

事後評価結果(令和6年度)

担 当 課:長崎県 道路建設課
担当課長名:北原 雄一

事業名	地域高規格道路		事業区分	地方道	事業主体	長崎県			
	一般県道諫早外環状線 (諫早インター工区)								
起終点	自:長崎県諫早市栗面町 至:長崎県諫早市貝津町				延長	4.3km			
事業概要									
一般県道諫早外環状線は、諫早市街地を通過・発着する交通を分散、導入することで、市街地内の交通混雑を緩和するものである。また、島原道路の一部を形成し、地域間の交流促進、産業の振興・経済活動の活性化に寄与する。									
事業の目的・必要性									
諫早外環状線は島原半島地域と県央地域の交流を促進し地域活性化を目指すことと、環状道路として諫早市中心部の渋滞緩和を目的としている。また、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、地域産業の活性化に寄与する。									
事業概要図									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H20年度	用地着手	H23年度	供用年	(当初)H26	変動	1.7倍
		都市計画決定	H22年度	工事着手	H23年度	(暫定/完成)	(実績)R1		
	事業費	計画時	(名目値)	169億円	実績	(名目値)	481億円	変動	2.8倍
		(暫定/完成)	(実質値)	172億円	(暫定/完成)	(実質値)	490億円		
	交通量 (当該路線)	計画時		14,000台/日	実績		8,021台/日	変動	57.3%
旅行速度向上		26.3	→	54.8	交通事故減少		126	→	48
(供用前現道→当該路線)		(供用直前年次) H30 年度		(供用後年次) R2 年度	(供用前現道→供用後現道)		(供用直前年次) H20 年度		(供用後年次) R3年度
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	143億円	総便益	228億円	基準年		
	1.6	6.2%	事業費: 141億円 維持管理費: 1.7億円 更新費: 一億円		走行時間短縮便益: 173億円 走行経費減少便益: 40億円 交通事故減少便益: 15億円		平成20年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	624億円	総便益	641億円	基準年		
	1.03	3.9%	事業費: 622億円 維持管理費: 2.1億円 更新費: 一億円		走行時間短縮便益: 531億円 走行経費減少便益: 101億円 交通事故減少便益: 10億円		令和6年		

	事業遅延による コスト増	費用増加額	95億円	便益減少額	81億円
	事業遅延の理由		事業着手時には把握できなかった事案による工事費の増と人家連坦地区で工事騒音など生活環境に配慮した施工に時間を要したことにより、事業完了が令和元年度になった。		
	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。		
	客観的評価指標に対応する事後評価項目		① 国道34号、国道57号の交通量の減少(最大約9,900台/12h、33%減)。 ② 国道57号鷺崎町交差点の渋滞長が最大約120m減少。 ③ 長崎方面及び福岡方面から島原半島までの拠点所要時間がピーク時において約10分短縮。		
	その他評価すべきと判断した項目		栗面IC付近における企業の進出、定時性の確保による物流の効率化等		
	環境影響評価に対応する項目		特になし。		
事業による 環境変化	その他評価すべきと判断した項目		特になし。		
	事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。				
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 南諫早産業団地の建設により、今後交通量の増加が見込まれる。				
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 諫早外環状線の整備に伴い、所要時間の短縮や主要渋滞箇所の解除、沿線地域の生活環境改善等の当初想定した事業効果がみられることから、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。				
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 島原道路全体としての整備効果を発揮するためには、未整備区間の整備が必要である。				
	特記事項 特になし。				

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。