

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：伊勢田 敏

事業名	九州横断自動車道長崎大分線 長崎～長崎多良見		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自) 長崎県長崎市早坂町 至) 長崎県長崎市中里町			延長	1.1 km	
事業概要	九州横断自動車道長崎大分線は、九州縦貫道、東九州道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。					
H5年度事業化	都市計画決定		—	H8年度用地着手	H8年度工事着手	
全体事業費	約1,048億円		事業進捗率	63%	供用済延長	1.1 km
計画交通量	約11,600～12,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 165/1,430億円 (事業費: 152/1,298億円) (維持管理費: 13/131億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 224/2,338億円 (走行時間短縮便益: 207/2,081億円) (走行経費減少便益: 10/192億円) (交通事故減少便益: 7/65億円)	基準年 平成28年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	B/C=1.5 (交通量+10%)		B/C=1.2 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=1.5 (事業費-10%)		B/C=1.2 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間-1年)		B/C=1.3 (事業期間+1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保(第二種空港へのアクセス向上が見込まれる) 国土・地域ネットワークの構築(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) 災害への備え(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、並行する高速ネットワークの代替路線として機能する) <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>[長崎県]</p> <p>長崎～長崎芒塚間については、長崎芒塚～長崎多良見間と同様、産業や観光の活性化を図るネットワークの充実の観点と、リダンダンシーの機能強化や救急医療支援等の安全安心の観点から早期の整備が必要と考えております。また、当該区間は、そのほとんどをトンネルで占められ、特に安全に課題があることから、4車線化事業の早期の実施をお願いいたします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>長崎ICから長崎芒塚ICまでの事業実施の必要性については了承する。</p> <p><委員からの主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時のリダンダンシー機能の確保、安全性の更なる向上など、4車線化の必要性は十分にある。 長崎バイパスにおいて無料化社会実験が行われた際、当該区間の交通量に大きな変化が見られなかったことから、長崎道と長崎バイパスでは使われ方が異なると言える。 空港へのアクセスとして高速バスの利用が増加していることから重要な道路であり、4車線化の必要性は高い。 					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間は、平成16年に暫定2車線として開通。 長崎南環状線の開通(平成23年)により、長崎道とのネットワークを形成。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> 4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。 長崎芒塚～長崎多良見について4車線化工事を行っており、長崎～長崎芒塚についても工事を再開する。 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> 暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。 					
施設の構造や工法の変更等	<ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。 					

