

施策評価調書〔途中評価(平成30年度実施)〕

長崎県総合計画における位置付け

作成年月日		平成30年10月26日	長崎県総合計画記載ページ	135	P
将来像	安心快適な暮らし広がる長崎県	施策主管所属	土木部道路建設課		
基本戦略名	10 にぎわいと暮らしを支える社会基盤を整備する	課(室)長名	課長 大塚 正道		
施策名	(1) 九州新幹線西九州ルートなどの人流・物流を支える交通ネットワークの確立	施策関係所属(部局名課名)	企画振興部新幹線・総合交通対策課		

1 施策の内容

【取組の概要】	九州新幹線西九州ルートの整備促進や、道路網、港湾の整備、空港の活性化など、地域間の人流や物流を支える交通ネットワークの確立に取り組みます。	【めざす姿】	新幹線・道路・港湾の整備等、高速・広域交通体系が確立され、さらなる観光の振興、企業立地の促進や物流の効率化が実現している。 県内の主要都市間の時間短縮や定時性が確保され、交流人口や貨物量が拡大している。
---------	---	--------	--

2 施策の進捗状況と評価

施策の進捗状況の評価																						
<input type="checkbox"/> A : 順調 <input checked="" type="checkbox"/> B : やや遅れている <input type="checkbox"/> C : 遅れている																						
<<これまでの成果>> ●九州新幹線西九州ルートの武雄温泉・長崎間の本線土木工事の完成延長は、47.4kmで完成率約71%。平成34年度(2022年度)の対面乗換方式による開業に向けて着実に工事が進んでいる。 ●高規格幹線道路は国において事業中の西九州自動車道の整備を促進した結果、伊万里松浦道路(今福IC~調川IC)の開通を行った。地域高規格道路については島原道路、西彼杵道路の整備を推進し、島原道路の吾妻愛野バイパス、諫早インター工区の一部区間の供用を行った。	<table border="1"> <caption>高規格幹線道路等インターチェンジまで30分で到達可能な本土面積の割合</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>目標値</th> <th>実績値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H26</td> <td>72.2%</td> <td>65.5%</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>72.2%</td> <td>65.5%</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>72.2%</td> <td>65.5%</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>72.2%</td> <td>67.8%</td> </tr> <tr> <td>H31</td> <td>72.2%</td> <td>67.8%</td> </tr> <tr> <td>H32</td> <td>72.2%</td> <td>72.2%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	目標値	実績値	H26	72.2%	65.5%	H28	72.2%	65.5%	H29	72.2%	65.5%	H30	72.2%	67.8%	H31	72.2%	67.8%	H32	72.2%	72.2%
年度	目標値	実績値																				
H26	72.2%	65.5%																				
H28	72.2%	65.5%																				
H29	72.2%	65.5%																				
H30	72.2%	67.8%																				
H31	72.2%	67.8%																				
H32	72.2%	72.2%																				
<<進捗状況に課題がみられる分野>> ●九州新幹線西九州ルートの整備については、対面乗換方式による平成34年度(2022年度)の開業に向けて、着実に工事が進んでいる。しかしながら、導入が予定されていたフリーゲージトレインについては、山陽新幹線への乗り入れができないことから、西九州ルートへの導入は断念せざるを得ないとされたため、早期に新たな整備方針の決定が必要。 ●地域高規格道路の島原道路においては、諫早インター工区等の一部区間に遅れが生じたため、インターチェンジまで30分で到達可能な本土面積の割合は目標からやや遅れている。																						

3 施策の成果指標の進捗状況

指標	基準年	H28	H29	H30	H31	H32	最終目標(年度)	進捗状況の分析
九州新幹線西九州ルート開業	目標値①	/	-	-	-	-	開業(平成34年度から可能な限り前倒し)	対面乗換方式による平成34年度(2022年度)の開業に向けて、着実に工事が進んでいる。しかしながら、導入が予定されていたフリーゲージトレインについては、山陽新幹線への乗り入れができないことから、西九州ルートへの導入は断念せざるを得ないとされたため、早期に新たな整備方針の決定が必要。現在、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム「九州新幹線(西九州ルート)検討委員会」(以下、「与党PT検討委員会」)において西九州ルートの整備のあり方が議論されているが、県としては、整備効果が高く西九州地域の発展に最も寄与する全線フル規格での整備を求めている。関係者と連携して国等に働きかけることとしている。
	実績値②	-	-	/	/	/	進捗状況	
	②/①	/	-	-			-	
高規格幹線道路等インターチェンジまで30分で到達可能な本土面積の割合	目標値①	/	65.5%	67.8%	67.8%	67.8%	72.2%(H32年度)	高規格幹線道路は国において西九州自動車道を整備しており、伊万里松浦道路の今福IC~調川ICが平成29年11月に開通し、計画通り進捗が図られた。引き続き調川IC~松浦ICの平成30年度供用に向けてトンネル工事などの整備が進められている。松浦佐々道路については、用地取得及び工事が進められている。 地域高規格道路は、島原道路では5工区の整備を推進しており、吾妻愛野バイパスが平成29年12月に開通し、計画通り進捗が図られた。諫早インター工区においては平成30年3月に一部区間を供用し、概ね目標を達成した。また、西彼杵道路の時津工区の整備を推進し進捗を図った。
	実績値②	65.5%(H26年度)	65.5%	65.5%			進捗状況	
	②/①	/	100%	96%			やや遅れ	

4 新たな課題や社会情勢の変化等

●九州新幹線西九州ルートについては、導入が予定されていたフリーゲージトレインが、山陽新幹線への乗り入れができないことから、西九州ルートへの導入は断念せざるを得ないとされたため、早期に新たな整備方針の決定が必要。現在、「与党PT検討委員会」において西九州ルートの整備のあり方が議論されているが、県としては、整備効果が高く西九州地域の発展に最も寄与する全線フル規格での整備実現を目指す。

●完成が遅れている島原道路の諫早インターエ区等においては、フォローアップを行っていく必要がある。



5 課題を踏まえた今後の対応方針

●九州新幹線西九州ルートの全線フル規格での整備を実現するため、国や関係自治体等との協議、働きかけを行う。

●島原道路の諫早インターエ区等については、早期完成に向けてフォローアップを行うとともに、今後の整備予算の確保のために国へ要望を行っていく。

6 施策を推進する事業群の状況

事業群①「九州新幹線西九州ルートの整備促進」	事業群評価調書 10-(1)-①	参照
事業群②「高規格幹線道路・地域高規格道路の整備による高速交通ネットワークの構築」	事業群評価調書 10-(1)-②	参照
事業群③「生活に密着した道路の整備による道路ネットワークの拡充」	事業群評価調書 10-(1)-③	参照
事業群④「24時間化の実現などによる長崎空港とその周辺の活性化」	事業群評価調書 10-(1)-④	参照
事業群⑤「交流・物流の拠点となる港湾の整備」	事業群評価調書 10-(1)-⑤	参照