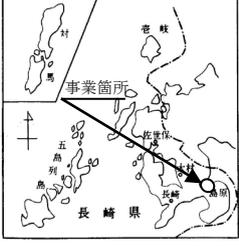
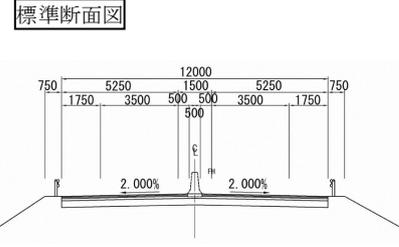


再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	地域高規格道路 ^{しまばら} 島原道路 一般国道251号 ^{みずほあづま} (瑞穂吾妻バイパス)		事業区分	一般国道	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県雲仙市瑞穂町 ^{ながさきけんうんせんし みずほちよう} 至：長崎県雲仙市吾妻町 ^{ながさきけんうんせんし あづまちよう}		延長	6.4 km		
事業概要	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号瑞穂吾妻バイパスは、島原道路の一部を構成し、一般国道251号吾妻愛野バイパス等と一体となって広域ネットワークを形成する延長6.4kmの自動車専用道路である。					
H28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	180億	事業進捗率	9%	供用済延長	— km	
計画交通量	13,800台/日 (R12)					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 2.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 136/150億円 〔 事業費：134/148億円 維持管理費：1.6/1.6億円 〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 288/288億円 〔 走行時間短縮便益：219/219億円 走行費用減少便益：52/52億円 交通事故減少便益：17/17億円 〕	基準年 令和2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=1.7~2.1 (交通量 ±10%) 事業費変動：B/C=1.8~2.1 (事業費 ±10%) 事業期間変動：B/C=1.8~2.1 (事業期間±20%) 【残事業】B/C=1.9~2.3 (交通量 ±10%) B/C=1.9~2.4 (事業費 ±10%) B/C=2.0~2.3 (事業期間±20%)					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 島原半島地域から九州横断自動車道、長崎空港、整備中の新幹線駅等へのアクセス向上 救急医療体制の強化支援や生活権の拡大等につながる島原半島地域と長崎、県央地域との地域連携強化 災害時の代替路確保 					
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、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	長崎県公共事業評価監視委員会において、審議の結果「事業継続」が妥当であると認められた。					
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等	平成29年度に島原道路の一部である吾妻愛野バイパス（1.7km）、諫早インター工区（2.7km）が供用となり、令和元年度の諫早インター工区（1.6km）供用により、諫早インター工区が全面供用となった。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	令和元年度末までの事業進捗率は9%まで進捗しており、今年度より用地取得を優先しつつ、工事進捗を図る。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	熊本地震による斜面崩壊による落橋事例により、広い範囲で地質調査を実施し斜面安定計算と下部工設置位置の検討に時間を要した。今後も引き続き事業進捗を図り、早期の事業完成を目指す。					
施設の構造や工法の変更等	—					
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-around;"> <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;">  <p>地域高規格道路「島原道路」L=約50km</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。