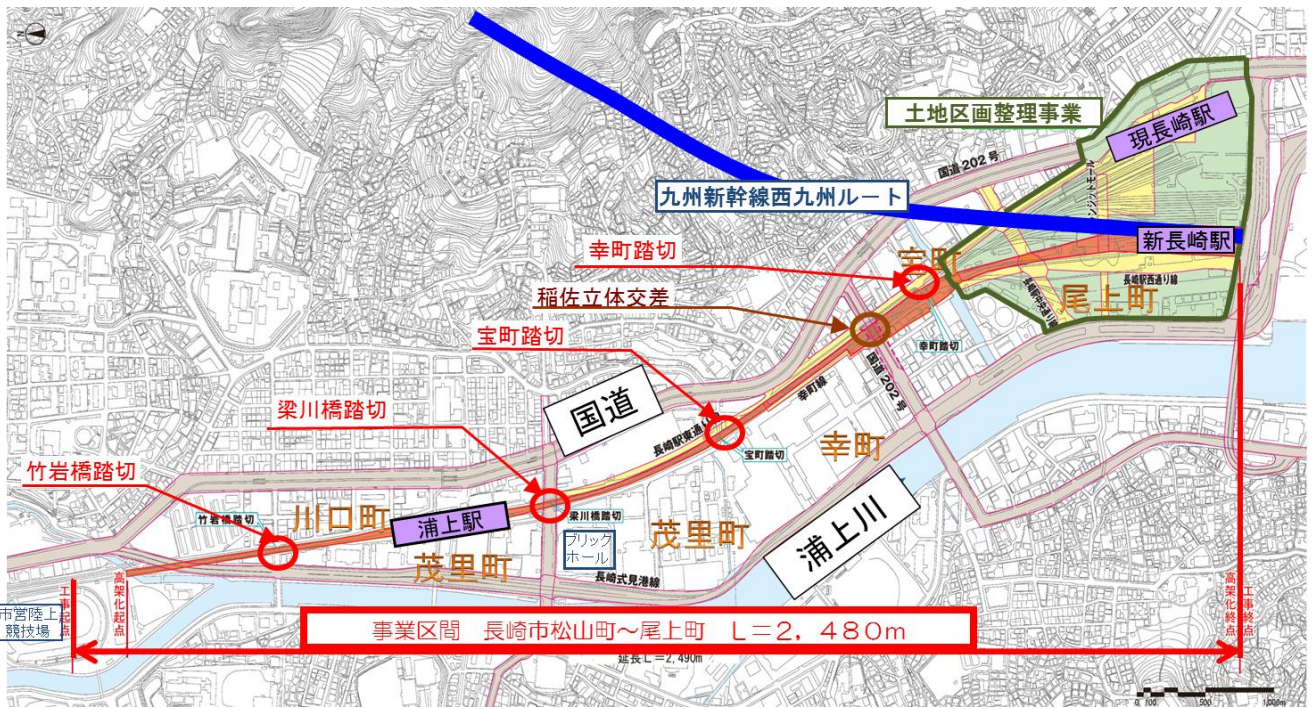


再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：都市局街路交通施設課
担当課長名：本田 武志

事業名	JR長崎本線（浦上駅～長崎駅間）		事業区分	連続立体交差	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎市松山町 至：長崎市尾上町				延長	2.5 km
事業概要						
JR長崎本線の長崎市松山町から長崎駅までの区間について、鉄道を連続立体交差化することにより、4箇所の踏切を除去し踏切による交通渋滞の解消等交通の円滑化を図るとともに、線路により分断されていた東西市街地の一体化による地域活性化に寄与することを目的とした事業である。						
平成13年度事業化	平成20年度都市計画決定	平成21年度用地着手	平成22年度工事着手			
全体事業費	426億円	事業進捗率	60.1%	供用済延長	-km	
計画交通量	101,800台/日（踏切交通遮断量）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(残事業)/事業全体	総便益	(残事業)/事業全体	基準年
	(事業全体) 1.1	154 / 434 億円		459 / 459 億円		平成30年
	(残事業) 3.0	事業費：147 / 404 億円 維持管理費：7 / 30 億円		走行時間短縮便益 453 / 453 億円 走行経費減少便益：5 / 5 億円 交通事故減少便益：1 / 1 億円		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量	: B/C=	~	(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量	: B/C=	~ (交通量 ±10%)
事業費	: B/C=	~	(事業費 ±10%)	事業費	: B/C=	~ (事業費 ±10%)
事業期間	: B/C=	~	(事業期間 ±20%)	事業期間	: B/C=	~ (事業期間 ±20%)
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道の高架化により、4箇所の踏切が除去され、踏切による交通渋滞の解消や踏切事故が無くなることにより、交通の円滑化が図られる。 ・ 鉄道により東西に分断された市街地の一体化により地域活性化に寄与。 ・ 九州新幹線及び長崎駅周辺土地区画整理事業と一体的な整備により、長崎駅西側の土地の有効な活用が可能となる。 						
関係する地方公共団体等の意見						
・ 九州新幹線および長崎駅周辺土地区画整理事業との一体的な整備促進が望まれている。						
事業評価監視委員会の意見						
—						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
・ 平成28年3月に長崎県及び長崎市が長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画を公表。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
・ 平成28年3月に仮線への切り替え完了。平成28年10月に高架本体工事の現場着手を行い、現在、全区間に渡り高架本体工事(上下部工)に着手しており、今後、順次駅舎建築や軌道工事に着手予定。						
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"> ・ デザイン基本計画の公表が遅れたことにより、長崎駅部の設計が遅延。 ・ 工事を発注しているJR九州と工程の見直し等を行い、平成31年度末の高架切り替えを目指す。 						
施設の構造や工法の変更等						
・ 長崎駅の駅舎については、長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画に基づく内容としている。						
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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。