

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：西川 昌宏

事業名	一般国道57号 森山拡幅			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局	
起終点	自：長崎県雲仙市愛野町乙字境ノ尾下 至：長崎県諫早市長野町					延長	7.6km	
事業概要								
森山拡幅は、高規格道路「島原道路」の一部を構成し、広域ネットワークの形成、国道57号の交通混雑の緩和等を目的とする事業である。								
S63年度事業化		H元年度都市計画決定 (H19年度変更)		H8年度用地着手		H11年度工事着手		
全体事業費		約649億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約96%		供用済延長 4.9km
計画交通量		13,100～32,400台／日						
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用：(残事業)/(事業全体) 62/ 934億円		総便益：(残事業)/(事業全体) 285/1,257億円		基準年	
	1.3	5.6 %	事業費：58/ 907 億円 維持管理費：4.8/ 27 億円		走行時間短縮便益：260/1,151 億円 走行経費減少便益：22/ 95 億円 交通事故減少便益：2.4/ 10 億円		令和6年	
	(参考) 1.7 [2%]							
	2.0 [1%]							
	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)			
	4.6	16 %	交通量 B/C= 1.2～1.5 (±10%)		交通量 B/C= 4.3～4.9 (±10%)			
(参考) 6.8 [2%]	事業費 B/C= 1.3～1.4 (±10%)		事業費 B/C= 4.1～5.0 (±10%)					
8.5 [1%]	事業期間 B/C= 1.3～1.4 (±20%)		事業期間 B/C= 4.4～4.7 (±20%)					
事業の効果等								
①広域交通ネットワークの形成								
・島原道路の整備により、沿線都市と広域交通拠点との所要時間の短縮や高速定時性の確保が図られ、島原地域の観光交流促進や農産物等の物流効率化への貢献が期待される。								
②地域産業の支援								
・島原道路の整備により、広域ネットワークの形成によって効率的な輸送が可能となることで、地域産業の更なる発展が期待される。								
③交通混雑の緩和								
・森山拡幅の専道整備により、交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。								
④交通安全性の向上								
・森山拡幅の専道整備による交通混雑の緩和により、交通事故が減少し、交通安全性の向上が期待される。								
⑤生活環境の改善								
・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ , NO ₂ , SPM削減)								

関係する地方公共団体等の意見

諫早市をはじめとする4市で構成される①「一般国道57号等県南地域幹線道路整備促進期成会（会長：諫早市長）」や②「島原半島振興対策協議会（会長：島原市長）」等により早期整備の要望を受けている。
（①令和6年10月、②令和6年11月）

県の意見：

一般国道57号は、県央地区と島原半島を繋ぐ路線であり、物流の効率化や交流人口の拡大、観光振興などに貢献する重要な幹線道路となっております。

このうち、事業中区間は、九州横断自動車道などと一体となって広域ネットワークを形成する島原道路の一部を構成するものであり、本県としては当該事業の完成に大きな期待を寄せているところです。

現在、橋梁工事など目に見えて進捗が図られていることから、地元としても一日も早い完成を待ち望んでおります。

このような状況であることから、「対応方針（原案）」のとおり事業を継続し、早期完成に向けて取り組んでいただきますようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は近年減少傾向であるが、交通量は約2.6万台/日で推移し、自動車保有台数も長崎県や九州全体を上回るなど、自動車交通への依存は高いと考えられる。

事業化時と比較して社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度に事業化、用地進捗率約99%、事業進捗率約96%（令和6年3月末時点）

平成21年度：尾崎交差点～長野町交差点 延長1.6km（4/4）開通

令和5年度：森山東IC～森山西IC 延長3.3km（2/2）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

地盤改良の工法見直し、構造物撤去工の変更、物価上昇による資機材及び労務費等の増、側道計画縮小。新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

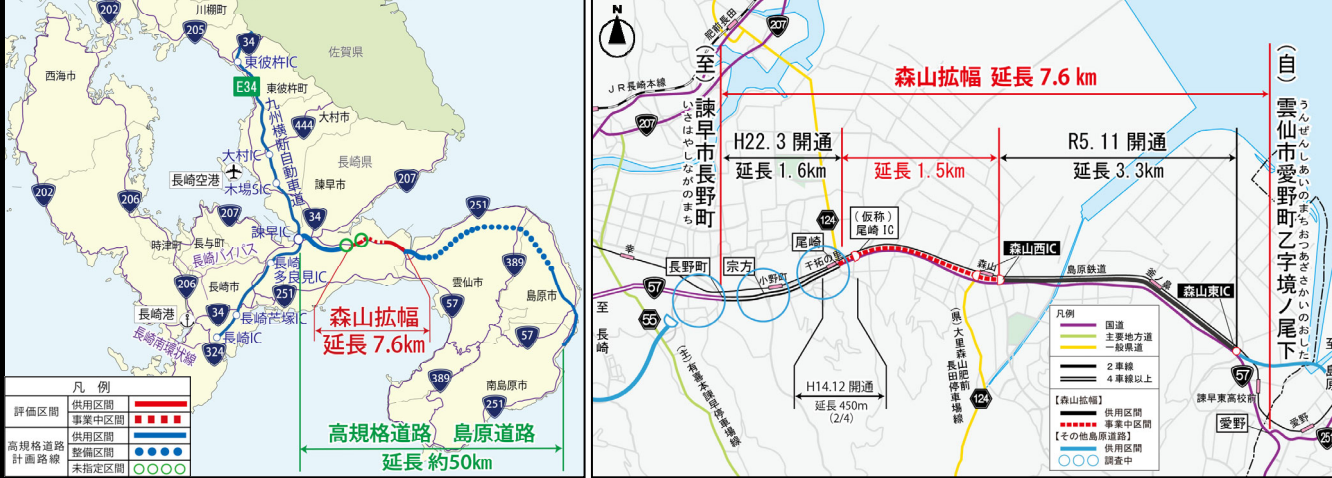
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）