

事後評価結果（令和4年度）

担当課：長崎県 道路建設課
 担当課長名：大我 正隆

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		

事業概要
 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、平成25年に供用した愛野森山バイパスと、現在事業中の瑞穂吾妻バイパスに接続する延長1.7kmの自動車専用道路である。

事業の目的・必要性
 島原道路の一部として広域ネットワークを形成し、島原半島地域から九州横断自動車道、空港、新幹線駅など広域交通拠点へのアクセス向上、島原半島地域と長崎・県央地域との地域連携強化、地域産業の活性化を目的としている。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H23年度	用地着手	H24年度	供用年	(再評価)H29	変動	1.0倍		
		都市計画決定	H一年度	工事着手	H25年度	(暫定/完成)	(実績)H29				
	事業費	再評価時 (暫定/完成)	(名目値)一億円 (実質値)71億円		実績 (暫定/完成)	(名目値)一億円 (実質値)71億円			変動	1.0倍	
	交通量 (当該路線)	再評価時 (暫定/完成)		7,100台/日	実績 (暫定/完成)		12,000台/日	変動	169%		
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	- → -km/h (供用直前年次) H-年度 (供用後年次) H-年度			交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	- → - 件/年 (供用直前年次) H-年度 (供用後年次) H-年度					
	費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	1.2		総費用	67億円 (事業費:66億円 維持管理費:0.46億円)		総便益	83億円 (走行時間短縮便益:57億円 走行経費減少便益:16億円 交通事故減少便益:9.1億円)		基準年 平成27年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.3		総費用	89.8億円 (事業費:89.2億円 維持管理費:0.6億円)		総便益	118.1億円 (走行時間短縮便益:94.6億円 走行経費減少便益:18.1億円 交通事故減少便益:5.4億円)		基準年 令和4年
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		一億円		便益減少額		一億円			
	事業遅延の理由	—									

	交通量変動の理由
	事業化によるネットワークを見直し、将来交通需要量を変更した。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目
	<p>① 所要時間の短縮により、島原半島地域から九州横断自動車道(諫早IC)、長崎空港、諫早駅(新幹線駅)、国立長崎医療センター(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>② 生鮮野菜をいち早く消費地に届けることが可能となり、基幹産業である農業の発展を支援している。</p>
	その他評価すべきと判断した項目
	沿線企業における資材等の輸送時間の短縮や輸送経費の節減など、物流効率化を支援している。
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	特になし。
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化
	<p>島原道路の一部である「有明瑞穂バイパス」が令和2年度に新規事業化している。</p> <p>「諫早インター工区」が令和元年度に、「長野～栗面工区」が令和4年5月21日に供用している。</p>
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性
	吾妻愛野バイパスの整備により、「所要時間の短縮」、「広域ネットワークの形成」など、一定の効果が得られており、「地域産業活動の支援」、「緊急医療体制の強化支援」といった波及的効果にも貢献していることから、当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性
	<p>島原道路全体としての整備効果を発揮するためには、未整備区間の整備推進が重要である。</p> <p>また、吾妻愛野バイパスは、地元住民や農業関係者に当該事業への理解を深めていただくことで、円滑に工事を進め事業を完了することが出来た。今後も同種事業において、計画段階から地元説明を行い、合意形成を図ることが重要と考える。</p>
	特記事項
	特になし。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値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。