

国道 251 号（島原道路）  
島 原 中 央 道 路

平成 22 年 9 月 29 日  
国土交通省 九州地方整備局

# 目 次

1. 事業の概要	道路-5-1
(1) 島原道路の概要および整備効果	道路-5-1
(2) 島原中央道路の概要	道路-5-3
2. 事業の必要性	道路-5-4
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-5-4
(2) 事業の効果・必要性	道路-5-12
(3) 事業の投資効果	道路-5-21
(4) 事業の進捗状況	道路-5-22
3. 事業の進捗の見込み	道路-5-23
(1) 今後の事業の見通し	道路-5-23
(2) 地域の協力体制	道路-5-23
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-5-24
4. コスト縮減や代替案立案等	道路-5-25
5. 対応方針（原案）	道路-5-26
巻末資料	道路-5-27

# 1. 事業の概要

## (1) 島原道路の概要および整備効果

### ① 島原道路の概要

島原道路は、旧深江町から島原市を経て諫早市に至る延長約50kmの地域高規格道路として、平成6年12月に計画路線に指定された。

当路線は、島原半島地域の円滑な交流の確保や地域振興プロジェクトの支援、また九州横断自動車道との連携により、県内外の諸都市との広域交流の促進を図り、さらには、災害緊急時等における代替道路としての機能を有する極めて重要な路線であり、半島全体の活性化につながるものと期待されている。

### ◆現在の進捗状況

全体延長：約50km 供用中延長：約7km 事業中延長：約12km

暫定2車線供用中：島原IC～出平IC((主)愛野島原線)

深江IC～秩父が浦IC(島原深江道路)

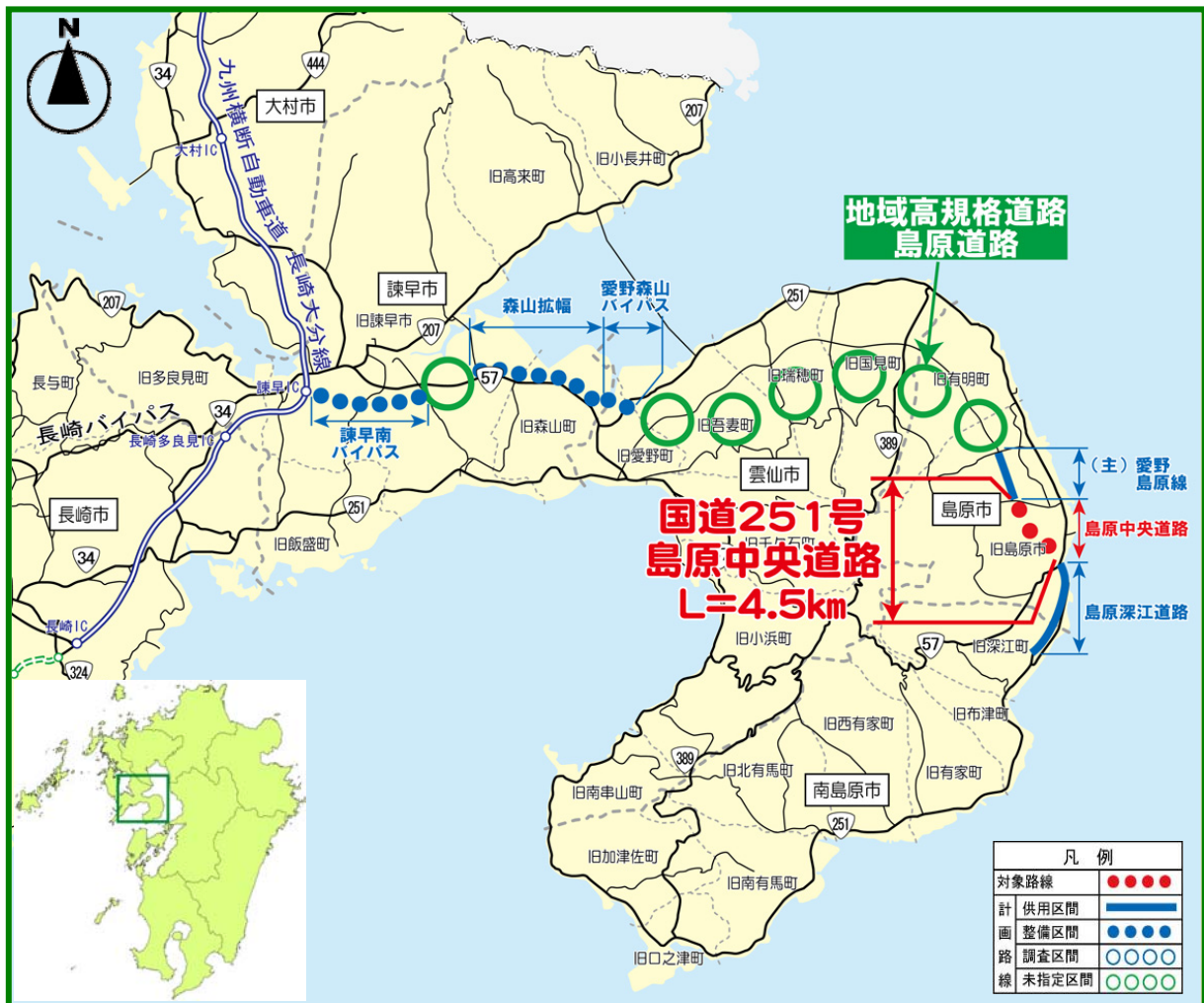


図 対象路線（国道57号）および周辺地域（H22.4.1現在）

## ② 島原道路の整備効果

島原道路は、島原半島地域の骨格となる交通軸を形成し、沿線地域における地域間交流・連携支援、救急医療活動への支援、観光への支援が期待される。

### 諫早 IC～島原市の所要時間が半減

- 島原道路がつながると、島原市からのアクセス道路が現状 81 分から 33 分となり、48 分間の時間短縮が図られる。

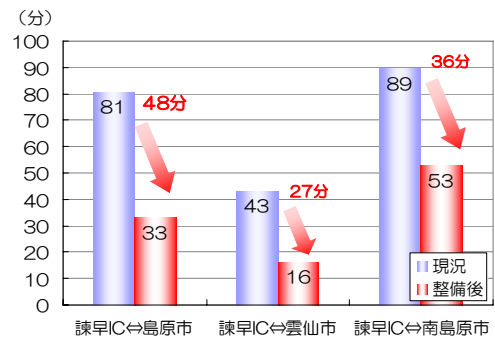


図 島原道路整備による時間短縮

資料：H17 道路交通センサス

### 国立長崎医療センターへの所要時間短縮により 60 分圏人口カバー率が 90% 以上に

- 島原道路整備により、半島内のほぼ全域が長崎医療センターの 60 分圏域となり、地域医療の課題を克服することが可能となる。

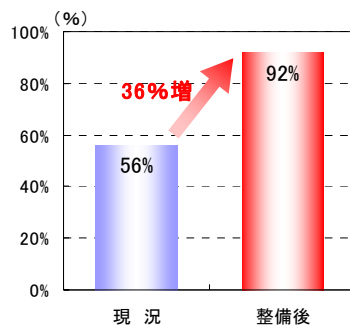


図 国立長崎医療センターからの 60 分圏人口カバー率の変化

資料：長崎県県央振興局道路第二課HP

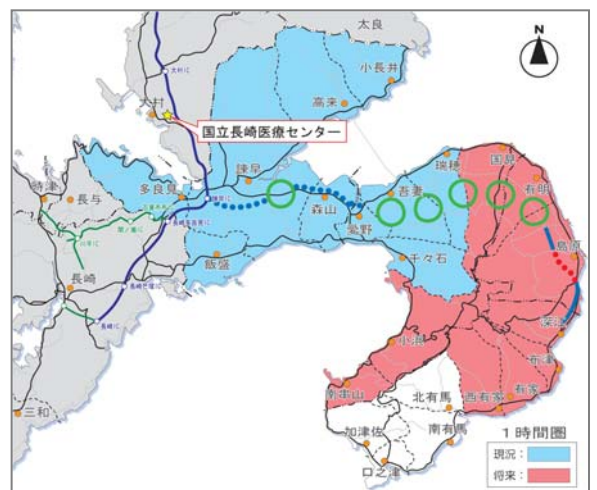


図 国立長崎医療センターからの 60 分圏人口カバー率

資料：長崎県県央振興局道路第二課HP

### 観光活性化への寄与

- 島原道路整備により、長崎空港からの 60 分圏人口カバー率が 8 割以上となり、遠方からのアクセスが向上するため、地域の主幹産業である観光産業の活性化が期待される。

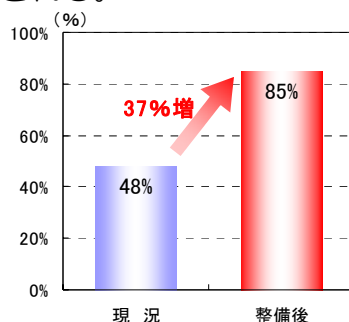


図 長崎空港からの 60 分圏人口カバー率の変化

資料：長崎県県央振興局道路第二課HP

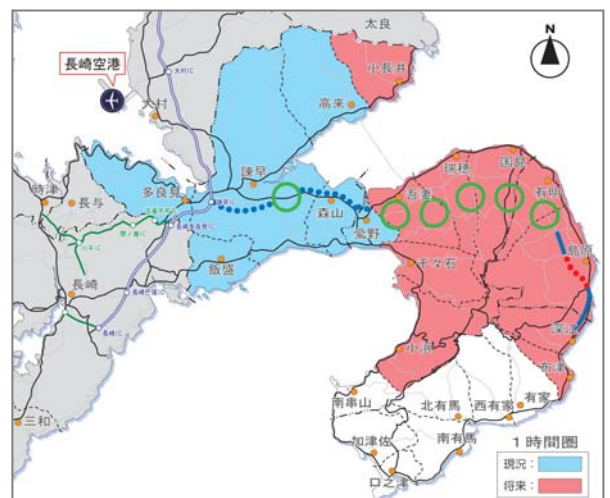


図 長崎空港から 60 分圏人口カバー率の変化

資料：長崎県県央振興局道路第二課HP

## (2) 島原中央道路の概要

### ①事業概要・目的

国道 251 号は、長崎市を起点とし、島原半島の島原市に至る延長約 150 km の主要幹線道路で、島原半島地域と長崎市・諫早市を結び、社会、経済の交流基盤として極めて重要な役割を果たしている。

しかし、島原地域の主要幹線道路は国道 251 号しかなく、また、島原市中心部は多様な交通が集中していることから渋滞が慢性化している。さらに島原半島には高規格幹線道路が存在せず、半島特有の地形条件から、島原市、南島原市は九州内での他市町村へのアクセス環境が長崎県内で最も悪い。

国道 251 号島原中央道路は、この島原道路の一部区間として計画され、島原市を南北に縦断する延長約 4.5 km の道路である。当路線は、災害緊急時における代替道路としての機能を有し、また、島原市中心部の交通混雑緩和の役割や地域間連携の強化、観光支援等を担う道路として地域より期待されている。

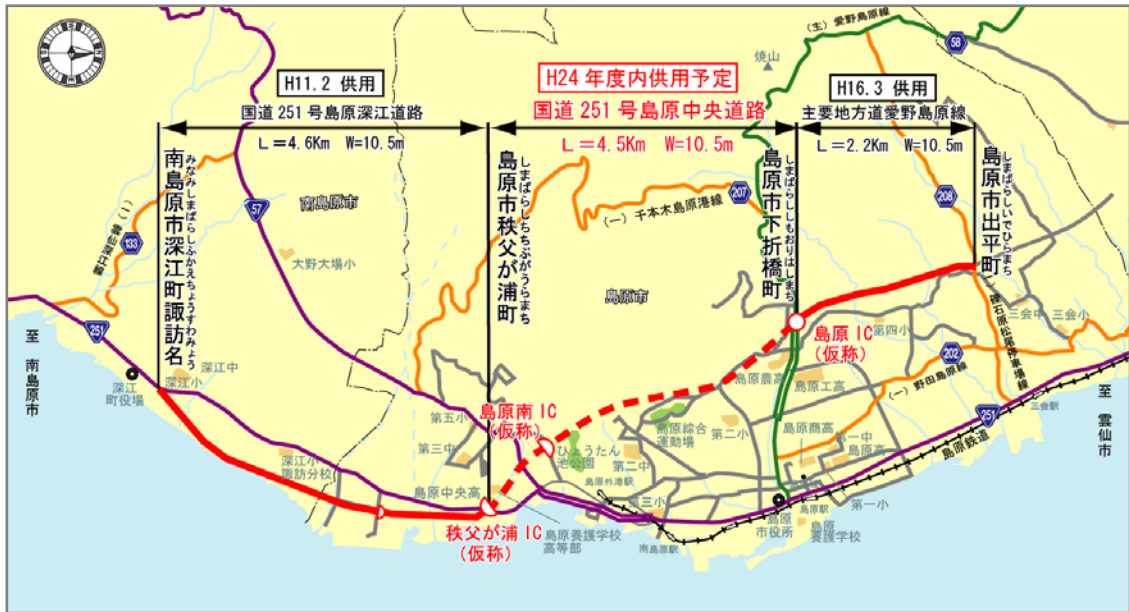


図 国道 251 号島原中央道路位置図

### ②計画諸元

事業区間	起点 : 島原市秩父が浦町 終点 : 島原市下折橋町
延長	約 4.5 km
幅員	10.5 m [暫定 2 車線]
構造規格	1 種 3 級
設計速度	80 km/h

### ③標準断面図

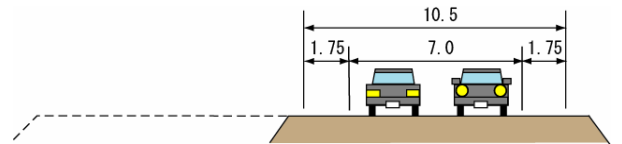


図 標準横断面図 (暫定 2 車)

## 2. 事業の必要性

### (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

#### ① 市町村合併状況

沿線地域である島原半島では、「平成の大合併」により市町村合併が進展し、合併前の1市16町から現在3市へと集約されている。

計画路線はこのうち島原市を通過している。島原市は島原半島の中心都市であり、島原城や武家屋敷など旧城下町の街並みが残る観光都市である。また、島原市西部に位置する雲仙普賢岳は大噴火を繰り返す活火山であり、1990～1996年（平成2～7年）の噴火災害時には死者43名を出す大惨事となった。



図 島原半島における市町村合併状況

## ② 人口及び高齢化率

### 1) 人口の推移

島原半島に位置する島原市、雲仙市、南島原市では人口が減少傾向にあり、事業化時（H13）以降も減少傾向にある。長崎県全体と比較しても減少率は大きい。

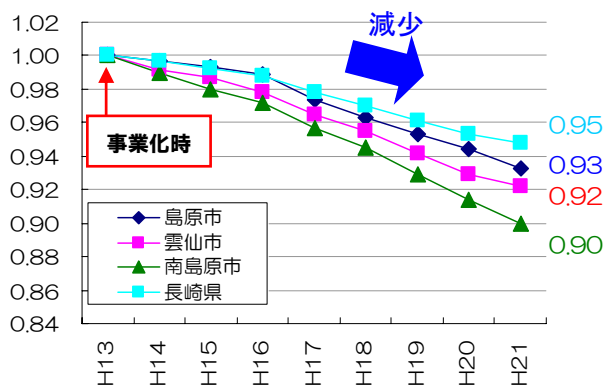


図 県全体と沿線地域の人口推移

【県全体と沿線地域の人口推移】

単位：千人

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
島原市	51	51	51	51	50	49	49	49	48
雲仙市	52	51	51	51	50	49	49	48	48
南島原市	56	56	55	55	54	53	53	52	51
長崎県	1,512	1,506	1,500	1,494	1,479	1,467	1,454	1,441	1,432

資料／市町別年齢別推計人口（長崎県）

※数値は合併後の市単位で集計

### 2) 高齢化率の推移

島原市、雲仙市、南島原市における高齢化率は、事業化時（H13）以降も年々増加傾向にあり、長崎県全体と比べても高い水準にある。

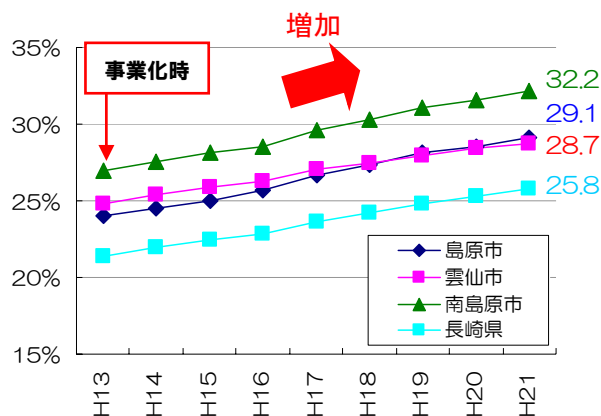


図 県全体と沿線地域の高齢化率推移

【県全体と沿線地域の高齢化率（65歳以上人口）の推移】

単位：千人

65歳以上	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
島原市	12	13	13	13	13	14	14	14	14
雲仙市	13	13	13	13	14	14	14	14	14
南島原市	15	15	16	16	16	16	16	16	16
長崎県	324	331	337	342	349	355	361	364	369

単位：%

高齢化率	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
島原市	24	25	25	26	27	27	28	29	29
雲仙市	25	25	26	26	27	27	28	28	29
南島原市	27	28	28	29	30	30	31	32	32
長崎県	21	22	22	23	24	24	25	25	26

資料／市町村別年齢別推計人口（長崎県）

※数値は合併後の市単位で集計

### ③ 産業別就業人口

島原半島（島原市、南島原市、雲仙市）の就業人口は、事業化時（H13）以降減少している。

また、島原半島（島原市、南島原市、雲仙市）の産業別人口をみると、第1次産業、第2次産業の割合が長崎県全体より大きい状況にある。島原半島では第3次産業が増加する一方、第1次産業、第2次産業の割合が減少し、産業構造が変化していることが伺える。

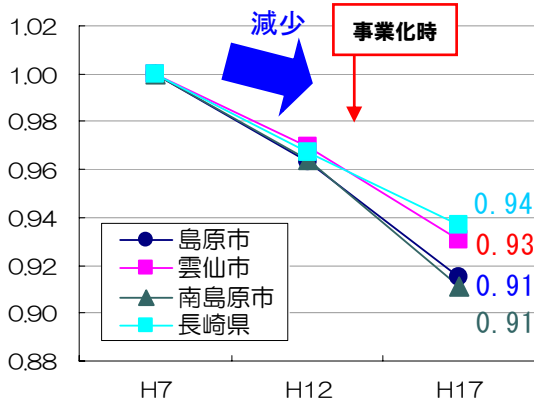


図 就業人口の推移

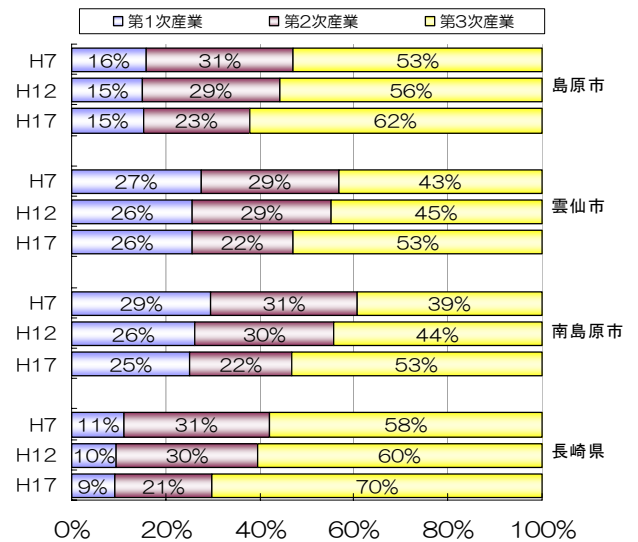


図 産業別就業人口の推移

【産業別就業人口の推移】

	H7				H12				H17			
	就業者数	第1次産業	第2次産業	第3次産業	就業者数	第1次産業	第2次産業	第3次産業	就業者数	第1次産業	第2次産業	第3次産業
島原市	25	4	8	13	24	4	7	14	23	4	5	14
雲仙市	27	7	8	12	26	7	8	12	25	6	5	13
南島原市	28	8	9	11	27	7	8	12	26	6	6	14
長崎県	726	81	225	420	702	67	209	423	680	62	140	474

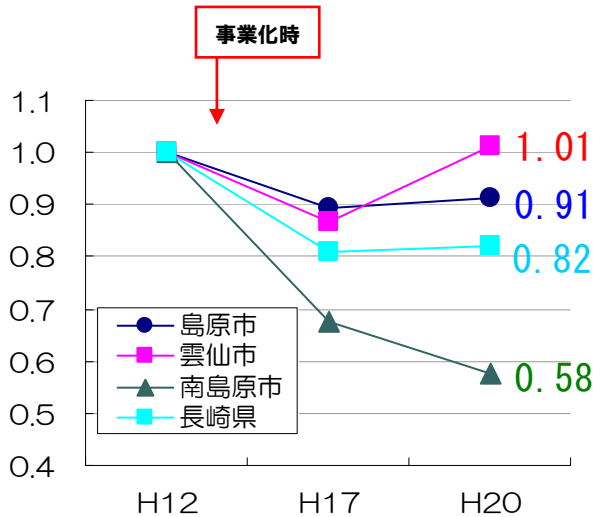
資料／国勢調査（総務省）

※数値は合併後の市単位で集計

#### ④ 産業

##### 1) 製造品出荷額の推移

事業化時（H13）以降の製造出荷額は、島原市、南島原市で減少していることが伺える。特に、南島原市で減少率が大きい。



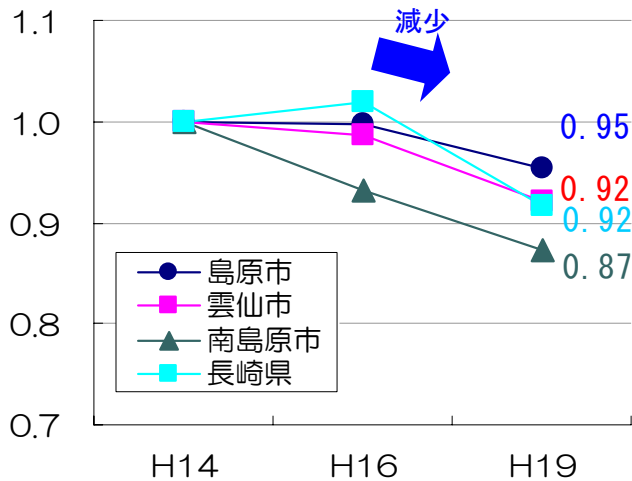
	H12	H17	H20
島原市	319	285	291
雲仙市	251	218	254
南島原市	313	211	180
長崎県	15,371	14,924	18,234

資料/工業統計表(経済産業省)  
※数値は合併後の市単位で集計

図 製造品出荷額の推移

##### 2) 商品販売額の推移

島原半島（島原市、南島原市、雲仙市）の商品販売額は、事業化時（H13）以降減少傾向にある。



	H14	H16	H19
島原市	1,127	1,124	1,074
雲仙市	512	505	471
南島原市	734	684	640
長崎県	32,981	33,590	30,243

資料/商業統計表(経済産業省)  
※数値は合併後の市単位で集計

図 商品販売額の推移

⑤ 自動車保有台数

島原半島（島原市、南島原市、雲仙市）の自動車保有台数は、事業化時（H13）以降増加傾向にあったが、H19をピークに近年は減少しつつある。

1世帯あたりの乗用車保有台数をみると、雲仙市、南島原市、島原市ともに2.0台/世帯以上と長崎県内でも上位に位置しており、自動車への依存が伺える。

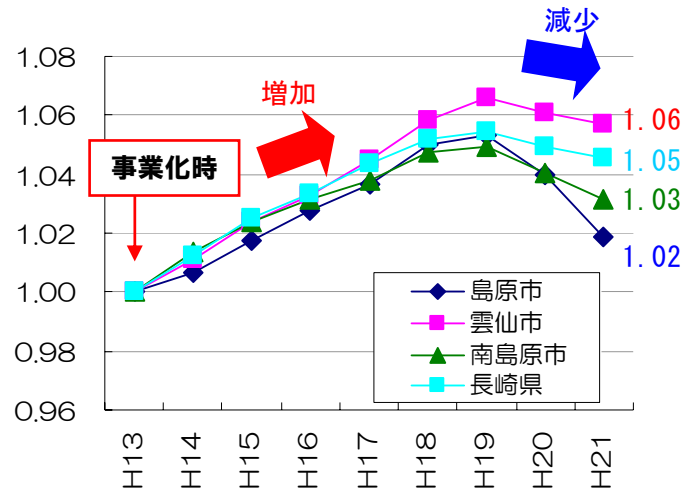


図 自動車保有台数の推移（H13比）

【県全体と沿線地域における自動車保有台数の推移】

単位：千台

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
島原市	35	35	35	36	36	36	37	36	35
雲仙市	35	36	36	36	37	37	37	37	37
南島原市	39	39	39	40	40	40	40	40	40
長崎県	850	860	871	878	887	894	896	892	889

資料／長崎県市町村別・車種別保有車両数統計（九州運輸局長崎運輸支局）

※数値は合併後の市単位で集計

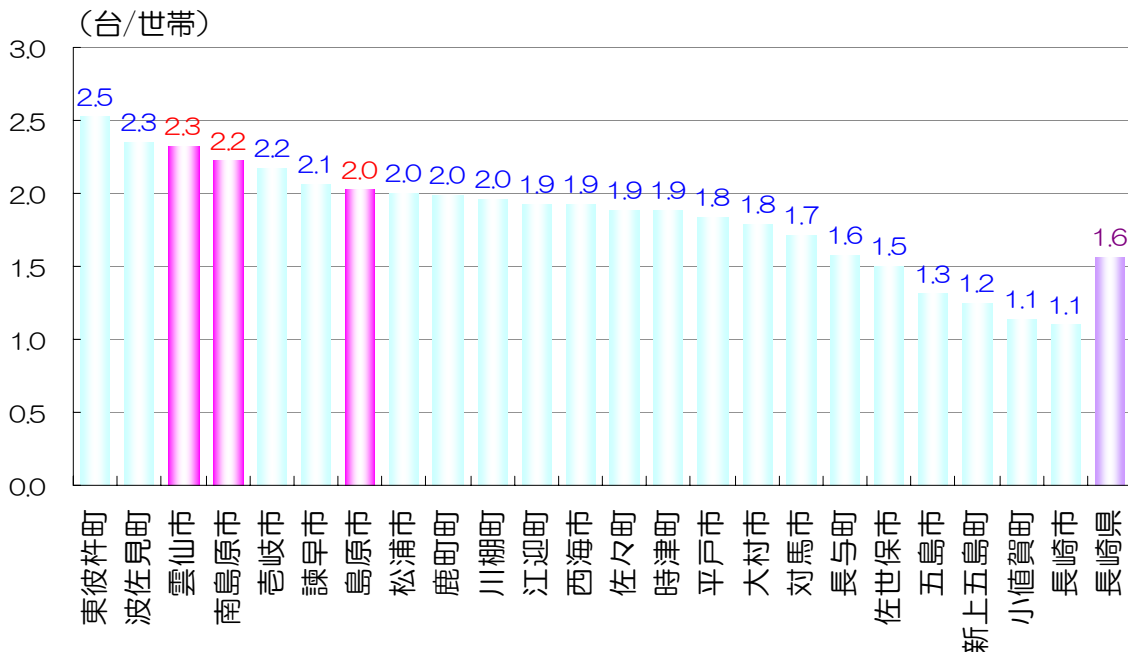


図 H21長崎県1世帯あたり自動車保有台数

資料／長崎県市町村別・車種別保有車両数統計（九州運輸局長崎運輸支局）

※数値は合併後の市単位で集計

## ⑥ 通勤流動

島原半島では、島原市を中心とした通勤流動が多くなっており、特に旧深江町や旧有明町、さらには旧国見町から島原市への流動が多く、旧深江町では約6割が島原市への通勤となっている。

また、他市町村から島原市への通勤通学手段の約6割を自動車に占めており、自動車依存が高いことが伺える。



図. 通勤流動・依存率 (H17)

資料／H17国勢調査(総務省)

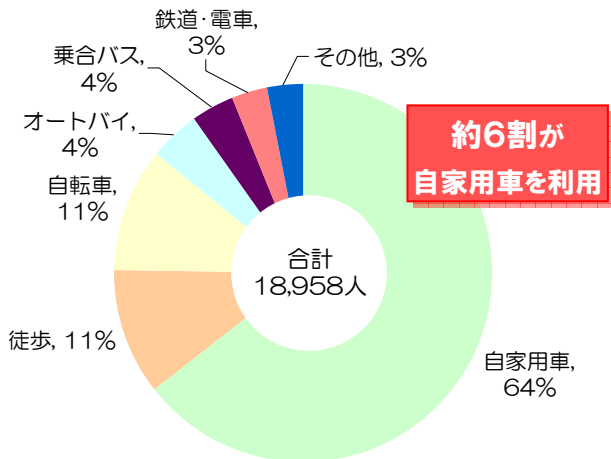


図 島原市への通勤通学の利用交通手段

資料／H12国勢調査(総務省)

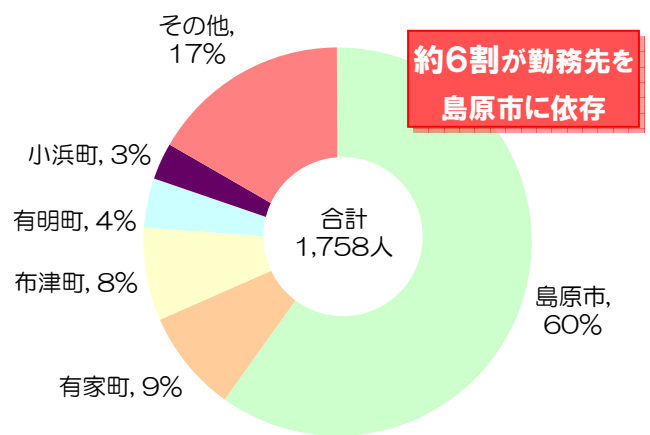


図 旧深江町居住者の通勤通学先

資料／H17国勢調査(総務省)

## ⑦ 交通状況

島原中央道路と並行する国道57号、251号は交通量が全体的に増加傾向にあったが、H17は減少している。下川尻町や弁天町、さらには前浜町における日交通量は2万台/日以上となっている。

また、混雑度では、下川尻町で1.59、弁天町1.82と高い値を示しており、依然として深刻な渋滞状況が伺える。

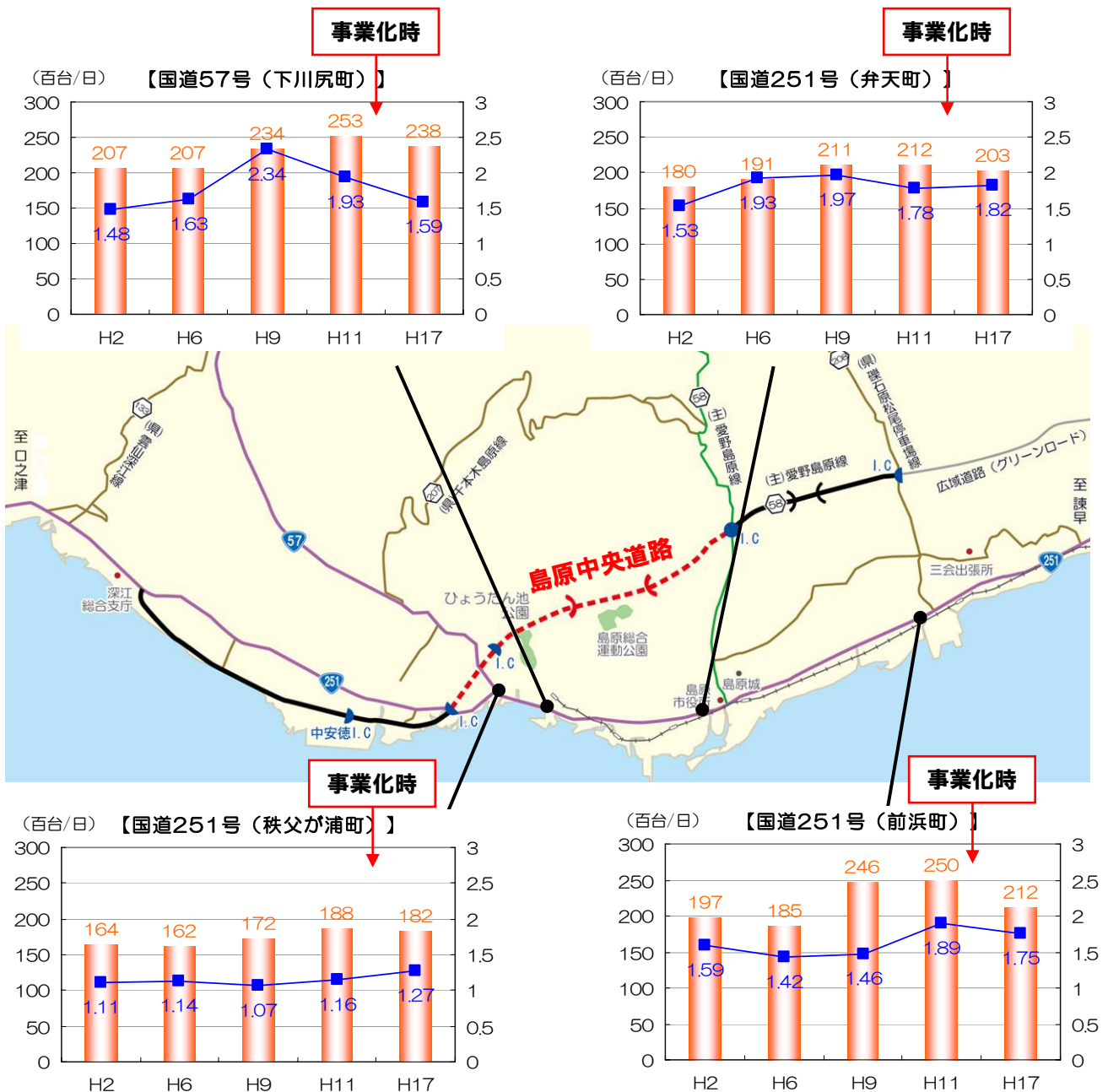


図 交通量及び混雑度の推移

資料／道路交通センサス

⑧ 雲仙普賢岳噴火災害の影響（観光客数・農業産出額）

1) 観光客数の推移

島原市における観光客数は、雲仙普賢岳噴火災害の影響を受け、H3年に約5割減少（H2年比）したが、H20には災害前の水準まで回復している。

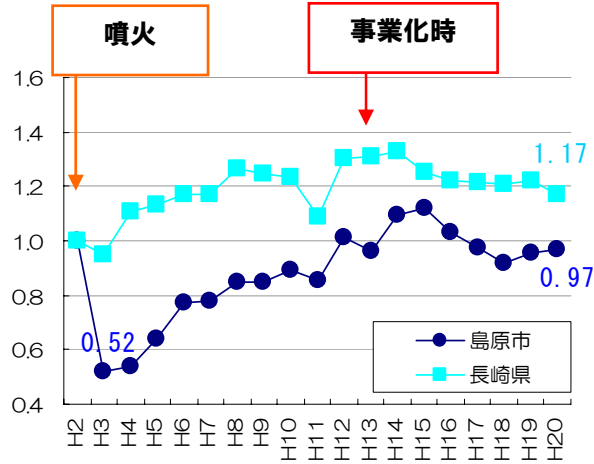


図 観光客数の推移

	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
島原市	50	26	27	32	39	39	43	43	45	43	51	48	55	56	52	49	46	48	49
長崎県	1,826	1,739	2,022	2,065	2,136	2,137	2,306	2,273	2,251	1,988	2,379	2,394	2,420	2,285	2,223	2,212	2,205	2,231	2,136

資料／長崎県観光統計（長崎県）  
※数値は合併後の市単位で集計

2) 農業産出額の推移

島原市における農業産出額は、雲仙普賢岳噴火災害の影響を受け、H5年に約2割減少（H2年比）したが、H18には災害前の水準まで回復している。

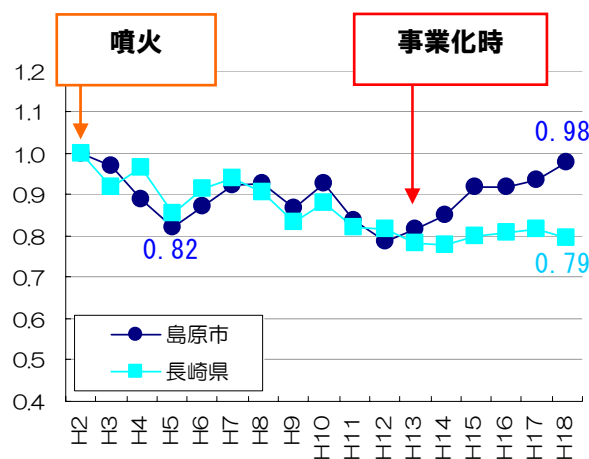


図 農業産出額の推移

	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
島原市	1,542	1,494	1,370	1,267	1,344	1,423	1,433	1,339	1,428	1,295	1,214	1,260	1,311	1,416	1,415	1,442	1,512
長崎県	16,740	15,360	16,180	14,320	15,320	15,750	15,140	13,940	14,770	13,730	13,690	13,130	13,010	13,390	13,560	13,670	13,295

資料／生産農業所得統計（農林水産省）  
※数値は合併後の市単位で集計

## (2) 事業の効果・必要性

### 効果 1 交通混雑の緩和

- 島原中央道路と並行する国道 251 号では、交通需要の集中により渋滞が慢性化し、特に島原市片町～島原市秩父が浦町における渋滞損失時間は約 10.6 万人時間／年・km と長崎県平均約 1.7 万人時間／年・km（国・県管理）を大きく上回る。
- 島原中央道路の整備に伴い、国道 251 号の交通量が約 5 割（203 百台/日→107 百台/日）減少し、渋滞損失時間が約 10 割削減（28.5 万人時間/年→0.1 万人時間/年）されるとともに、ピーク時の旅行速度が約 8 割増加（20.6km/h→37.3km/h）する。

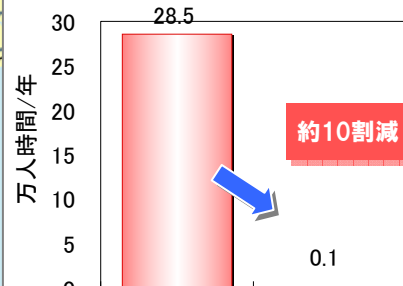
#### ●島原市の国道251号のキロあたり渋滞損失時間(H20)



資料/H20渋滞損失時間

#### ◆渋滞損失時間の削減効果

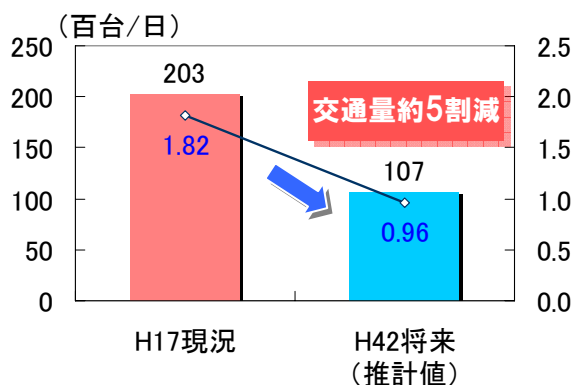
##### 【国道251号 秩父が浦町～片町】



現況(H20) 将来(H42)  
※現況はH20渋滞損失時間、  
将来は交通量推計結果を元に算出

#### ◆交通量及び混雑度の削減効果

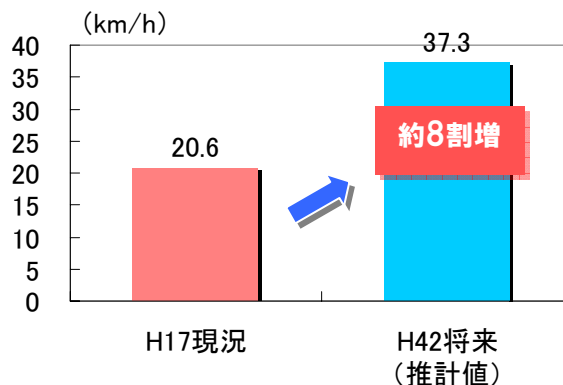
##### 【国道251号 弁天町】



資料/H42将来は交通量推計結果に基づく算出結果。H17現況はH17年道路交通センサス結果。交通容量はH17年道路交通センサスより算出

#### ◆旅行速度の改善効果

##### 【国道251号 秩父が浦町～片町】



資料/H42将来は交通量推計結果に基づく算出結果、  
H17現況はH17年道路交通センサス結果

## ■所要時間の信頼性の向上

○道路整備により、平均的な所要時間内が短縮するだけでなく、所要時間の変動（ばらつき）が減少し、遅刻しないために見込む余裕時間も短縮される。

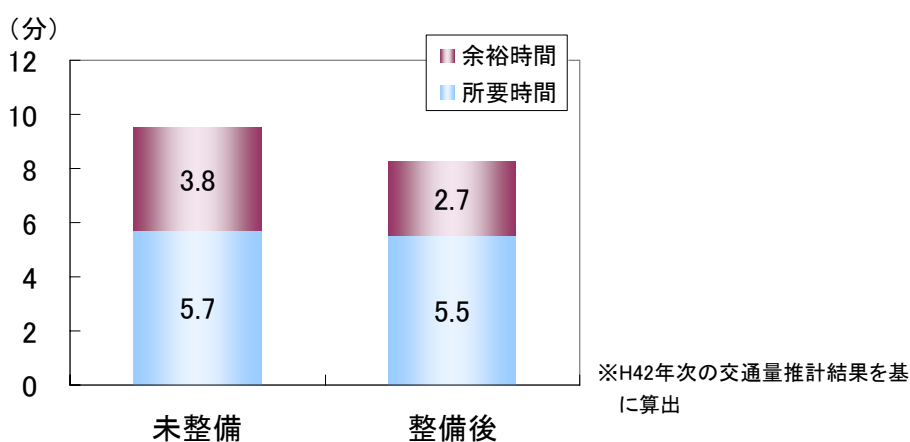
○島原中央道路に平行する国道251号（センサス区間1112、1024、1111）では、当該事業の整備により、所要時間が約0.2分短縮される。

（H42推計値：未整備5.7分 → 整備後5.5分）

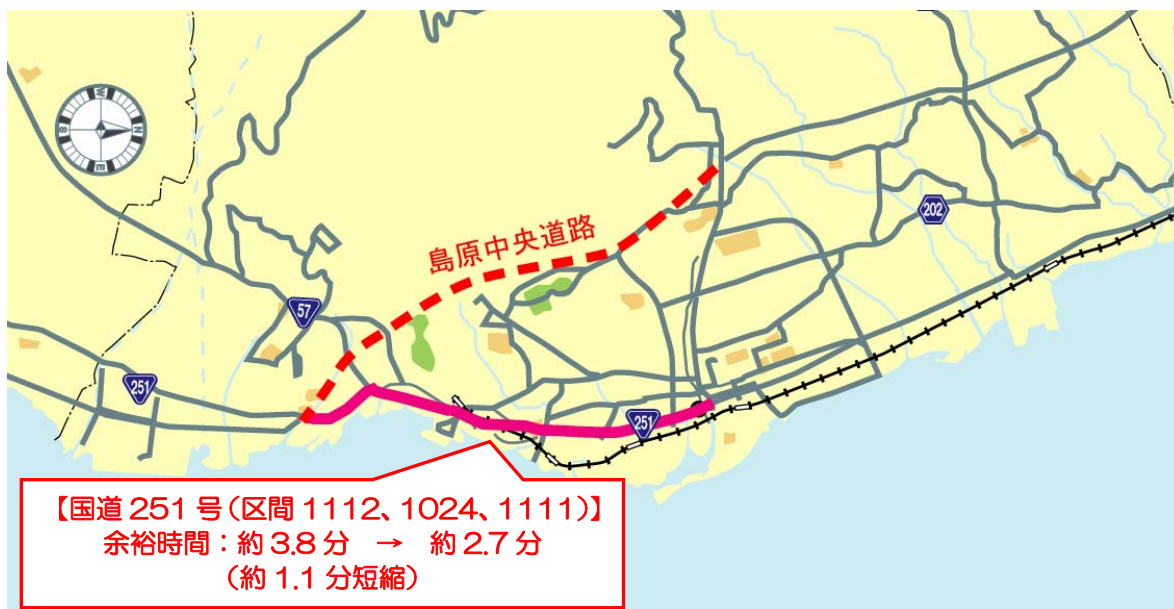
○所要時間の短縮により、同区間における余裕時間も約1.1分短縮される。

（H42推計値：未整備3.8分 → 整備後2.7分）

### ●国道251号における所要時間と余裕時間



### ●国道251号における余裕時間の変化



島原中央道路の整備による所要時間の信頼性向上による便益は、約21億円\*と試算される。

※は供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

## 効果2 交通安全性の向上

- 島原中央道路と並行する国道251号では、死傷事故率100件/億台km・年以上の区間が存在する。特に、島原中央道路と平行する島原市秩父が浦町～片町の区間の死傷事故率は、150件/億台km・年を超えており、長崎県平均（76.4件/億台km・年）の約2倍の事故発生状況にある。
- 島原中央道路の整備に伴い、国道251号の交通量の転換が図られ、死傷事故件数が約5割減少（36件/年→17件/年）する。また、並行する市道や県道沿線には、小中学校等が多く立地し、生活道路の通過交通が削減されることで、通学時の安全性向上が期待される。

### ●島原市の国道251号における平均死傷事故率(H18～H20)



### ◆死傷事故件数の削減効果(国道251号秩父が浦町～片町)

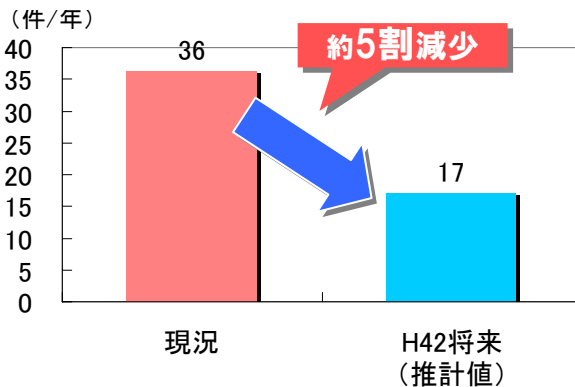


図 死傷事故件数の変化

資料/現況は、事故統合データベース(H18～H20)  
H42将来は、交通量推計結果に基づき算出



#### 周辺学校の声

○県道が整備されたときに学校周辺の交通量が2～3割減少したので、島原中央道路が整備されると、同じように2～3割交通量が減少することが期待できる

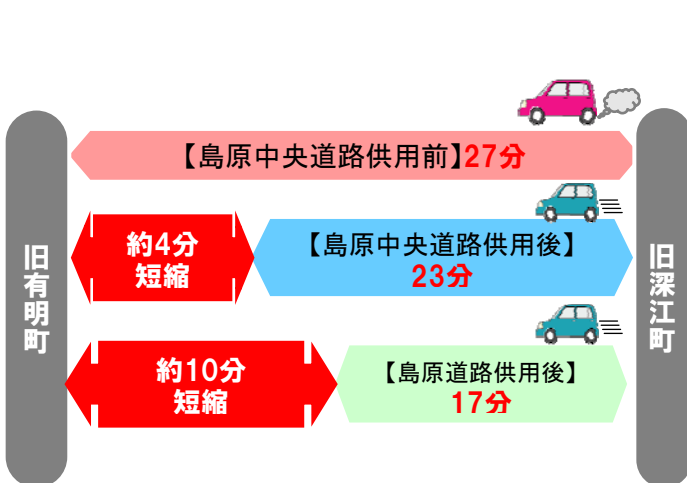
H18.10.26第一小学校 島原中央道路、島原道路に関する意見



### 効果3 地域間交流・連携の推進

- 島原中央道路の整備に伴い、旧深江町～旧有明町の移動時間が約4分短縮（27分→23分）される。同様に、雲仙市～南島原市間の所要時間が約4分短縮（69分→65分）短縮され、アクセス向上による地域間交流・連携の強化が期待される。
- 島原道路の整備に伴い、更なる所要時間短縮（旧深江町～旧有明町：約10分短縮、雲仙市～南島原市：約23分短縮）が図られる。

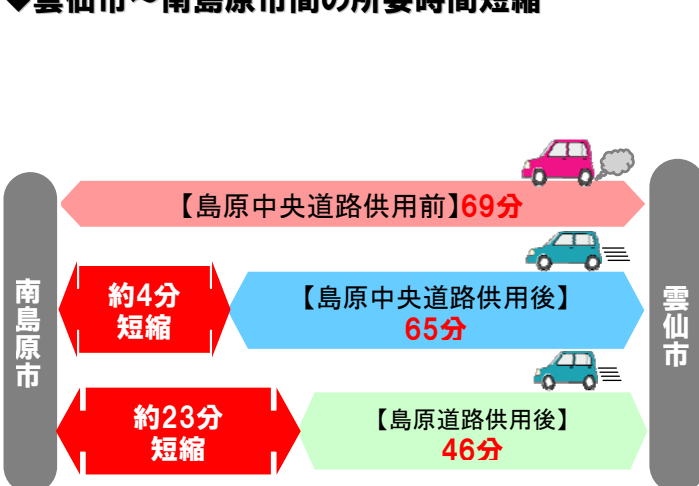
#### ◆旧深江町～旧有明町間の所要時間短縮



※島原中央道路供用前：国道251号を利用  
 島原中央道路供用後：島原中央道路、国道251号を利用  
 島原道路供用後：島原中央道路、島原道路を利用



#### ◆雲仙市～南島原市間の所要時間短縮



※島原中央道路供用前：国道251号を利用  
 島原中央道路供用後：島原中央道路、国道251号を利用  
 島原道路供用後：島原中央道路、島原道路を利用



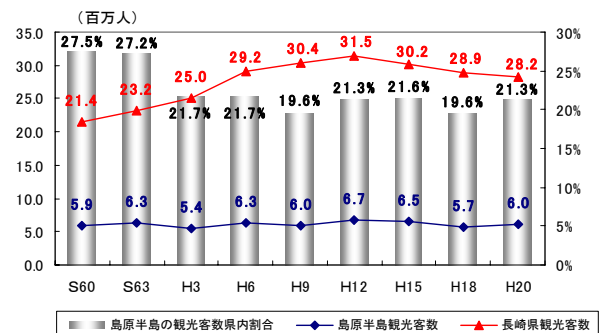
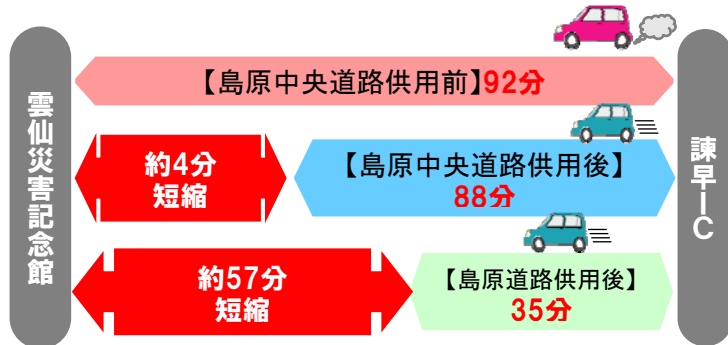
## 効果 4 観光行動の支援

○島原半島の観光客数は近年横ばい傾向にあり、年間約 600 万人と長崎県全体の約 2 割の観光客が訪れている。島原中央道路沿線には、島原城や雲仙災害記念館などの観光資源が豊富に存在し、長崎県内でも有数の観光施設が立地する。

○島原中央道路の整備に伴い、アクセス時の所要時間が短縮するとともに、混雑した中心市街地を回避してアクセスできるようになり、周辺観光施設の観光客増加が期待される。

○島原道路供用後には、島原半島に点在する観光施設への周遊の支援も期待される。

### ◆諫早IC～雲仙災害記念館の所要時間短縮

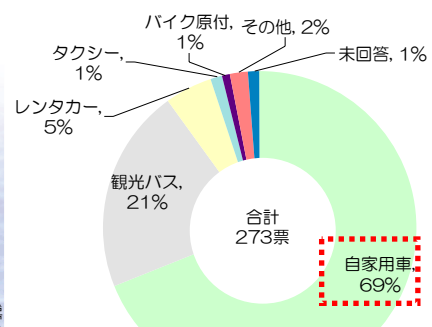


※島原中央道路供用前：国道251号を利用  
 島原中央道路供用後：島原中央道路、国道251号を利用  
 島原道路供用後：島原中央道路、島原道路を利用

図 島原半島の観光客数と対県内構成比の推移  
 資料：県観光振興推進本部調



資料／島原半島まるごとナビ(島原半島観光連盟)



自家用車でのアクセスが約7割

図 島原訪問観光客の交通手段  
 資料／H15年度観光客ヒアリング調査結果



●島原城(島原市)

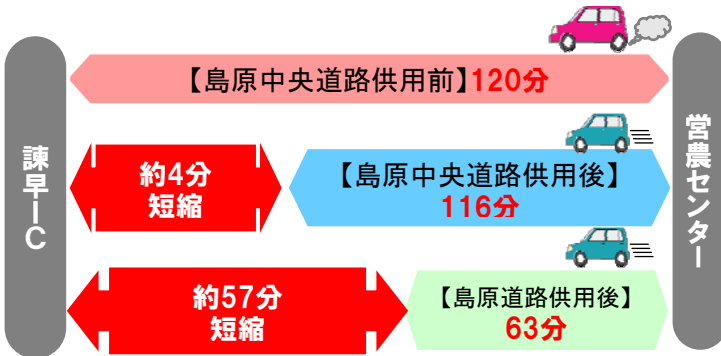


●雲仙災害記念館(島原市)

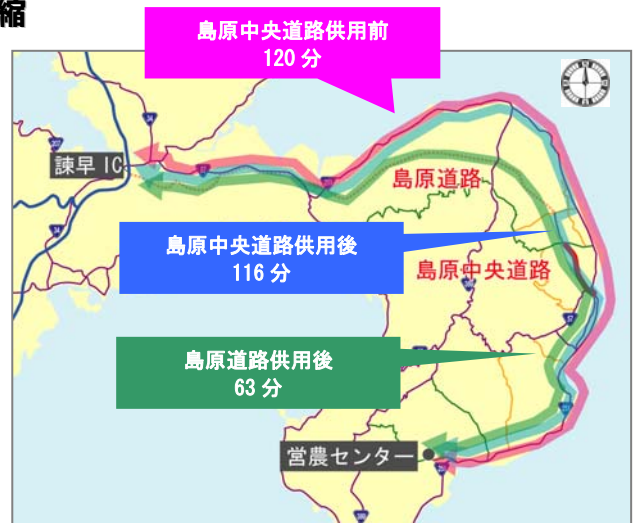
## 効果5 農産品輸送の支援

- 島原半島（島原市、南島原市、雲仙市）における農業産出額は、長崎県全体の約4割と高い生産シェアを誇っている。
- 島原中央道路の整備に伴い、JA 営農センター（北有馬地区）～長崎自動車道（諫早IC）の所要時間が約4分短縮（120分→116分）され、農産品の出荷の支援や安定的な輸送が可能となる。
- 島原道路の整備に伴い、更なる所要時間短縮（JA 営農センター～諫早IC：約57分短縮）が図られる。

### ◆JA営農センター（北有馬地区）～諫早ICの所要時間短縮



※島原中央道路供用前：国道251号を利用  
 島原中央道路供用後：島原中央道路、国道251号を利用  
 島原道路供用後：島原中央道路、島原道路を利用



### 関東・近畿への出荷を支援

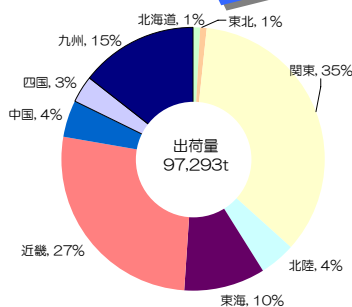


図 H20 長崎県じゃがいも出荷先資料／青果物産地別卸売統計

### 島原半島で県内の約4割を占める

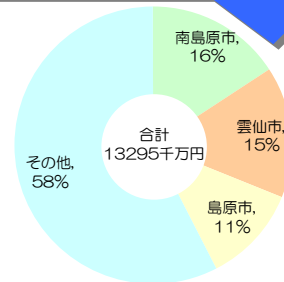


図 H18 農業産出額割合（長崎県）資料／生産農業所得統計

### JAの声

#### ■収穫時間の確保！

極力、収穫したその日のうちに出荷することを心がけていますが、選別・洗浄・積込作業が間に合わず、その日のうちに出荷できないことがあります。その場合は、冷蔵保存するので、経費がかかってしまいます。島原道路が整備されれば、**JAでの作業時間が増えるので、その日のうちに出荷できる量が増えることが期待されます。**

※H18.10 JA島原雲仙へのヒアリングより

#### ■出荷圏域の拡大！

出荷のほとんどをトラックで行っています。島原道路が整備されると、**出荷時間の短縮や出荷圏域の拡大が期待されます。**

※H22.8 JA島原雲仙へのヒアリングより

### いちご・ばれいしょが約4割を占める

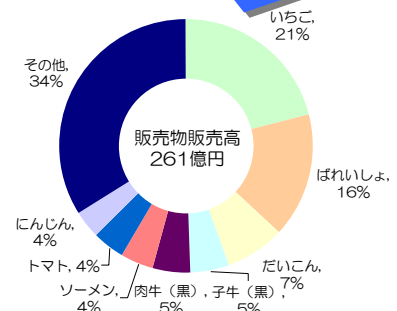


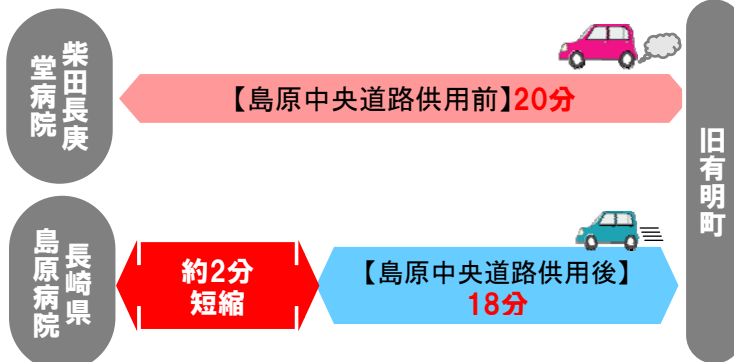
図 J A 島原雲仙の販売物販売高資料／JA島原雲仙HP

## 効果6 救急医療活動の支援

○島原中央道路の整備に伴い、旧有明町から第二次医療施設までの搬送時間が約2分短縮（20分→18分）される。同様に、旧島原市北部から第二次医療施設までの搬送時間が約1分短縮（11分→10分）され、住民生活の安心・安全の確保が期待される。

○専用道路による迅速・患者に負担が少ない救急移動が可能となる。

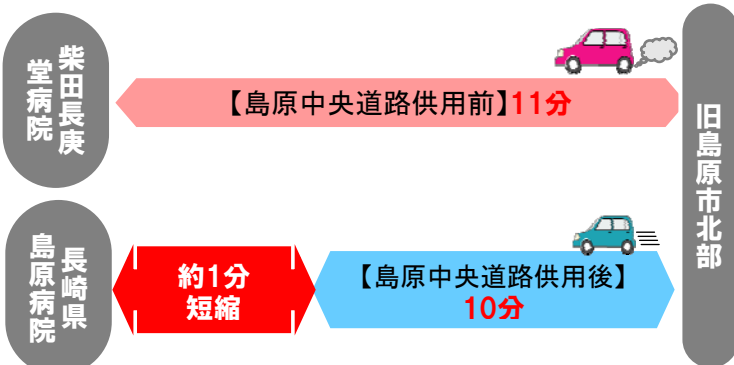
### ◆旧有明町から第二次医療施設までの短縮時間



※島原中央道路供用前：広域農道、愛野島原線を利用（柴田長庚堂病院）  
島原中央道路供用後：広域農道、愛野島原線、島原中央道路を利用（島原病院）  
最寄りの第二次医療施設に搬送するものとする。



### ◆旧島原市北部から第二次医療施設までの短縮時間



※島原中央道路供用前：広域農道、愛野島原線を利用（柴田長庚堂病院）  
島原中央道路供用後：広域農道、愛野島原線、島原中央道路を利用（島原病院）  
最寄りの第二次医療施設に搬送するものとする。



### 救命士の声

#### 迅速かつ安全に現場に急行可能！

・島原中央道路が整備されると島原市以南の現場に迅速かつ安全に急行することができます。

#### 患者の負担を軽減！

・発進・停車のときの車両の揺れが少なくなり、渋滞等による時間のロスも減りますから、患者さんの負担が軽減されます。

H18.12.8 島原地域広域市町村圏組合消防本部

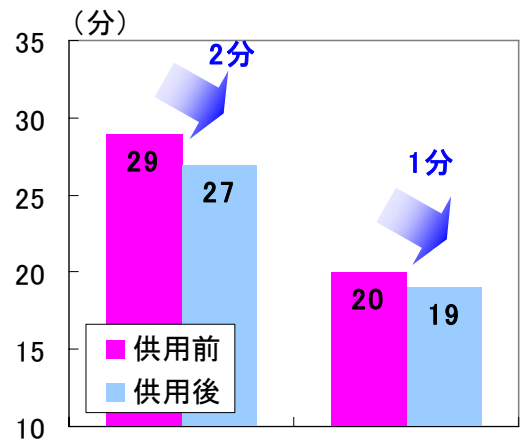
## ■ 救急医療活動のアクセス向上

- 対象道路の整備による「現場から高次医療施設」への搬送時間の短縮により救われる人命価値が考えられる。
- 島原中央道路の整備に伴い、旧有明町から第二次医療施設までの所要時間が約2分短縮（29分→27分）され、多量出血時の救命率が約6%向上する。同様に、旧島原市北部から第二次医療施設までの所要時間が約1分短縮（20分→19分）され、多量出血時の救命率が約2%向上する。

### ◆ 第二次医療施設までの走行ルート



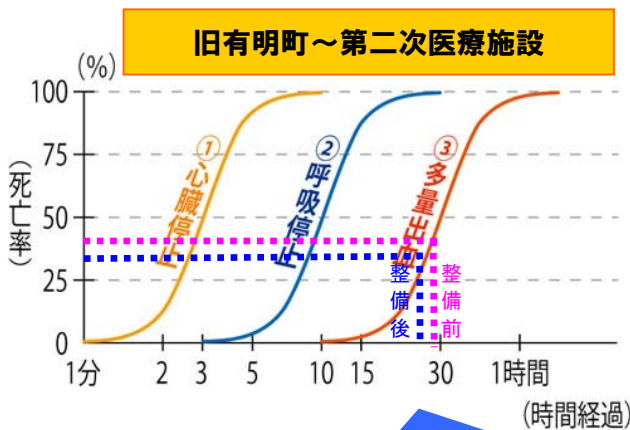
### ◆ 第二次医療施設までの所要時間の短縮



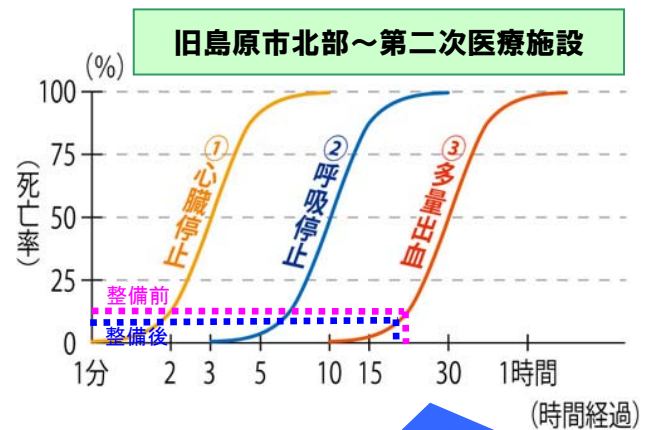
旧有明町～ 旧島原市北部～  
第二次医療施設 第二次医療施設

※所要時間=疾病者発生から通報までの時間+搬送時間

### ◆ カラー曲線と搬送時間短縮効果



多量出血患時の救命率が約6%UP



多量出血患時の救命率が約2%UP

所要時間短縮による救急医療活動のアクセス向上便益は、約13億円※と試算される。

※は供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

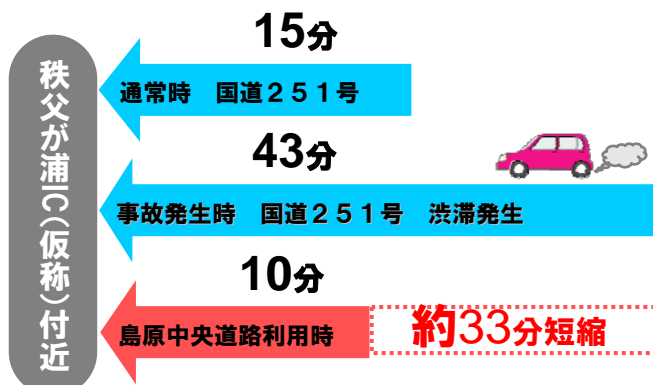
## 効果 7 代替路の確保

- 国道 251 号は、島原市唯一の幹線道路を形成し、国道 251 号で事故が起こると、通行規制により渋滞が発生するなど、地域の交通が麻痺状態となる。
- 島原中央道路の整備に伴い、事故等の異常発生時においても通行可能な代替路を確保することができ、迂回時間も約 33 分短縮（43 分→10 分）される。

### ◆異常時における迂回路確保可能

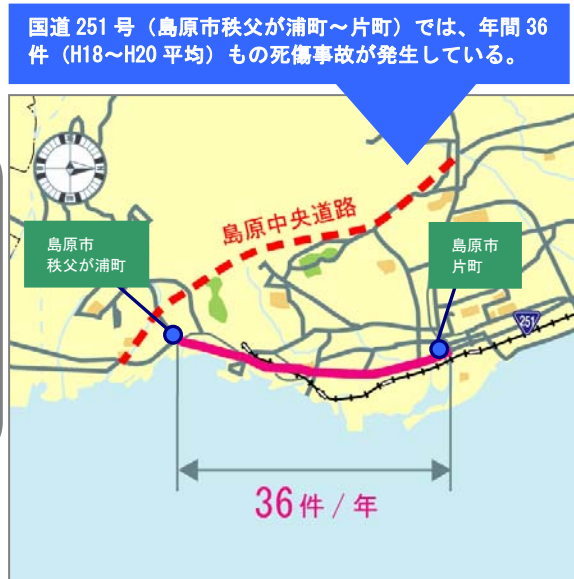


### ◆事故発生時の島原中央道路による迂回走行時間短縮 （島原新港交差点→秩父が浦 IC（仮称）付近）



※所要時間算出データ  
事故発生時：H18 島原中央道路調査指標検討業務報告書  
島原中央道路による迂回時間：H17 道路交通センサス

### ◆国道 251 号の平均事故件数 (H18～H20)



### (3) 事業の投資効果

#### ①事業の目的

島原中央道路は、災害緊急時等に代替道路としての機能を有し、島原市の渋滞解消や地域間連携の強化などの役割を担うことを目的とした事業である。

#### ②費用便益分析結果【残事業】

##### ■便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成 22 年度			
供用年	平成 25 年度			
初年便益	28 億円	4.1 億円	1.9 億円	34 億円
基準年における現在価値 (B)	415 億円	73 億円	31 億円	519 億円

##### ■費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 22 年度		
単純合計	60 億円	26 億円	86 億円
基準年における現在価値 (C)	56 億円	10 億円	66 億円

##### ■評価指標の算定結果（全事業区間）

費用便益比 (CBR)	$B/C=7.9$
-------------	-----------

(注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

#### ③費用便益分析結果【全事業】

##### ■便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成 22 年度			
供用年	平成 25 年度			
初年便益	28 億円	4.1 億円	1.9 億円	34 億円
基準年における現在価値 (B)	415 億円	73 億円	31 億円	519 億円

##### ■費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 22 年度		
単純合計	242 億円	26 億円	268 億円
基準年における現在価値 (C)	252 億円	10 億円	262 億円

##### ■評価指標の算定結果（全事業区間）

費用便益比 (CBR)	$B/C=2.0$
-------------	-----------

(注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## (4) 事業の進捗状況

### ① 事業の経緯

年度	事業実施項目
平成9年度	島原道路 <small>しまばらしちちぶ うらまち しまばらしもおりはしまち</small> （島原市秩父が浦町～島原市下折橋町）が都市計画決定
平成11年度	着工準備
平成12年度	工事開始告示（権限代行）
平成13年度	事業化
平成15年度	用地買収着手
平成18年度	工事着手

### ② 対象区間の事業進捗状況

	全体事業費	H21年度末進捗	進捗率
全体事業費	約 251 億円	約 150 億円	約 60%
うち用地補償費	約 81 億円	約 69 億円	約 85%

※進捗率は事業費ベース

### ③ 新規事業採択時との比較

		新規事業採択時 (H12)	今回再評価時 (H22)
事業延長		4.5km	4.5km
計画交通量		—	6,700～15,500台/日
事業費		約 330 億円	約 251 億円
B/C	残事業	—	7.9
	全事業	—	2.0

### ④ 事業費減額の理由

	新規事業 採択時	今回評価時	変更内容	理由
事業費	約 330 億円	約 251 億円	-79 億円	○当面暫定2車線整備を行う （暫定2車線整備のみ計上） 【-約79億円】

### 3. 事業の進捗の見込み

#### (1) 今後の事業の見通し

島原中央道路の平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約60%であり、そのうち用地進捗率は約85%に達している。

今後も事業効果を早期発現できるよう、引き続き関係機関と調整を図りながら島原中央道路の暫定2車線供用に向け整備を推進していく。

本事業の推進にあたっては、地元や関係機関との協力体制も確立しており、円滑な事業執行が可能である。

#### (2) 地域の協力体制

##### ■期成会

名 称	主な構成メンバー	活動内容
地域高規格道路「島原道路」島原市工区建設促進期成会 【会長：島原市長】	島原市、島原市議会、島原商工会議所、島原市町内会・自治会連合会、島原温泉観光協会、島原市商店街連盟会、島原市社会福祉協議会、島原市医師会、ライオンズクラブ国際協会島原クラブ、島原ロータリークラブ、島原青年会議所、島原雲仙農業協同組合、島原市水産振興協議会、島原鉄道(株)、(株)島原新聞社、島原市銀行協会	<p>地域高規格道路「島原道路」島原市工区の整備促進について国土交通省等関係機関へ要望</p> <p>【活動状況（実施日と要望先）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成8年11月25日 雲仙復興事務所</li> <li>平成8年11月27日 九州地方整備局</li> <li>平成9年11月10日 雲仙復興事務所</li> <li>平成9年11月28日 九州地方整備局</li> <li>平成10年11月10日 雲仙復興事務所</li> <li>平成10年11月27日 九州地方整備局</li> <li>平成11年11月12日 雲仙復興事務所</li> <li>平成11年11月24日 九州地方整備局</li> <li>平成12年11月6日 雲仙復興事務所</li> <li>平成12年11月21日 九州地方整備局</li> <li>平成13年6月18日 雲仙復興事務所</li> <li>平成13年6月28日 九州地方整備局</li> <li>平成13年11月9日 雲仙復興事務所</li> <li>平成13年11月20日 九州地方整備局</li> <li>平成14年11月7日 雲仙復興事務所</li> <li>平成14年11月25日 九州地方整備局</li> <li>平成14年11月26日 国土交通省</li> <li>平成15年11月17日 雲仙復興事務所</li> <li>平成15年11月19日 九州地方整備局</li> <li>平成15年11月25日 国土交通省</li> <li>平成16年10月14日 雲仙復興事務所</li> <li>平成16年11月12日 九州地方整備局</li> <li>平成16年12月2日 国土交通省</li> <li>平成17年6月13日 雲仙復興事務所</li> <li>平成17年6月15日 九州地方整備局</li> <li>平成17年7月12日 国土交通省</li> <li>平成17年11月18日 九州地方整備局、雲仙復興事務所</li> <li>平成17年11月28日 国土交通省</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成18年7月6日 九州地方整備局、雲仙復興事務所</li> <li>平成18年7月11・12日 国土交通省</li> <li>平成18年11月1日 雲仙復興事務所</li> <li>平成18年11月6日 九州地方整備局</li> <li>平成18年11月14日 国土交通省</li> <li>平成19年7月24日 九州地方整備局、雲仙復興事務所</li> <li>平成19年10月24日 雲仙復興事務所</li> <li>平成19年11月1日 九州地方整備局</li> <li>平成19年11月15日 国土交通省</li> <li>平成20年7月8日 九州地方整備局、雲仙復興事務所</li> <li>平成20年7月14日 国土交通省</li> <li>平成21年8月3日 九州地方整備局、雲仙復興事務所</li> <li>平成21年8月6日 国土交通省</li> <li>平成21年11月12日 九州地方整備局、雲仙復興事務所</li> <li>平成21年11月19日 国土交通省</li> </ul>

##### ■協力体制

組織名	協力内容
島原市建設課	島原中央道路（地元対応、地域情報窓口）
南島原市建設課	

### (3) 環境・景観への取り組み状況

#### ①環境への配慮

- ・雲仙天草国立公園周辺区域において、野生生物の生息地への影響を回避するためのトンネル化などの措置をおこない、生物多様性確保に努めている。
- ・白土湖周辺に分布する湧水群について、工事前後に地下水及び井戸のモニタリング調査を実施する。

#### ②景観への配慮

- ・眉山トンネルの坑門形式は、コンクリート壁面が小さく周辺の景観と調和しやすい「突出型（竹割り式）坑門」とした。
- ・雲仙天草国立公園内の構造物については、背景である自然環境に溶け込むように色彩や緑化に配慮した整備を行っている。（例えば、白水高架橋、荻ヶ丘高架橋の色彩については、存在感の軽減が図れるようダークブラウン系としている。）



図 トンネル坑口部（イメージ図）

## 4. コスト縮減や代替案立案等

---

- 事業の実施にあたっては新技術・新工法の積極的活用等により着実なコスト縮減を図る。
- 事業内容を、当面暫定2車線整備に必要な事業費に見直し。
- 地元住民には、「眉山トンネル中止と島原中央道路計画見直し」の署名活動があるが、現場見学会等を定期的実施することで、『島原湧水群への影響』がないことを説明している。  
なお、約8割の掘削となっている現在も、周辺井戸水位の低下や湧水群への影響は発生していないことを確認している。
- 本ルートは、都市計画に基づいて整備しており、今後の事業における事業手法、施設規模については、現計画が妥当である。

## 5. 対応方針（原案）

---

### 【事業継続】

島原中央道路は、災害緊急時の代替道路としての機能を有し、島原中心部の交通混雑緩和や交通安全の確保、社会文化や経済の交流・連携強化をもたらす事業ある。

また、本事業の早期完成を求める声は非常に強く、地元自治体及び期成会等などから積極的な整備促進要望がなされているところである。

現在までの事業進捗率は、事業費ベースで約 150 億円（約 60%）（平成 21 年度末）であり、用地進捗率も約 69 億円（約 85%）に達し、眉山トンネル（L=0.9 km）も本年内（11月予定）に貫通する予定である。

事業の供用を図ることにより、交通混雑緩和や地域交通安全性の向上等の効果が期待できることから、当該事業区間の暫定 2 車線供用に向けて事業を継続することとしたい。

なお、4 車線化（完成）については、交通量の増加など必要に応じ、新たな事業評価を実施し、妥当性の検証を行う。

# 卷 末 資 料

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名		国道251号 島原中央道路
事業主体		九州地方整備局
●事業採択の前提条件を確認するための指標		
前提条件	事業の効率性	<p>指標</p> <p>指標チェックの根拠</p> <p>全事業：費用便益比 (B/C) = 2.0、(経済的純現在価値 (B-C) = 257億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 8.5%)                      残事業：費用便益比 (B/C) = 7.9、(経済的純現在価値 (B-C) = 453億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 45%)</p>
●事業の効果や必要性を評価するための指標		
1. 活力	政策目標	<p>指標 (対象となる指標のみ記載。効果を確認されるものは口を■に変更)</p> <p>指標チェックの根拠</p>
	円滑なモビリティの確保	<p>区間b (並行区間) について：(国道251号) 片町～秩父が浦町                      渋滞損失時間：28.5万人・時間/年 ⇒ 0.1万人・時間/年 (削減率：99.5%)</p> <p>国道251号 (島原外港交差点～島原市役所前交差点)：旅行速度 19.4km/h ⇒ 36.5km/h</p> <p>国道251号 (島原鉄道バス)</p> <p>旧深江町～諫早駅 100分 ⇒ 96分 (約4分短縮)</p> <p>旧深江町～長崎空港 116分 ⇒ 112分 (約4分短縮)</p> <p>農林水産業を主体とする地域 (島原市、雲仙市、南島原市)                      主な出荷先 (春畑え・秋畑え) ばれいしよ：東京市場及び福岡市場で第一位の取扱量)</p>
物流の効率化の支援		<p>● 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率</p> <p>■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する</p> <p>■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p>
		<p>□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</p> <p>□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり</p> <p>□ 中心市街地内で行う事業である</p> <p>□ 幹線都市計画道路密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である</p> <p>□ D10区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する</p> <p>□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発 (300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上) への連絡道路となる</p>
	都市の再生	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と平行する自専道（A'路線）としての位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	地域高規格道路 島原道路  諫早市～南島原市 106分 ⇒ 102分（約4分短縮）  旧深江町から島原市へのアクセス向上が見込まれる（旧深江町 ⇒ 島原市 約3分短縮（整備前15分→整備後12分））  島原地域基本計画（長崎県）平成26年度長崎国体を支援 雲仙災害記念館 約17万人（H20）雲仙災害記念館～諫早IC 92分 ⇒ 88分（約4分短縮）
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定経路が新たにバリアフリー化される。 <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	旧深江町～長崎医療センター 121分 ⇒ 117分（約4分短縮）
		<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
		歩行者・自転車・自転車のための生活空間の形成 無電柱化による美しい街並みの形成 安全で安心できるくらしの確保	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	旧深江町
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	国道251号：緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置付けられている。
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	代表する緊急輸送道路：国道251号、代表する区間：鳥原市秩父が浦町～鳥原市片町
		<input type="checkbox"/> 平行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬季交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる区間が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量	評価対象区間（現道）：国道251号（秩父が浦町～片町） CO <sub>2</sub> 排出削減量：40百t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO <sub>x</sub> 排出削減率	評価対象区間（現道）：国道251号（秩父が浦町～片町） NO <sub>x</sub> 排出削減量：13t/年
5. その他	他のプロジェクトとの関係 その他	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間（現道）：国道251号（秩父が浦町～片町） SPM排出削減量：1.22t/年
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回る区間が期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	長崎広域道路網マスタープラン
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
国道251号	島原中央道路	4.5Km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,700~15,500	2	九州地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	242億円	26億円	268億円
うち残事業分	60億円	26億円	86億円
基準年における 現在価値(C)	252億円	10億円	262億円
うち残事業分	56億円	10億円	66億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成22年度			
供用年	平成25年度			
単年便益 (初年便益)	28億円	4.1億円	1.9億円	34億円
基準年における 現在価値(B)	415億円	73億円	31億円	519億円
うち残事業分	415億円	73億円	31億円	519億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.0
経済的純現在価値（事業全体）	257 億円
経済的内部収益率（事業全体）	8.5%
費用便益比（残事業）	7.9
経済的純現在価値（残事業）	453 億円
経済的内部収益率（残事業）	45%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	6,700~15,500	±10%	7.1 ~ 8.6
事業費	60 億円	±10%	7.2 ~ 8.5
事業期間	2 年	±20%	7.4 ~ 8.1

## 交通状況の変化

様式-3①

事業名： 島原中央道路（事業全体・残事業）

（推計時点 H 42 年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 (島原中央道路 :4.5km)	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0.00	13,700	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0.00	3.9	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	10	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	(1) 現道(国道251号 : 6.9km)	交通量	[台/日]	12,900	9,200
		走行時間	[分]	10	9.7
		走行時間費用	[億円/年]	23	16
	(2) 国道57号 : 0.4km	交通量	[台/日]	13,100	9,200
		走行時間	[分]	0.51	0.51
		走行時間費用	[億円/年]	1.18	0.81
	(3) (主)愛野島原線 : 2.1km	交通量	[台/日]	13,200	6,600
		走行時間	[分]	4.0	3.9
		走行時間費用	[億円/年]	8.4	4.2
	(4) 元池大手広場線 : 2.2km	交通量	[台/日]	6,300	1,500
		走行時間	[分]	5.3	5.3
		走行時間費用	[億円/年]	5.9	1.3
	(5) 長池三会線 : 3.2km	交通量	[台/日]	11,500	6,000
		走行時間	[分]	5.9	5.5
		走行時間費用	[億円/年]	12	5.8
③その他道路合計 : 498.7km	走行時間費用	[億円/年]	385	385	

			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 518.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	435	422	13

- ※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 費用便益分析の条件

事業名：島原中央道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/> ( )	
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17,H42)	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ推計の場合   いずれかのみ推計とした理由を記載		
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ   考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	( )台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他( )		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		( ) %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：島原中央道路

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他( )	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		過去5年間(H15～H19)において九州にて執行した維持管理費に関する費用の平均	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

## 費用の現在価値算定表

箇所名：島原中央道路（事業全体）				維持管理費の単純単価の算出（消費税相当額含む）			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.12	4.5	0.54	
年次	年度	割引率	GDP デフレ率	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-14年目	H 11	1.5395	101.3	0.60	0.83		
-13年目	H 12	1.4802	99.7	2.9	4.0		
-12年目	H 13	1.4233	98.4	3.2	4.3		
-11年目	H 14	1.3686	96.6	2.6	3.3		
-10年目	H 15	1.3159	95.4	5.6	7.1		
-9年目	H 16	1.2653	94.4	8.6	11		
-8年目	H 17	1.2167	93.2	25	30		
-7年目	H 18	1.1699	92.5	17	20		
-6年目	H 19	1.1249	91.7	19	21		
-5年目	H 20	1.0816	91.3	28	31		
-4年目	H 21	1.0400	91.3	33	34		
-3年目	H 22	1.0000	91.3	36	36		
-2年目	H 23	0.9615	91.3	30	29		
-1年目	H 24	0.9246	91.3	30	28		
供用開始年次	H 25	0.8890	91.3			0.51	0.46
1年目	H 26	0.8548	91.3			0.51	0.44
2年目	H 27	0.8219	91.3			0.51	0.42
3年目	H 28	0.7903	91.3			0.51	0.41
4年目	H 29	0.7599	91.3			0.51	0.39
5年目	H 30	0.7307	91.3			0.51	0.38
6年目	H 31	0.7026	91.3			0.51	0.36
7年目	H 32	0.6756	91.3			0.51	0.35
8年目	H 33	0.6496	91.3			0.51	0.33
9年目	H 34	0.6246	91.3			0.51	0.32
10年目	H 35	0.6006	91.3			0.51	0.31
11年目	H 36	0.5775	91.3			0.51	0.30
12年目	H 37	0.5553	91.3			0.51	0.29
13年目	H 38	0.5339	91.3			0.51	0.27
14年目	H 39	0.5134	91.3			0.51	0.26
15年目	H 40	0.4936	91.3			0.51	0.25
16年目	H 41	0.4746	91.3			0.51	0.24
17年目	H 42	0.4564	91.3			0.51	0.23
18年目	H 43	0.4388	91.3			0.51	0.23
19年目	H 44	0.4220	91.3			0.51	0.22
20年目	H 45	0.4057	91.3			0.51	0.21
21年目	H 46	0.3901	91.3			0.51	0.20
22年目	H 47	0.3751	91.3			0.51	0.19
23年目	H 48	0.3607	91.3			0.51	0.19
24年目	H 49	0.3468	91.3			0.51	0.18
25年目	H 50	0.3335	91.3			0.51	0.17
26年目	H 51	0.3207	91.3			0.51	0.16
27年目	H 52	0.3083	91.3			0.51	0.16
28年目	H 53	0.2965	91.3			0.51	0.15
29年目	H 54	0.2851	91.3			0.51	0.15
30年目	H 55	0.2741	91.3			0.51	0.14
31年目	H 56	0.2636	91.3			0.51	0.14
32年目	H 57	0.2534	91.3			0.51	0.13
33年目	H 58	0.2437	91.3			0.51	0.13
34年目	H 59	0.2343	91.3			0.51	0.12
35年目	H 60	0.2253	91.3			0.51	0.12
36年目	H 61	0.2166	91.3			0.51	0.11
37年目	H 62	0.2083	91.3			0.51	0.11
38年目	H 63	0.2003	91.3			0.51	0.10
39年目	H 64	0.1926	91.3			0.51	0.10
40年目	H 65	0.1852	91.3			0.51	0.10
41年目	H 66	0.1780	91.3			0.51	0.09
42年目	H 67	0.1712	91.3			0.51	0.09
43年目	H 68	0.1646	91.3			0.51	0.08
44年目	H 69	0.1583	91.3			0.51	0.08
45年目	H 70	0.1522	91.3			0.51	0.08
46年目	H 71	0.1463	91.3			0.51	0.08
47年目	H 72	0.1407	91.3			0.51	0.07
48年目	H 73	0.1353	91.3			0.51	0.07
49年目	H 74	0.1301	91.3	-50	-6.5	0.51	0.07
合計				192	252	26	10
単純事業費計				242		26	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値（割引後の用地費）を控除している。

## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：島原中央道路（残事業）

年次	年度	割戻率	GDP デフレ率	事業費（億円）		維持管理費（億円）	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-14年目	H 11	1.5395	101.3				
-13年目	H 12	1.4802	99.7				
-12年目	H 13	1.4233	98.4				
-11年目	H 14	1.3686	96.6				
-10年目	H 15	1.3159	95.4				
-9年目	H 16	1.2653	94.4				
-8年目	H 17	1.2167	93.2				
-7年目	H 18	1.1699	92.5				
-6年目	H 19	1.1249	91.7				
-5年目	H 20	1.0816	91.3				
-4年目	H 21	1.0400	91.3				
-3年目	H 22	1.0000	91.3				
-2年目	H 23	0.9615	91.3	30	29		
-1年目	H 24	0.9246	91.3	30	28		
供用開始年次	H 25	0.8890	91.3			0.51	0.46
1年目	H 26	0.8548	91.3			0.51	0.44
2年目	H 27	0.8219	91.3			0.51	0.42
3年目	H 28	0.7903	91.3			0.51	0.41
4年目	H 29	0.7599	91.3			0.51	0.39
5年目	H 30	0.7307	91.3			0.51	0.38
6年目	H 31	0.7026	91.3			0.51	0.36
7年目	H 32	0.6756	91.3			0.51	0.35
8年目	H 33	0.6496	91.3			0.51	0.33
9年目	H 34	0.6246	91.3			0.51	0.32
10年目	H 35	0.6006	91.3			0.51	0.31
11年目	H 36	0.5775	91.3			0.51	0.30
12年目	H 37	0.5553	91.3			0.51	0.29
13年目	H 38	0.5339	91.3			0.51	0.27
14年目	H 39	0.5134	91.3			0.51	0.26
15年目	H 40	0.4936	91.3			0.51	0.25
16年目	H 41	0.4746	91.3			0.51	0.24
17年目	H 42	0.4564	91.3			0.51	0.23
18年目	H 43	0.4388	91.3			0.51	0.23
19年目	H 44	0.4220	91.3			0.51	0.22
20年目	H 45	0.4057	91.3			0.51	0.21
21年目	H 46	0.3901	91.3			0.51	0.20
22年目	H 47	0.3751	91.3			0.51	0.19
23年目	H 48	0.3607	91.3			0.51	0.19
24年目	H 49	0.3468	91.3			0.51	0.18
25年目	H 50	0.3335	91.3			0.51	0.17
26年目	H 51	0.3207	91.3			0.51	0.16
27年目	H 52	0.3083	91.3			0.51	0.16
28年目	H 53	0.2965	91.3			0.51	0.15
29年目	H 54	0.2851	91.3			0.51	0.15
30年目	H 55	0.2741	91.3			0.51	0.14
31年目	H 56	0.2636	91.3			0.51	0.14
32年目	H 57	0.2534	91.3			0.51	0.13
33年目	H 58	0.2437	91.3			0.51	0.13
34年目	H 59	0.2343	91.3			0.51	0.12
35年目	H 60	0.2253	91.3			0.51	0.12
36年目	H 61	0.2166	91.3			0.51	0.11
37年目	H 62	0.2083	91.3			0.51	0.11
38年目	H 63	0.2003	91.3			0.51	0.10
39年目	H 64	0.1926	91.3			0.51	0.10
40年目	H 65	0.1852	91.3			0.51	0.10
41年目	H 66	0.1780	91.3			0.51	0.09
42年目	H 67	0.1712	91.3			0.51	0.09
43年目	H 68	0.1646	91.3			0.51	0.08
44年目	H 69	0.1583	91.3			0.51	0.08
45年目	H 70	0.1522	91.3			0.51	0.08
46年目	H 71	0.1463	91.3			0.51	0.08
47年目	H 72	0.1407	91.3			0.51	0.07
48年目	H 73	0.1353	91.3			0.51	0.07
49年目	H 74	0.1301	91.3	-1.5	-0.20	0.51	0.07
合計				58	56	26	10
単純事業費計				60		26	

- 注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)
- 注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値（割引後の用地費）を控除している。

便益の現在価値算定表

箇所名：島原中央道路（事業全体・残事業）

年次 (基準年) H 2 2 供用開始年次	総走行台別の年次別伸び率 (北九州7市/市)		GDP デフレ率	走行時間短縮便益(億円)		走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計 (億円)						
	乗用車類	貨物車類		乗用車類	普通貨物	① 計	①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	(A)×②	③	現在価値 (③×(A))	現在価値 (①~③) 割引率4%			
年度	(A)	(A)	(A)	(A)	(A)	(A)	(A)	(A)	(A)	(A)	(A)	(A)	(A)	(A)				
H 25	0.9931	0.9977	0.9958	0.8890	91.3	17	7.2	3.1	28	25	2.9	0.77	0.47	3.7	1.9	1.7	34	30
H 26	0.9931	0.9976	0.9958	0.8548	91.3	17	7.2	3.1	28	24	2.9	0.77	0.47	3.5	1.9	1.6	33	29
H 27	0.9931	0.9975	0.9958	0.8219	91.3	17	7.2	3.0	27	23	2.9	0.76	0.47	3.4	1.9	1.5	33	27
H 28	0.9931	0.9974	0.9957	0.7903	91.3	17	7.1	3.0	27	22	2.9	0.76	0.46	3.2	1.9	1.5	33	26
H 29	0.9931	0.9973	0.9957	0.7599	91.3	17	7.1	3.0	27	21	2.9	0.76	0.46	3.1	1.9	1.4	33	25
H 30	0.9931	0.9972	0.9957	0.7307	91.3	17	7.1	3.0	27	20	2.9	0.76	0.46	3.0	1.9	1.4	33	24
H 31	0.9931	0.9971	0.9957	0.7026	91.3	17	7.1	3.0	27	19	2.9	0.75	0.46	2.9	1.9	1.3	33	23
H 32	0.9946	0.9986	0.9985	0.6756	91.3	17	7.0	3.0	27	18	2.9	0.75	0.46	2.8	1.8	1.2	33	22
H 33	0.9945	0.9986	0.9985	0.6496	91.3	17	7.0	3.0	27	18	2.9	0.75	0.46	2.8	1.8	1.2	33	22
H 34	0.9945	0.9986	0.9984	0.6246	91.3	17	7.0	3.0	27	17	2.9	0.75	0.46	2.7	1.8	1.2	33	21
H 35	0.9945	0.9985	0.9984	0.6006	91.3	17	7.0	3.0	27	16	2.9	0.75	0.46	2.6	1.8	1.1	33	20
H 36	0.9945	0.9985	0.9984	0.5775	91.3	17	7.0	3.0	27	16	2.8	0.75	0.46	2.5	1.8	1.1	33	19
H 37	0.9944	0.9985	0.9984	0.5553	91.3	17	7.0	3.0	27	15	2.8	0.74	0.45	2.4	1.8	1.0	33	18
H 38	0.9944	0.9985	0.9984	0.5339	91.3	17	7.0	3.0	27	14	2.8	0.74	0.45	2.3	1.8	0.98	33	18
H 39	0.9944	0.9985	0.9984	0.5134	91.3	17	7.0	3.0	27	14	2.8	0.74	0.45	2.2	1.8	0.94	33	17
H 40	0.9944	0.9985	0.9984	0.4936	91.3	17	7.0	3.0	27	13	2.8	0.74	0.45	2.1	1.8	0.90	33	17
H 41	0.9943	0.9985	0.9984	0.4746	91.3	17	7.0	3.0	27	13	2.8	0.74	0.45	2.0	1.8	0.87	33	16
H 42	0.9926	0.9984	0.9926	0.4564	91.3	8.5	2.8	2.4	14	6.3	2.3	0.54	0.60	3.4	1.6	1.4	19	8.5
H 43	0.9916	0.9983	0.9925	0.4388	91.3	8.4	2.8	2.4	14	6.0	2.3	0.54	0.60	3.4	1.5	1.3	18	8.1
H 44	0.9906	0.9983	0.9925	0.4220	91.3	8.3	2.8	2.4	14	5.7	2.2	0.54	0.60	3.4	1.4	1.3	18	7.7
H 45	0.9896	0.9983	0.9924	0.4057	91.3	8.3	2.8	2.4	13	5.5	2.2	0.54	0.60	3.4	1.4	1.3	18	7.4
H 46	0.9896	0.9983	0.9924	0.3901	91.3	8.2	2.8	2.4	13	5.2	2.2	0.54	0.60	3.3	1.3	1.3	18	7.0
H 47	0.9897	0.9983	0.9924	0.3751	91.3	8.1	2.8	2.4	13	5.0	2.2	0.54	0.60	3.3	1.2	1.3	18	6.7
H 48	0.9895	0.9982	0.9922	0.3607	91.3	8.0	2.8	2.4	13	4.8	2.2	0.54	0.59	3.3	1.2	1.3	18	6.4
H 49	0.9894	0.9982	0.9922	0.3468	91.3	7.9	2.8	2.4	13	4.5	2.1	0.53	0.59	3.3	1.1	1.3	18	6.1
H 50	0.9893	0.9982	0.9921	0.3335	91.3	7.8	2.8	2.4	13	4.3	2.1	0.53	0.59	3.2	1.1	1.3	18	5.9
H 51	0.9892	0.9982	0.9921	0.3207	91.3	7.8	2.8	2.4	13	4.1	2.1	0.53	0.59	3.2	1.0	1.3	17	5.6
H 52	0.9892	0.9981	0.9920	0.3083	91.3	7.7	2.8	2.4	13	4.0	2.1	0.53	0.59	3.2	0.98	1.3	17	5.3
H 53	0.9890	0.9981	0.9919	0.2965	91.3	7.6	2.8	2.4	13	3.8	2.0	0.53	0.59	3.2	0.94	1.2	17	5.1
H 54	0.9887	0.9981	0.9919	0.2851	91.3	7.5	2.8	2.4	13	3.6	2.0	0.53	0.59	3.1	0.90	1.2	17	4.9
H 55	0.9884	0.9981	0.9918	0.2741	91.3	7.4	2.8	2.4	13	3.4	2.0	0.53	0.59	3.1	0.85	1.2	17	4.6
H 56	0.9882	0.9981	0.9917	0.2636	91.3	7.3	2.8	2.4	12	3.3	2.0	0.53	0.59	3.1	0.82	1.2	17	4.4
H 57	0.9885	0.9980	0.9917	0.2534	91.3	7.3	2.7	2.4	12	3.1	2.0	0.53	0.59	3.1	0.78	1.2	17	4.2
H 58	0.9884	0.9980	0.9916	0.2437	91.3	7.2	2.7	2.4	12	3.0	1.9	0.53	0.59	3.0	0.74	1.2	17	4.0
H 59	0.9882	0.9980	0.9915	0.2343	91.3	7.1	2.7	2.4	12	2.9	1.9	0.53	0.59	3.0	0.71	1.2	16	3.8
H 60	0.9881	0.9980	0.9914	0.2253	91.3	7.0	2.7	2.4	12	2.7	1.9	0.53	0.58	3.0	0.68	1.2	16	3.7
H 61	0.9880	0.9949	0.9914	0.2166	91.3	6.9	2.7	2.4	12	2.6	1.9	0.52	0.58	3.0	0.64	1.2	16	3.5
H 62	0.9879	0.9949	0.9913	0.2083	91.3	6.9	2.7	2.4	12	2.5	1.8	0.52	0.58	3.0	0.61	1.2	16	3.3
H 63	0.9877	0.9949	0.9912	0.2003	91.3	6.8	2.7	2.4	12	2.4	1.8	0.52	0.58	2.9	0.59	1.1	16	3.2
H 64	0.9876	0.9949	0.9911	0.1926	91.3	6.7	2.7	2.4	12	2.3	1.8	0.52	0.58	2.9	0.56	1.1	16	3.0
H 65	0.9874	0.9948	0.9911	0.1852	91.3	6.6	2.7	2.3	12	2.2	1.8	0.52	0.58	2.9	0.53	1.1	16	2.9
H 66	0.9872	0.9948	0.9910	0.1780	91.3	6.5	2.7	2.3	12	2.1	1.8	0.52	0.58	2.9	0.51	1.1	16	2.8
H 67	0.9871	0.9948	0.9909	0.1712	91.3	6.4	2.7	2.3	11	2.0	1.7	0.52	0.58	2.8	0.48	1.1	15	2.6
H 68	0.9869	0.9948	0.9908	0.1646	91.3	6.4	2.7	2.3	11	1.9	1.7	0.52	0.58	2.8	0.46	1.1	15	2.5
H 69	0.9868	0.9948	0.9907	0.1583	91.3	6.3	2.7	2.3	11	1.8	1.7	0.52	0.58	2.8	0.44	1.1	15	2.4
H 70	0.9866	0.9947	0.9907	0.1522	91.3	6.2	2.7	2.3	11	1.7	1.7	0.52	0.58	2.8	0.42	1.1	15	2.3
H 71	0.9864	0.9947	0.9906	0.1463	91.3	6.1	2.7	2.3	11	1.6	1.6	0.52	0.57	2.7	0.40	1.1	15	2.2
H 72	0.9862	0.9947	0.9905	0.1407	91.3	6.0	2.7	2.3	11	1.6	1.6	0.52	0.57	2.7	0.38	1.1	15	2.1
H 73	0.9860	0.9947	0.9904	0.1353	91.3	5.9	2.7	2.3	11	1.5	1.6	0.52	0.57	2.7	0.36	1.0	15	2.0
H 74	0.9858	0.9946	0.9903	0.1301	91.3	5.9	2.7	2.3	11	1.4	1.6	0.51	0.57	2.7	0.35	1.0	15	1.9
合計					529	211	129	869	415	112	170	73	31	1109	71	31	1109	519