

## 事後評価結果（平成19年度）

担当課：長崎県 道路建設課  
担当課長名：村岡 和彦

<b>事業名</b>	一般国道382号 こうら さしきばら 小浦～棧原バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	長崎県
<b>起終点</b>	自：長崎県対馬市厳原町小浦 至：長崎県対馬市厳原町棧原			延長	2.1 km
<b>事業概要</b>					
一般国道382号は上対馬町比田勝港を起点とし、厳原町厳原港へ至る約9.2kmの主要な幹線道路であり、対馬の産業経済の発展、地域振興、地域交流を担う道路として重要な路線である。					
<b>事業の目的・必要性</b>					
一般国道382号の小浦から棧原間は、市街地に位置し、幅員が狭いうえに急カーブが多く、大型車輛の通行や車の離合が困難で不便を強いられていた。その解消のため、バイパスを整備することにより、道路交通の円滑化と交通安全の確保を図る。					
<b>事業概要図</b>					
<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：H1年度 都市計画決定年度	用地着手：H1年度 工事着手：H4年度	供用年：(当初) H15年度 (暫定/完成) (実績) H15年度	変動：1.0倍
	<b>事業費</b>	計画時：(名目値) — / — 億円 (暫定/完成) (実質値) — / — 億円	実績：(名目値) — / 70 億円 (暫定/完成) (実質値) — / — 億円		変動：— 倍
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時：— (暫定/完成) / 台/日	実績：— (暫定/完成) / 12,841 台/日		変動：— %
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	35 → 50 km/h (供用直前年次) 11年度 (供用後年次) 19年度	<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道)	→ 件/億台キロ (供用直前年次) 年度 (供用後年次) 年度	
<b>費用対効果分析結果</b> (事後)	B/C : 1.9	<b>総費用</b> : 104億円 (事業費: 101億円, 維持管理費: 2.6億円)	<b>総便益</b> : 201億円 (走行時間短縮便益: 186億円, 走行経費減少便益: 12億円, 交通事故減少便益: 3.5億円)	<b>基準年</b> : 平成19年	
<b>事業遅延によるコスト増</b>		<b>費用増加額</b> : 億円	<b>便益減少額</b> : 億円		
<b>事業遅延の理由</b>					
<b>客観的評価指標に対応する事後評価項目</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾（厳原港へのアクセス性の向上）。</li> <li>・第三種空港（対馬空港）へのアクセス性の向上。</li> <li>・現道における大型車のすれ違い困難区間が解消。</li> <li>・線形不良区間の解消等による安全性向上。</li> </ul>					
<b>その他評価すべきと判断した項目</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧町中心地から市町村合併後の中心地への連携強化。</li> </ul>					

事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	その他評価すべきと判断した項目
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年3月1日に旧六町が合併し対馬市となった。</li> </ul>	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
<ul style="list-style-type: none"> <li>整備効果が発揮できていると判断されるため必要性はない。</li> <li>整備効果は利用者に認知され、産業経済の発展、地域振興、地域交流等の重要な役割を果たしており、現段階での改善処置は必要ない。</li> </ul>	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
<ul style="list-style-type: none"> <li>計画当初から効果が比較できるデータの収集・蓄積が必要である。</li> <li>交通に関する直接的（交通量・時間短縮）な効果は明示できるが、社会経済への波及効果は多種多岐にわたり、データ収集解析が難しく、適切な評価には多大なる時間と費用が必要である。</li> </ul>	
特記事項	

※ 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。