

## 事後評価結果（平成15年度）

担 当 課：九州地方整備局道路部道路計画第一課  
担当課長名：富山 英範

<b>事業名</b>	一般国道57号 <small>しまばらふかえどうろ</small> 島原深江道路	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b>	自： <small>ながさきけんしまばらしちちぶがうらまち</small> 長崎県島原市秩父が浦町 至： <small>みなみたかきくみふかえちようすずみみよ</small> 南高来郡深江町諏訪名			延長	4.6km

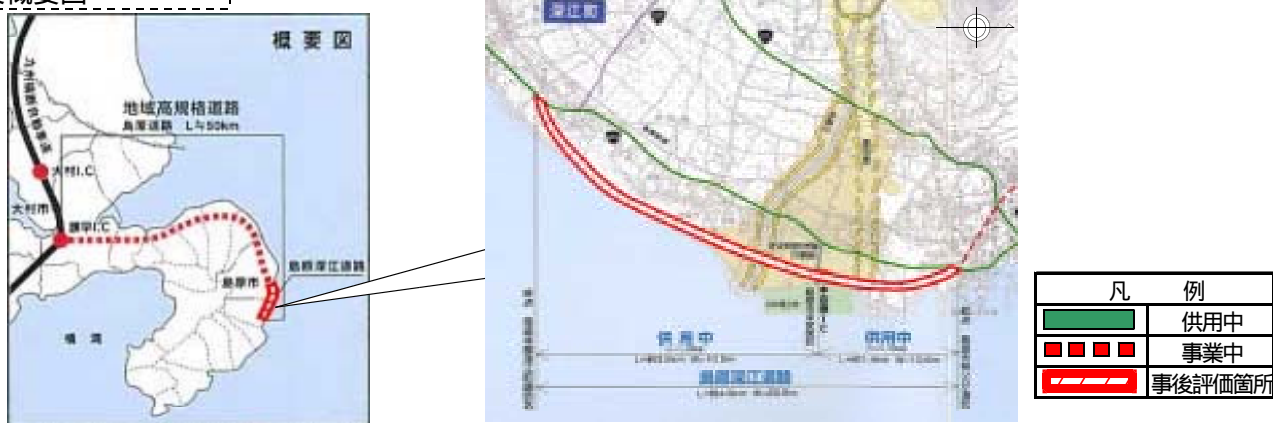
### 事業概要

一般国道57号は、大分市から長崎市に至る延長約205 kmの主要な幹線道路である。また、長崎県内においては、島原半島地域と諫早市及び一般国道34号を介して大村市（長崎空港）等を結ぶ重要な路線である。島原深江道路は、土石流などの雲仙・普賢岳噴火災害時において常時安全な通行を確保するとともに、地域の復興の基盤となる延長約4.6kmの道路である。

### 事業の目的・必要性

島原深江道路は、土石流などの雲仙・普賢岳噴火災害時において常時安全な通行を確保し、噴火災害時の通行規制による影響を軽減させるとともに、避難路の確保や緊急輸送道路ネットワークの強化等、防災機能の強化に資することにより、地域の復興の基盤となるものである。

### 事業概要図



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度： 4年度 都市計画決定： 9年度	用地着手： 5年度 工事着手： 5年度	供用年： (当初) H10年度/ (実績) H10年度/ (暫定/完成)	<b>変動</b>	1.0倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) 220 / 300億円 (暫定/完成) (実質値) / 億円	実績 (名目値) 261 / 億円 (暫定/完成) (実質値) 259 / 億円		<b>変動</b>	1.2倍
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時 (暫定/完成) - / 台/日	実績 (暫定/完成) 8,300 / 台/日		<b>変動</b>	%
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道 当該路線)	40.6 (供用直前年次) H9年度	46.8km/h (供用後年次) H11年度	<b>交通事故減少</b> (供用前現道 供用後現道)	48.9 (供用直前年次) H9年度	23.3件/億台キロ (供用後年次) H11年度
<b>費用対効果 分析結果 (当初)</b>	B / C	総費用 億円 (事業費： 億円 維持管理費： 億円)	総便益 億円 (走行時間短縮便益： 億円 走行経費減少便益： 億円 交通事故減少便益： 億円)	基準年		
<b>費用対効果 分析結果 (事後)</b>	B / C 1.7	総費用 379億円 (事業費： 349億円 維持管理費： 30億円)	総便益 632億円 (走行時間短縮便益： 533億円 走行経費減少便益： 67億円 交通事故減少便益： 33億円)	基準年 H15年		
<b>事業遅延によるコスト増</b>		費用増加額 0億円	便益減少額 0億円			

### 事業遅延の理由

事業遅延なし

### 客観的評価指標に対応する事後評価項目

地域高規格道路の位置づけあり

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路島原道路の位置づけあり</li> <li>日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況</li> <li>・日常活動圏中心都市である島原市へのアクセス向上 (他5項目について効果の発現が見られる)</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・噴火災害時の通行規制による影響の軽減</li> <li>・住民の不安の軽減</li> </ul>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島原深江道路と並行する現道区間(一般国道251号)では、NO2、SPM共に自動車交通からの寄与濃度が、供用前(平成9年)から供用後(平成11年)にかけて4割前後減少している。</li> <li>・島原深江道路と並行する現道区間(一般国道251号)では、官民境界から15m以内の「幹線交通を担う道路に近接する空間」で、供用前(平成9年)に環境基準を超過していたが、供用後(平成11年)は基準を満足するまで低下している。</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>雲仙・普賢岳の土石流や火砕流等による災害から地域の安全を確保するとともに、地域の復興を図るため、島原深江道路を含む道路事業や砂防事業が重点的に進められ、地域の基盤が整備されている。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>人口や農業等については、島原市は、災害の影響で急激に減少して以降、現在も回復に至っていないが、深江町では噴火活動が終息後、人口や産業が回復しつつある。</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>事業効果の発現は「幹線道路としての機能」、「恒久的な交通の安全」が確保され十分と判断されるので、今後の事後評価の必要はない。</p> <p>現在もなお、災害が懸念される中、災害時の地域の損害を軽減するとともに、地域住民の安心感を高めるなど、島原深江道路は地域にとって重要な役割を担っている。事業効果の発現は概ね十分と判断され、改善措置の必要性はない。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>今後の同種事業の計画にあたっては、災害時のみでなく、平常時の利用状況等を踏まえて、利用されやすい道路として整備を図っていくことが必要である。</p> <p>また、島原深江道路のように大規模な災害等に緊急に対応するため実施した道路事業については、通常の道路事業の事業評価で用いる時間便益等に対する評価だけでなく、災害時の地域社会に対する影響の軽減など、今回の評価で提案した便益等も考慮し、評価する必要があると考える。</p>
特記事項	<p>費用便益分析にあたっては、噴火災害当時、水無川断面の全ての道路が全面通行止めとなることがあったことを踏まえ、同様の災害が、平成16年～20年に生じたものと仮定し、島原深江道路が存在することによって、迂回を回避することによる便益を含めている。</p> <p>また、島原深江道路の供用(H10部分供用、H11全線供用)に加え、関連道路(愛野島原線(H16)、島原中央道路(H25))の供用段階に応じて、便益を算定している。</p>