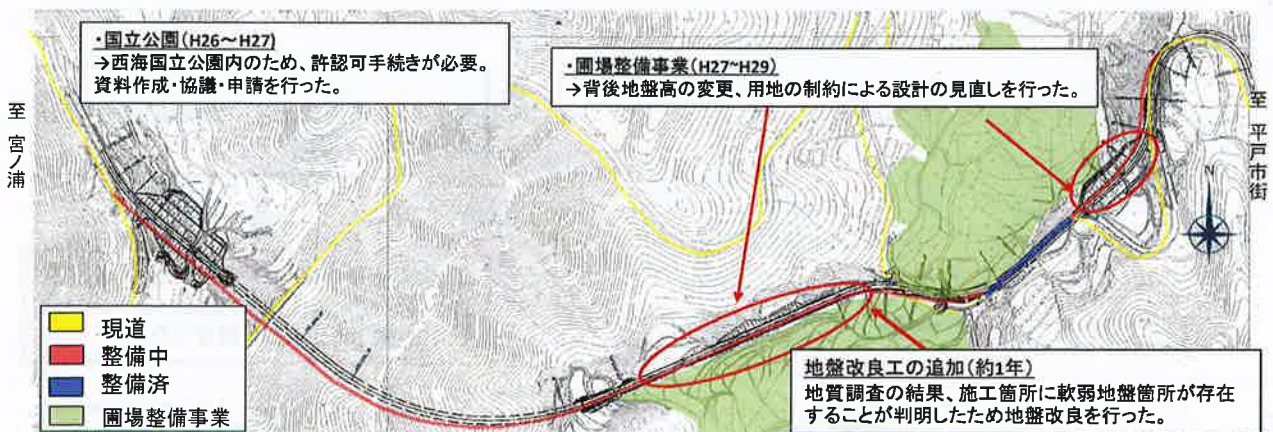


7

4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R1(当初)→R6(今回)

- ・圃場整備事業(H29新規)の開始により、協議及び設計の見直しに時間を要したため
- ・国立公園内での施工であり、関係機関との協議及び許認可申請に時間を要したため
- ・地質調査結果に基づき、トンネル補助工法変更、地盤改良を追加し、施工に時間を要するため



【当初】

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 R1
測量	■	■						
設計			■	■				
用地補償				■	■	■		
本工事							■	■

【変更】

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 R1	R2	R3	R4	R5	R6
測量	■	■	■	■	■	■	■	■					
設計			■	■	■	■	■	■					
用地補償				■	■	■	■	■					
本工事								■	■	■	■	■	■

8

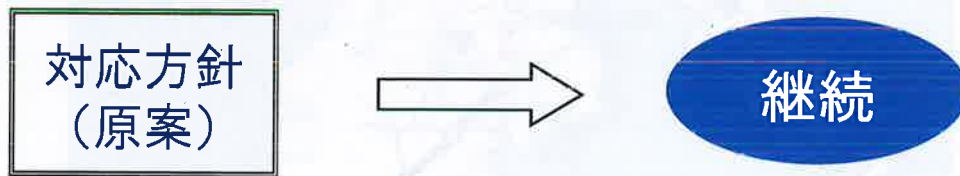
10. 対応方針(原案)

◆主要地方道平戸田平線(向月工区)は県内有数の水揚げ量を誇る宮ノ浦漁港へ至る区間であり、また宮ノ浦地区から平戸市中心部への通勤や紐差地区にある二次救急医療施設への搬送に利用する唯一の道路である。当工区の隘路及び線形不良を解消し、円滑な交通の確立を図ることで、産業の支援及び安全安心の確保に寄与する事業である。

◆事業進捗率は事業費ベースで約22%[4.9億円/22.2億円](令和2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。

◆平戸市から整備促進の要望を受けている。

◆事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。


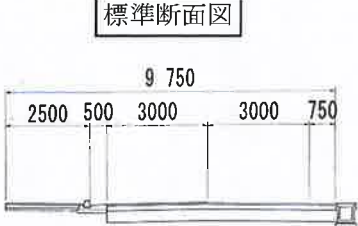



項目	内容	備考
事業費	22.2億円	
進捗率	22%	

事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課： 県北振興局道路建設第二課
担当課長名： 緒方 哲

事業名	一般県道星鹿港線（御厨工区）			事業区分	一般県道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県松浦市御厨町里免 至：長崎県松浦市御厨町里免				延長	1.0km	
事業概要	本事業を実施することで幅員狭小および線形不良区間を解消し安全安心な生活道路の確保を行うものである。						
H24年度事業化	都市計画決定 なし		H26年度用地着手		H27年度工事着手		
全体事業費	7.9億		事業進捗率	76%		供用済延長	1.0km
計画交通量	3,061台/日（R12）						
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	2.2/9.6億円 〔 事業費：1.9/9.3億円 維持管理費：0.3/0.3億円 〕	9.9/9.9億円 〔 走行時間短縮便益 9.6/9.6億円 走行費用減少便益：0.3/0.3億円 交通事故減少便益：0.0/0.0億円 〕	令和3年		
(残事業)	4.58						
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=0.93~1.14（交通量 ±10%）			【残事業】B/C=4.13~5.05（交通量 ±10%）			
	事業費変動：B/C=0.95~1.15（事業費 ±10%）			B/C=4.22~5.01（事業費 ±10%）			
	事業期間変動：B/C=0.99~1.08（事業期間±1年）			B/C=4.41~4.70（事業期間±1年）			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・車両走行性の向上（拡幅及び線形不良解消により走行性の向上） ・歩行者の安全確保（歩道整備による交通安全性の向上） 						
関係する地方公共団体等の意見	松浦市より整備促進の要望が行われている。						
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	隣接する地方港湾松浦港の漁獲量が増加、西九州自動車道一部供用開始						
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和2年度末までの事業進捗率は76%で、用地進捗は87%と進捗しており、今年度は用地買収を継続し、令和4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	漁業関係者との調整に時間を要したため、工程に遅れが生じた。今後残地権者との交渉を進め、令和4年度の事業完成を目指す						
施設の構造や工法の変更等	埋設物撤去の追加等						
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-between;"> <div style="width: 30%;"> <p style="text-align: center;">位置図</p>  </div> <div style="width: 30%;"> <p style="text-align: center;">標準断面図</p>  </div> <div style="width: 30%;"> <p style="text-align: center;">全体計画 L=1.0km、W=6.0(9.75)m</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。

令和3年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建一6 道路改築事業
一般県道星鹿港線
(御厨工区)

事業主体 長崎県

再評価
の理由 事業採択後10年経過



1

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 (H24新規評価)	—	H24	H29	7.0	1.10	【工事概要】 延長1.0km 幅員6.0(9.75)m
第1回審議 (R3年度)	事業採択後 10年経過	H24	R4	7.9	1.04	【当初評価からの変更概要】 ・埋設物撤去等による事業費増 ・漁協や漁業関係者との協議 漁協関連工事との工程調整 による工期の延長

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

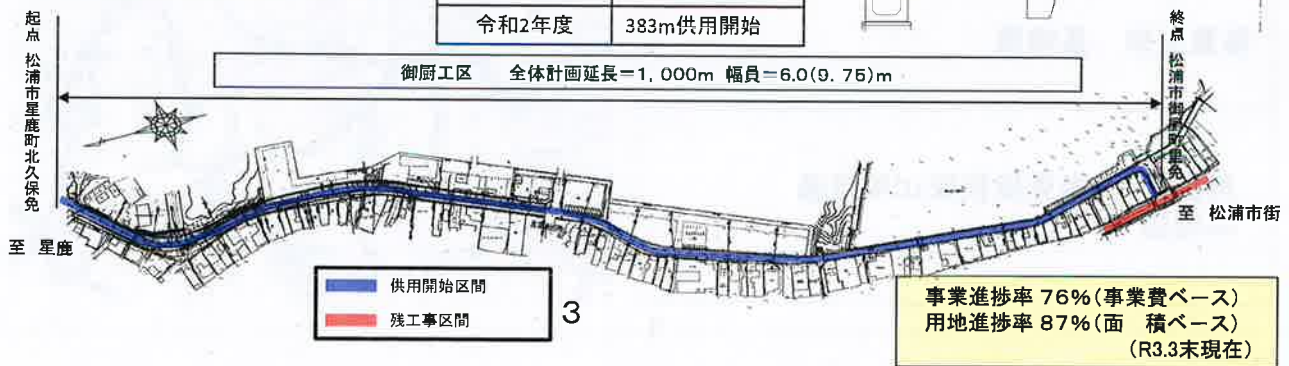
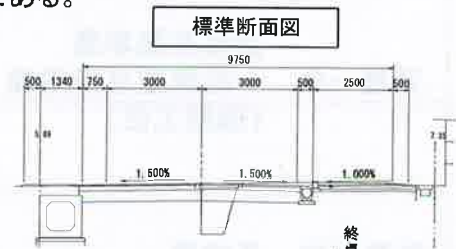
一般県道星鹿港線(御厨工区)は、一般国道204号から星鹿漁港へ至る幹線道路である。当該事業区間は松浦港御厨地区に隣接し、港湾施設と住宅に挟まれた区間であり、御厨小学校及び御厨中学校の通学路ともなっている。しかしながら幅員狭小で歩道も未整備であるため、諸通行に支障をきたし安全が確保されていない状況である。また、隣接する漁協へ水産物の水揚げがなされており、本路線を經由して福岡方面へ輸送されている。当該事業で幅員狭小および線形不良区間の解消を行うことにより、安全安心で快適な通行、輸送の確保を行うものである。

◆事業概要

計画延長等	L=1.0km
幅員	W=6.0(9.75)m
計画交通量(R12)	3,061台

◆事業経過

平成24年度	事業化
平成26年度	用地買収着手
平成27年度	工事着手
平成29・30年度	617m供用開始
令和2年度	383m供用開始



3. 事業の効果・必要性

<生活に密着した道路の整備>

松浦市星鹿漁港と国道204号を結ぶ県道で、沿線にはフェリー乗場、医療施設等があり、円滑な通行の確保が必要である。

<歩行者の安全確保>

当該区間は、御厨小学校・御厨中学校の通学路に指定されており、かつ、フェリーや医療施設の利用者等のため歩道の整備が必要である。



4. 事業の進捗状況(事業費の増加)

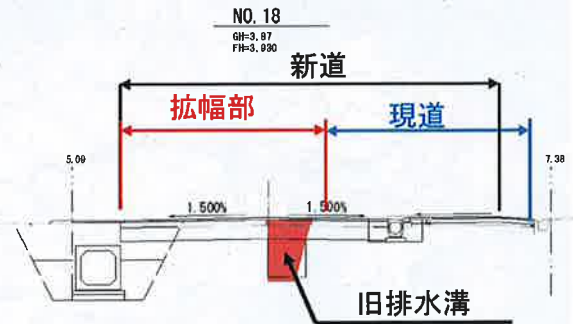
【事業費】7億円(前回)
→7.9億円(今回)

①埋設物撤去の追加



事業費増の内容	増額	主な増額理由
①埋設物撤去追加	約70百万円	旧護岸や旧排水溝等が道路改良工事の支障となったため撤去を追加した
②その他	約20百万円	労務費や機材等の単価上昇
計	約90百万円	

①埋設物撤去の追加



5

4. 事業の進捗状況(工期の延長)

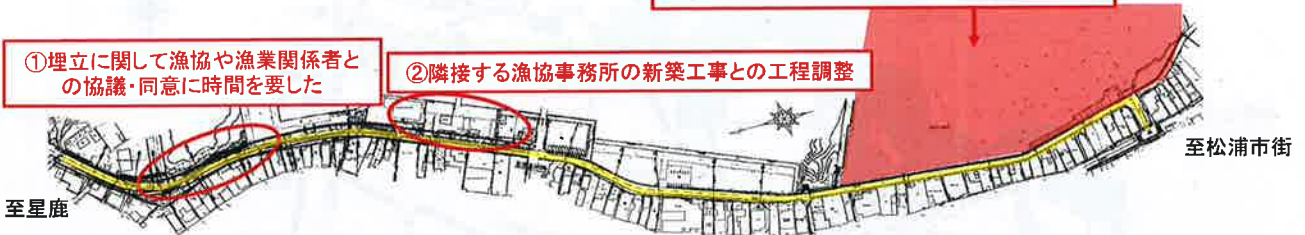
【完了工期】H29(当初)→R4(今回)

- ・埋立に関して、漁協や漁業関係者との協議に時間を要したため。
- ・隣接する漁協事務所の新築工事との工程調整に時間を要したため。
- ・隣接する埋立護岸整備工事との工程調整に時間を要したため。

①埋立に関して漁協や漁業関係者との協議・同意に時間を要した

②隣接する漁協事務所の新築工事との工程調整

③隣接する埋立護岸整備工事との工程調整



	H24	H25	H26	H27	H28	H29
測量調査設計	■	■				
用地・補償			■			
埋立申請・工事				■	■	■
本工事						■
漁協協議・同意		■				



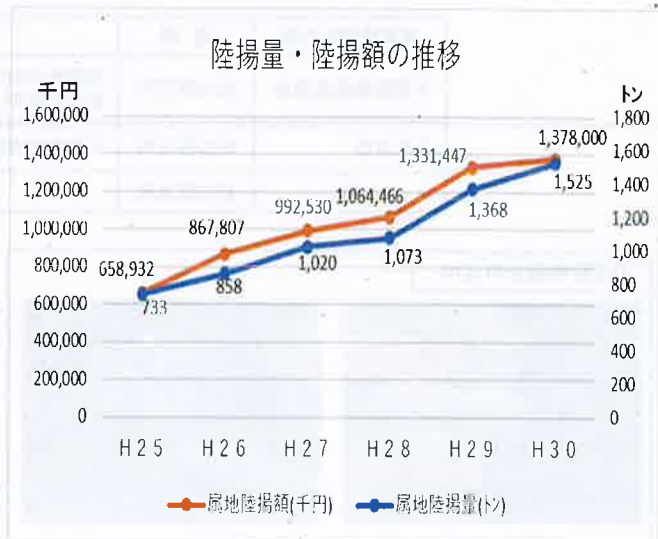
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
測量調査設計	■	■									
用地・補償			■								
埋立申請・工事				■	■	■					
本工事						■	■	■	■	■	■
漁協協議・同意		■									
漁協新築工事								■	■	■	■
松浦港埋立護岸整備工事											■

6

5. 社会経済情勢等の変化

・近年、隣接する地方港湾松浦港(御厨地区)の漁獲量が増加しており、水産物の輸送に関してさらなる利便性が期待される。

(主な輸送ルート:本路線～国道204号～西九州自動車道～福岡)

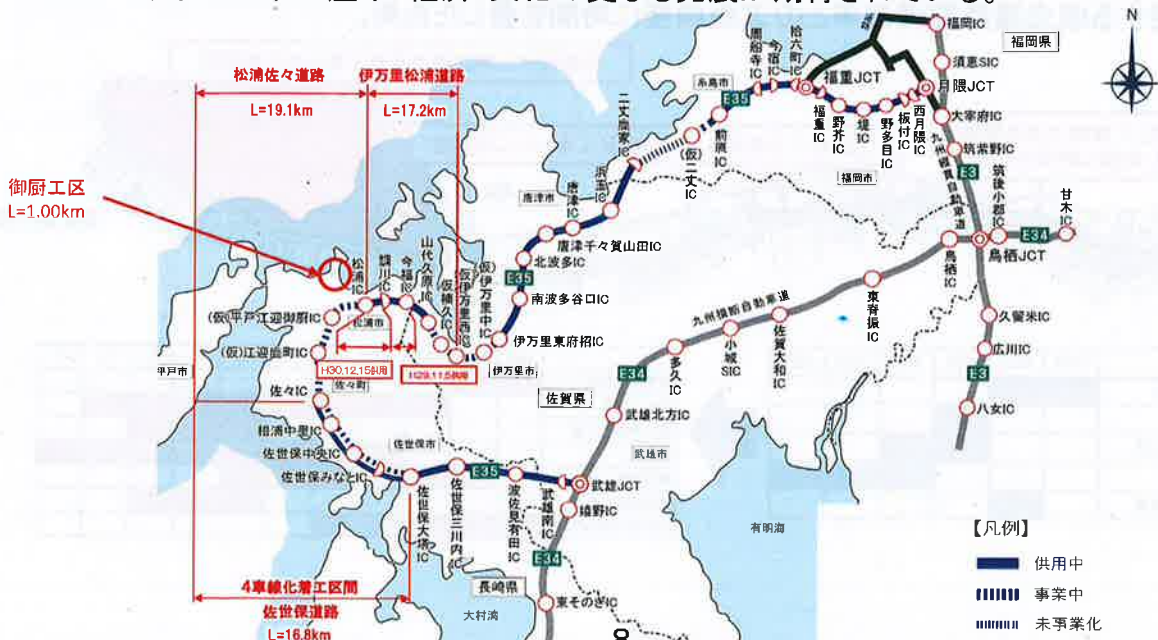


7

5. 社会経済情勢等の変化

・西九州自動車道、今福IC～調川IC間が平成29年11月に、調川IC～松浦IC間が平成30年12月に供用開始され、未供用区間の松浦IC～佐々IC間についても整備中である。

また、佐々IC～大塔IC間が、現行の2車線(対面)から、4車線化(片側2車線)されることにより、県北地域の産業・経済・文化の更なる発展が期待されている。



8

6. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	当初 (平成24年度)	今回評価 (令和3年度)
残事業	—	4.58 = 9.93億円 / 2.17億円
全事業	1.10 = 6.91億円 / 6.26億円	1.04 = 9.93億円 / 9.57億円

[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]

- ・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

[プラス要因]

- ・センサス交通量の増による推計交通量の増加(H17センサス3,068台/日 → H27センサス3,261台/日)

[マイナス要因]

- ・事業費の増加、工期の延長

[その他要因]

- ・費用便益マニュアルの改定(プラス要因)
→ 貨物車原単価位(価格)の増加

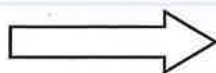
◆ B/Cでは計測できない効果

- ・緊急輸送道路の機能強化

7. 対応方針(原案)

- ◆ 松浦市星鹿漁港から国道204号を結ぶ県道である本線の未整備区間を整備することにより円滑な通行が確保され、水揚げされた水産物の輸送や医療施設への患者の救急輸送、学生の安全な登下校等地域産業への活性化及び地域の生活環境の向上に寄与する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約76%[6.0億/7.9億]であり、用地進捗率は面積ベースで約87%[3,469㎡/4,000㎡]となっている。(令和3年3月末現在)
- ◆ 松浦市からも整備促進を要望されている。
- ◆ 事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

対応方針
(原案)



継続

評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：杵岐振興局建設課
担当課長名：川田 晋吾

事業名	一般県道 <small>わたらうらほぼ</small> 浦初瀬線 <small>つぼなれ</small> （坪触工区）		事業区分	一般県道	事業主体	長崎県
起終点	自： <small>ながさきけん い き し ごうのうらちよう</small> 長崎県杵岐市郷ノ浦町 至： <small>ながさきけん い き し ごうのうらちよう</small> 長崎県杵岐市郷ノ浦町				延長	2.3 km
事業概要						
当該路線は、杵岐島の南西部を周回する道路で、原発から30km圏内の初山地区の避難路としても利用されているが、幅員が狭小で設計も屈曲しており車両の離合が困難な状態であり、走行性向上のため道路改良を行うものである。						
H27年度事業化		都市計画決定 なし		H30年度用地着手		R1年度工事着手
全体事業費		25億		事業進捗率		28%
計画交通量		1,133台/日（R12）				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 令和3年
	(事業全体)	(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.02	16.74 / 24.86億円		25.40 / 25.40億円		
	(残事業)	事業費：16.47/24.58億円 維持管理費：0.27/0.27億円		走行時間短縮便益：24.32/24.32億円 走行費用減少便益：1.02/1.02億円 交通事故減少便益：0.05/0.05億円		
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=0.92~1.12（交通量 ±10%） 【残事業】B/C=1.37~1.67（交通量 ±10%）						
事業費変動：B/C=0.94~1.12（事業費 ±10%） B/C=1.34~1.75（事業費 ±10%）						
事業期間変動：B/C=0.95~1.11（事業期間 ±20%） B/C=1.43~1.64（事業期間 ±20%）						
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> ・ 玄海原発30km圏内に位置する初山地区から避難所へのアクセス向上（避難路）。 ・ 地区の生活道路としての利便性向上。 ・ 台風や豪雨等に対する防災機能が向上し、災害時の交通規制を回避できる。 						
関係する地方公共団体等の意見						
杵岐市から、整備促進の要望がされている。						
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						
令和2年12月に初山地区まちづくり協議会が発足し、観光・絶景PRやコミュニティバス運行事業への取り組みの機運が高まり、本路線の生活道路としての整備の必要性が強くなった。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
令和2年度末までの事業進捗率は28%で用地進捗率は79%まで進捗している。今後、工事進捗を図り、令和8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						
一部地権者との交渉が難航し、理解を得られるのに時間を要したため、事業の進捗に遅れが生じている。今後も引き続き事業の進捗を図り、令和8年度の事業完成を目指す。						
施設の構造や工法の変更等						
トンネル補助工法の追加、法面対策工の追加						
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	L=2,300m W=5.5(9.25)m				

※ 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3年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

道建-7 道路改築事業
一般県道渡良浦初瀬線
(坪触工区)

事業主体 長崎県

再評価
の理由 事業採択後6~9年目



1

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 (H27新規評価)	—	H27	R3 (R5)	15.0	1.06	【工事概要】 延長2.30km 幅員5.5(9.25)m
第1回審議 (R3年度)	事業採択後 6~9年経過	H27	R8	25.0	1.02	【当初評価からの変更概要】 トンネルの補助工法の追加、 法面対策・落石対策の追加による 事業費増 用地取得の難航による工期延長

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆目的

当該路線は、壱岐島の南西部を周回する道路で、原発から30km圏内の初山地区の避難路としても利用されるが、幅員が狭小で線形も屈曲しており車両の離合が困難な状態であり、毎年、梅雨時には落石等が発生し危険な状況であることから、走行性向上と防災機能強化のため、幅員狭小・線形不良区間の解消を図るものである。

◆事業概要

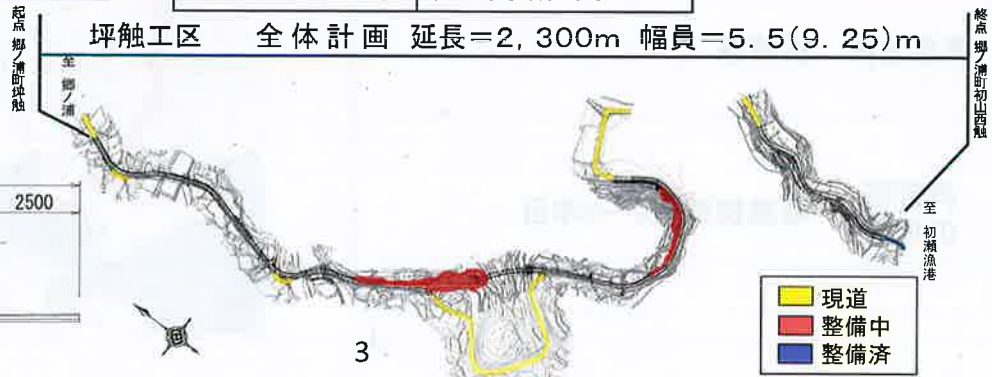
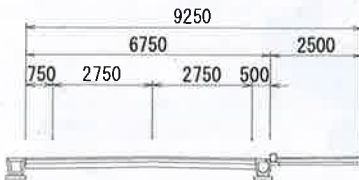
計画延長等	L=2.30km
幅員	W=5.5(9.25)m
計画交通量 (R12)	1,133台/日

◆事業経過

平成27年度	事業化
平成30年度	用地買収着手
令和元年度	工事着手
令和2年度末現在	供用開始区間なし

事業進捗率 28%
(事業費ベース)
用地進捗率 79%
(面積ベース)
R3. 3末

◆標準断面



3. 事業の効果・必要性



〈避難路としてのアクセス向上〉

原発30km圏内にある初山地区の避難路となっているが、幅員が狭小で離合が困難であり、線形及び見通しが悪く通行に支障をきたしているため、整備を行い、走行性が向上することで避難所までのアクセス向上が期待される。

〈生活道路としての利便性向上〉

壱岐島の南西部を周回する道路で、初山地区の生活道路として利用されている重要な路線であり、整備を行うことにより利便性の向上を図る。

3. 事業の効果・必要性



①倒木(全面通行止) (R2台風)



②倒木(全面通行止) (R2台風)



③土砂流出(全面通行止) (H21豪雨)

〈安全安心な生活道路の確保〉
生活道路として重要な路線であるが、台風や豪雨により通行規制が発生し、通行に支障をきたしているため、整備を行い防災機能向上を図り、安全安心な生活道路を確保する。

坪触工区
L=2, 300m W=5.5(7.0)m

4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費増】
15.0億円(前回)
⇒25.0億円(今回)

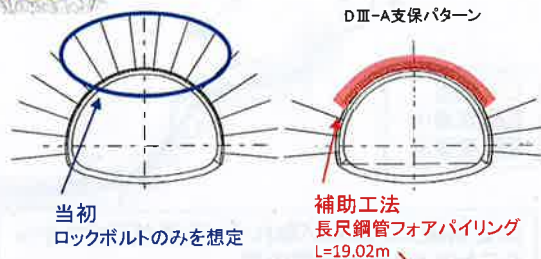


①トンネル補助工法の追加

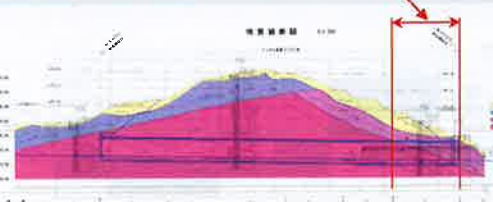
事業費増の内容	増額	主な増額理由
①トンネル補助工法の追加	約4.0億円	地質調査の結果、トンネル区間の岩盤等級が想定より悪く、補助工法の追加等が必要となり、工事費が増額となる。



- BL: 普通輝石類輝石玄武岩 (Augite-olivine basalt)
- R: 黒雲母成紋岩 (Biotite rhyolite)
- Ap: 普通輝石類輝石安山岩 (Augite-hypersthene andesite)



当初: 既存地質資料から中硬質岩(玄武岩、流紋岩、安山岩)の強度区分を想定。
変更: 地質調査の結果、安山岩の分布は地表部分であり、トンネル部分は凝灰角礫岩であることが分かった。



出典: 日本地質図大系 1995年 監修: 地質調査所

劣化のしなやかな区分	岩盤強度		
	II (硬質岩) 80MN/m ² 以上	I (中硬質岩) 20~80MN/m ²	L (軟質岩) 20MN/m ² 以下
塊状岩盤	斑状岩類 花崗岩 花崗閃緑岩 石英斑岩 花崗閃緑岩 ホルンブレン 奥四石岩	安山岩 玄武岩 石英安山岩 流紋岩 ひん岩	凝灰岩 凝灰岩 凝灰角礫岩
	中古生層砂岩 石灰岩、チャート 片麻岩	第三紀層砂岩、礫岩	
層状岩盤	粘板岩 頁岩 (中古生層)	千枚岩 黒色片岩 緑色片岩 第三紀層砂岩	

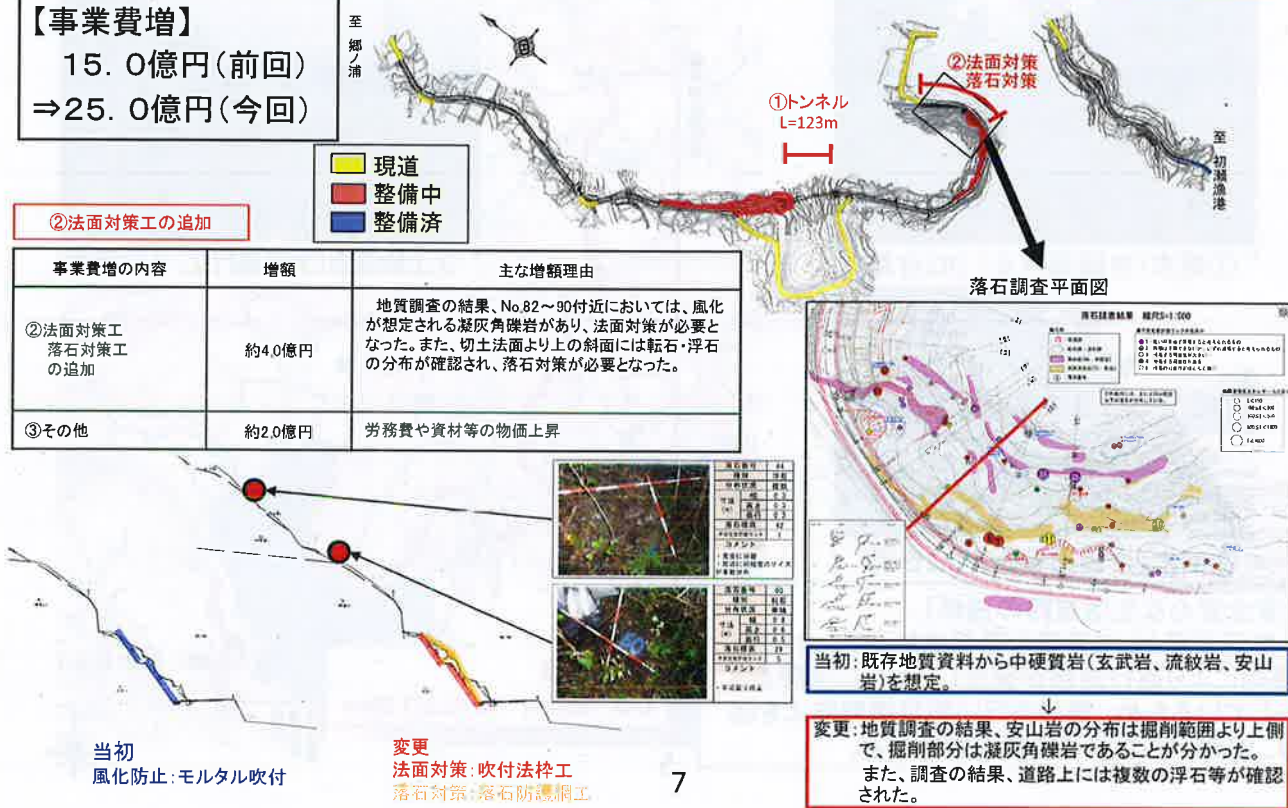
4. 事業の進捗状況(事業費の見直し)

【事業費増】

15.0億円(前回)
⇒25.0億円(今回)

②法面対策工の追加

事業費増の内容	増額	主な増額理由
②法面対策工 落石対策工 の追加	約4.0億円	地質調査の結果、No.82～90付近においては、風化が想定される凝灰角礫岩があり、法面対策が必要となった。また、切土法面より上の斜面には転石・浮石の分布が確認され、落石対策が必要となった。
③その他	約2.0億円	労務費や資材等の物価上昇

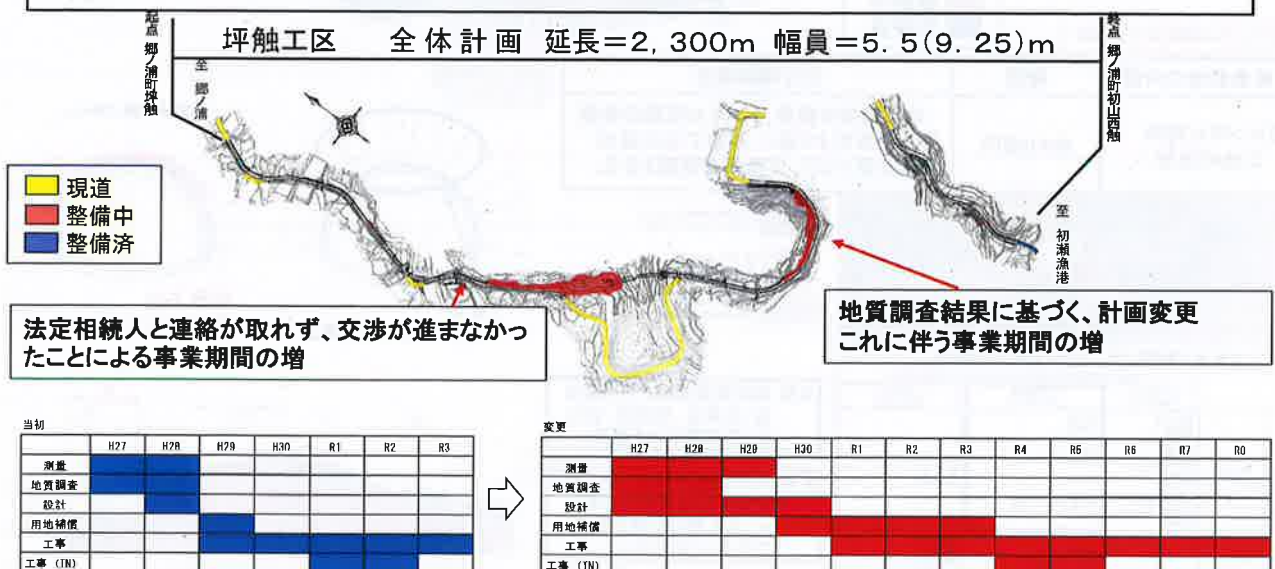


7

4. 事業の進捗状況(事業期間の見直し)

【完了工期】R3(前回)→R8(今回)

- ・坪触地区の一部地権者の法廷相続人の一人と連絡が取れず、交渉を進めることが出来なかったことによる事業期間増(不在者財産管理人制度を活用)
- ・地質調査結果に基づく、計画変更に伴う設計、工事期間の増




9

5. 社会情勢の変化

◆ 初山地区まちづくり協議会の発足

壱岐市SDGs未来都市計画の取り組みの一環として、令和2年12月に初山地区まちづくり協議会が発足し、観光・絶景PRやコミュニティバス運行事業への取り組みの機運が高まり、本路線の観光路線及び生活道路としての整備の必要性が強くなった。




初山地区まちづくり計画書

SOH Sustain Our Hatsuyama

～我が初山を持続させる～

初山地区まちづくり協議会
令和2年12月



【むつらつ計画】

【初山地区まちづくり計画】

課題と課題


本計画で計画の目的、八人谷地区の観光スポットや夕日、篝火等の観光資源の魅力を高める必要がありますが、道路の妨げられておらず、整備も不十分状況です。

目的

観光地「初山」を定着させ、認知度を高める。住民が安心して暮らせるよう初山地区を盛り上げます。

活動内容

○施設の整備
観光スポットに加え、地産品スポットを創出する「初山観光マツプ」を製作し、初山の魅力を観光客に発信します。また、そのほか「初山めぐり」のバスツアー等を企画したいと考えています。



【コミュニティバス運行事業】

【コミュニティバス運行事業】

・路線バスの1日の運行が少なく、税金が高いため利用しにくい。
・バス停まで歩いた歩数での移動が大変である。
・今は自動車を持ってあるが、普段免許を運転するとのバスに乗る機会が少ない。どこへも行かない、使っていない状態である。

現状と課題

・車の運転ができない交通弱者向けに小規模でよいので乗車・降車・乗降・乗降場所にある必要のある交通手段を考えたほしい。
・自治体単独で運行し続けることは難しい。

目的

○初山地区にコミュニティバスを毎日運行させる。
○運行に際しての運行経費削減に努める。
○市町村連携等関係機関による許可申請に係る取組事項
・乗降及び乗降
・乗降場所の確保
・乗降場所の確保
・運行経費削減
・自治体単独
・運行マニュアル
・コミュニティバスの名称
・ドライバーの募集と乗降者の募集
・乗降場所及び乗降の方法
・その他関係機関との連携

○乗降場所の確保
コミュニティバスの乗降場所を確保し、乗降に努めます。

○乗降
初山地区の観光客向けに、コミュニティバス事業について乗降場所や乗降方法などを案内し、乗降に努めます。利用者を増やします。

○乗降場所の確保
乗降に運行開始であるよう、市町村連携と協議します。

10

6. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (平成27年度)	今回評価 (令和2年度)
残事業	—	1.52 = 25.40億円 / 16.47億円
全事業	1.06 = 13.30億円 / 12.53億円	1.02 = 25.40億円 / 24.86億円

【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】

- ・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

【プラス要因】

- ・交通量の増加(1,194台/日 → 1,400台/日)

【マイナス要因】

- ・事業費の増加
- ・事業期間の延長

【その他の要因】

- ・費用便益分析マニュアルの改定
→ 貨物車原単位(時間)の増加

7. 対応方針(原案)

- ◆一般県道渡良浦初瀬線(坪触工区)における延長約2.3kmは未改良区間であり、狭小及び線形不良区間の解消による走行・安全性の向上や原発避難所へのアクセス強化、法面対策工による防災機能強化に寄与する事業である。
- ◆事業進捗率は事業費ベースで約28%[7.0億円/25.0億円](令和2年度末)であり、用地進捗率は面積ベースで約79%となっている。
- ◆吉崎市からも整備促進を要望されている。
- ◆初山地区まちづくり協議会の発足し、道路整備の必要性が高まっている。
- ◆事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれる。

