

平成23年度予算概算要求に係る新規事業採択時評価

担当課： 道路局 環境安全課  
担当課長名： 吉崎 収

事業の概要

事業名	地域高規格道路 島原道路 一般県道 諫早外環状線 鷺崎～栗面工区	事業区分	地方道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県諫早市鷺崎町 至：長崎県諫早市栗面町	延長	2.7 km		
<p><b>事業概要</b></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。 諫早外環状線（鷺崎～栗面工区）は、島原道路の一部を構成する諫早市の環状道路区間であり、現在事業中の諫早外環状線諫早インター工区等と一体となって広域ネットワークを形成し、渋滞緩和および地域の活性化に大きく寄与する自動車専用道路である。</p> <p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>諫早外環状線は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>諫早市街地の通過交通排除や市街地中心部への分散導入による交通混雑の緩和、環境の改善</li> <li>諫早市街地の交通事故低減に資する道路である。</li> </ul> <p>全体事業費 120億円 計画交通量 10,600台/日</p> <p><b>事業概要図</b></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」より、島原道路の早期整備を要望されている。

**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。  
地元の団体から早期整備の要望を受けており、円滑な事業執行が可能な環境となっている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.3	総費用： 94億円 （事業費： 94億円 維持管理費： 0.3億円）	総便益： 125億円 （走行時間短縮便益： 112億円 走行経費減少便益： 7.3億円 交通事故減少便益： 6.1億円）	基準年 平成22年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2 (交通量 -10%)	B/C=1.5 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.5 (事業費 -10%)	B/C=1.2 (事業費 +10%)		
		事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間 -20%)	B/C=1.3 (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	◎	諫早市街地部を迂回する環状道路の一部であり、通過交通の排除や流入交通の分散により、市街地部の渋滞の緩和が見込まれる。 【渋滞損失時間の削減】 並行区間：約100万人時間/年 削減量：約17万人時間/年（約100⇒約83万人/年） 【その他の特徴】 主要渋滞ポイントの解消（栗面交差点）		
		事故対策	◎	諫早市街地部における通過交通の排除や流入交通の分散により、通過交通等に起因する交通事故の減少が見込まれる。 【安全性の向上（事故の減少）】 単路部 約169.8件/億台km（現況） ※県内平均死傷事故率 82.4件/億台km の約2.1倍		
	歩行空間	—				
	社会全体への影響	住民生活	○	第3次救急医療施設（国立長崎医療センター）へのアクセス向上		
		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向上及び定時性確保		
		災害	○	並行路線（一次緊急輸送道路）の災害等による通行規制時の代替道路を形成		
環境		—				
地域社会	○	長崎空港、九州横断自動車道から主要な観光地へのアクセス向上（島原半島3市への観光客のべ数：約600万人）				
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>長崎県長期総合計画への位置づけ</li> <li>「島原半島幹線道路網建設促進期成会」等から強い要望</li> </ul>				

対応方針

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1.3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、交通混雑の緩和、交通事故の軽減、諫早中心市街地や長崎空港、九州横断自動車道へのアクセス向上等、当事業の整備の必要性、社会全体への効果は高いと判断される。  
以上より、本事業を平成23年度予算概算要求の新規事業箇所として要求する。

※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。