

事後評価結果(平成26年度)

担 当 課 : 西日本高速道路株計画設計課

担当課長名 : 三 瀬 博 敬

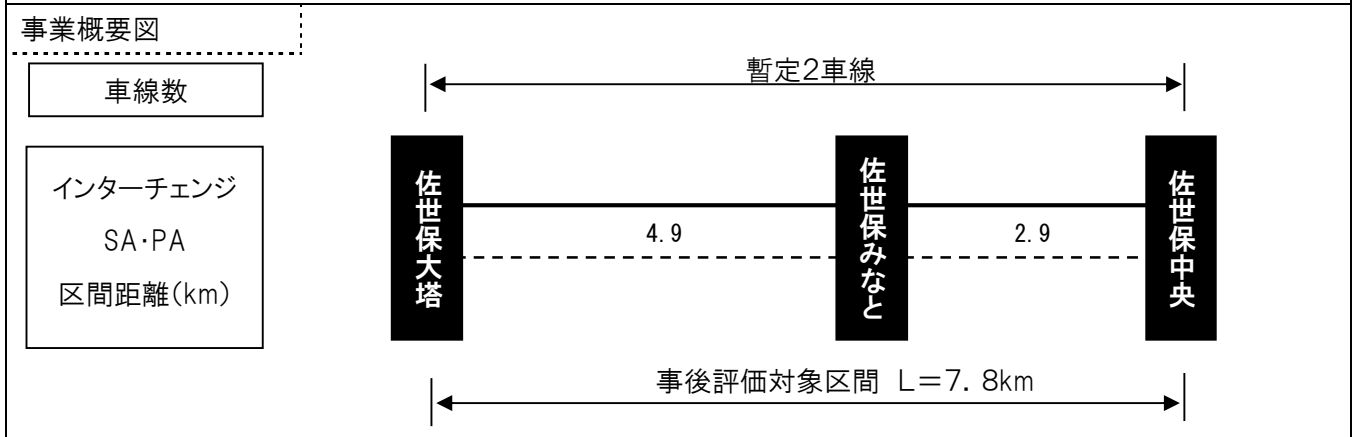
事業名	西九州自動車道(佐世保道路) (佐世保大塔～佐世保中央)	事業区分	一般有料道路	事業主体	西日本高速道路(株)
起終点	自:長崎県佐世保市大塔町 至:長崎県佐世保市矢岳町	延長	7.8km		

事業概要

西九州自動車道は、福岡県福岡市を起点として佐賀県唐津市、長崎県佐世保市等を経て佐賀県武雄市に至る延長約150kmの自動車専用道路である。本事業は、このうち佐世保大塔ICから佐世保中央IC間7.8kmを暫定2車線にて整備した事業である。

事業の目的・必要性

佐世保道路(佐世保大塔～佐世保中央)は、西九州自動車道の一部を担い、九州北西部の広域的な連携を図り、観光や産業の振興と発展に寄与するものである。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	昭和 55 年度	用地着手	昭和 56 年度	供用年	(当初)平成 21 年度	変動	1.0 倍		
		都市計画決定	昭和 62 年度	工事着手	昭和 58 年度		(実績)平成 21 年度				
	事業費	計画時	(名目値)	1,434 億円		実績	(名目値)	1,411 億円		変動	0.98 倍
			(実質値)	1,247 億円			(実質値)	1,227 億円			
	交通量 (当該路線)	計画時	19,400 台/日 (平成 23 年度)			実績	28,300 台/日 (平成 23 年度)			変動	1.46 倍
			旅行速度向上 (供用前道→当該路線) 29 → 51 km/h (平成9年) (平成22年)				交通事故減少 (供用前道→供用後道+当該路線) 138 → 109 件/億台キロ (平成9年) (平成24年)				
	費用便益 分析結果 (事前) ※	B/C	2.1	総費用	1,836 億円		総便益	3,923 億円		基準年	平成18年
				事業費:1,787 億円 維持管理費: 48 億円	走行時間短縮便益:3,603 億円 走行経費減少便益: 229 億円 交通事故減少便益: 91 億円						
	費用便益 分析結果 (事後) ※	B/C	2.2	総費用	2,275 億円		総便益	4,969 億円		基準年	平成26年
				事業費:2,162 億円 維持管理費: 114 億円	走行時間短縮便益:4,371 億円 走行経費減少便益: 455 億円 交通事故減少便益: 143 億円						
事業遅延によるコスト増			費用増加額		便益減少額						

事業の 効果 等	事業遅延の理由 —
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> ●当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・佐世保～福岡間高速バスの佐世保市内ノンストップ運行が開始され高速バス利用者の利便性向上。 運行便数：1日8往復「スーパーノンストップバス(させぼ号)」 ●地域特産品の競争性の確保に貢献 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車専用道路ネットワークの形成により、「西海みかん」の産地である佐世保市から大消費地である大阪までの輸送時間が短縮し、大阪市中央卸売市場での取扱量が増加。 ●主要な観光地へのアクセス向上による効果 <ul style="list-style-type: none"> ・佐世保市の観光客数が増加し地域の活性化に貢献。 佐世保市の観光客数：(H21)385万人→(H25)539万人 他数項目について効果の発現が見られる。
	その他評価すべきと判断した項目 —
事業による 環境 変化	環境影響評価に対応する項目 【大気質】 <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 NO2：日平均値の年間98%値 0.025ppm(0.04～0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下) CO：日平均値の年間2%除外値 1.017～1.022ppm(10ppm以下) 【騒音】 <ul style="list-style-type: none"> ・環境アセスメントで予測した断面について、H25年平均交通量を用いて再現計算を行った結果、最も厳しい断面で環境保全目標値を満足する。 再現値：50dB(昼間) (70dB(昼間)) ※()内は環境保全目標値
	その他評価すべきと判断した項目 —
	事業評価監視委員会の意見 事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(案)のとおり一定の整備効果が得られていると判断される。
事業を巡る社会経済情勢等の変化	事業を巡る社会経済情勢等の変化 【長崎県の県勢】 長崎県の人口は昭和60年をピークに減少傾向となっている。県庁所在地である長崎市、沿線の佐世保市ともに人口は減少が続いている。 長崎県の県内総生産は過去10年間ほぼ横ばいであったが、世界的金融危機の影響を受け平成20年度に大幅減、翌年度は緩やかに持ち直している。 【長崎県の観光特性】 長崎県は、異国情緒あふれる観光スポットが点在し、教会、著名人ゆかりの地、自然豊かな景勝地などが多くある。 沿線の佐世保市は、ハウステンボス、九十九島パールシーリゾート、西海橋など観光名所が多い。 行政と一体となってPRを行った佐世保バーガーは全国的なブームとなっているほか、九十九島岩がきなどのブランド魚介も豊富である。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。 今後は、西九州自動車道の整備に伴い、更なるネットワーク効果が発揮されるものと期待されるところであり、交通状況を踏まえながら必要な渋滞対策について検討していく。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
特になし	
特記事項	
特になし	

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