

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 吾妻愛野バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県雲仙市吾妻町 至：長崎県雲仙市愛野町	延長	1.7km		
<p>事業概要</p> <p>島原道路は、九州横断自動車道と島原半島地域を連絡する地域高規格道路である。 一般国道251号吾妻愛野バイパスは、島原道路の一部を構成し、現在事業中の愛野森山バイパスに接続する延長1.7kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>吾妻愛野バイパスは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島原半島地域から九州横断自動車道へのアクセスを大幅に改善 ・島原半島地域と長崎地域や県央地域との地域連携強化 ・主な産業である観光や農業等の地域産業の活性化に資する道路である。 					
全体事業費	71億円	計画交通量	8,400台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

・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」等より、島原半島全域発展のため島原道路の早期整備を長崎県知事あてに要望されている。

学識経験者等の第三者委員会の意見

—

事業採択の前提条件

- ・便益が費用を上回っている。
- ・地域の団体から早期整備の要望を受けており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4	総費用：59億円 （事業費：58億円 維持管理費：0.18億円）	総便益：80億円 （走行時間短縮便益：55億円 走行費用減少便益：18億円 交通事故減少便益：7.6億円）	基準年：平成22年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.5 (交通量+10%)	B/C=1.2 (交通量-10%)		
		事業費変動	B/C=1.3 (事業費+10%)	B/C=1.5 (事業費-10%)		
		事業期間変動	B/C=1.3 (事業期間+20%)	B/C=1.4 (事業期間-20%)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○	並行する国道251号の交通混雑の緩和が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】 現道並行区間：3.1万人時間/年km ※県内平均渋滞損失時間2.0万人時間/年kmの約1.55倍		
		事故対策	○	現道から吾妻愛野バイパスへ交通が転換することにより、現道の機能分担が図られ、交通安全の向上が見込まれる。 【死傷事故率】 現況(現道) 95.2件/億台km ※県内平均死傷事故率82.4件/億台kmの約1.15倍		
		歩行空間	—	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	○	3次救急医療施設(国立長崎医療センター)へのアクセス性の向上		
		地域経済	○	長崎空港、九州横断自動車道諫早インターへのアクセス性の向上及び定時性が確保されることにより、物流の効率化によるいちご等の農産物の関東・関西方面への販路拡大などが行われ、産業活動の活性化に寄与。		
災害		—	注目すべき影響はない。			
環境		○	CO ₂ 排出量の削減			
	地域社会	○	長崎空港、九州横断自動車道から雲仙天草国立公園等の観光地へのアクセスが向上。(島原半島3市への観光客延べ数：約600万人 H20実績)			
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> ・「長崎県総合計画」において、重点的に整備を進める路線として位置付けられている。 ・「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」等からの強い要望 				

採択の理由

事業主体である長崎県が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が1.4と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、地元の協力体制も整っており、交通混雑の緩和及び交通安全の向上が見込まれるとともに長崎空港、九州横断自動車道諫早インターへのアクセス性の向上による地域の社会活動や経済活動の活性化が期待できることから、事業に必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を平成23年度新規事業化箇所として採択した。

※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。