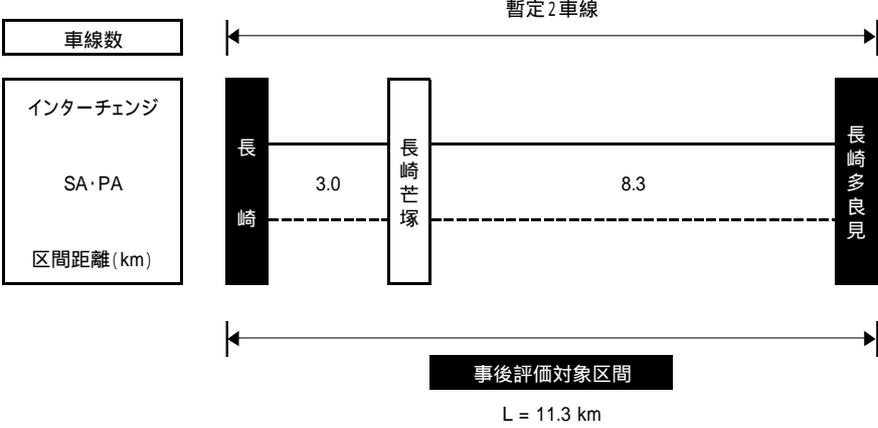


事後評価結果（平成20年度）

担 当 課：西日本高速道路㈱計画設計グループ
担当課長名：佐 川 信 之

路線名	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	11.3 km				
事業概要									
長崎市を起点とし大分市に至る総延長257kmの国土開発幹線自動車道である「九州横断自動車道」のうち、長崎ICから長崎多良見IC間を暫定2車線にて整備を行った。									
事業の目的・必要性									
九州横断自動車道は、九州縦断自動車道とともに、九州の一体化を進めるとともに、沿線地域の振興に重要な路線として位置付けられている。									
事業概要図									
 <p style="text-align: center;">L = 11.3 km</p>									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成5年度	用地着手	平成8年度	供用年	(計画) 平成14年度	変動	1.1倍
		都市計画決定	-	工事着手	平成8年度		(実績) 平成15年度		
	事業費	計画時	(名目値)	686億円	実績	(名目値)	601億円	変動	0.88倍
			(実質値)	759億円		(実質値)	664億円		
	交通量	計画時	10,000台/日 (平成16年度)		実績	8,300台/日 (平成16年度)		変動	0.83倍
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	48 55km/h (平成15年) (平成19年)		交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線)		59 48 件/億台キロ (平成13～15年) (平成17～19年)			
費用便益 分析結果 (事後)	B / C	総費用: 816億円 事業費: 700億円 維持管理費: 116億円		総便益: 1,745億円 走行時間短縮便益: 1,718億円 走行経費減少便益: 3億円 交通事故減少便益: 25億円		基準年		平成20年	
事業遅延によるコスト増		費用増加額		便益減少額				56億円	
事業遅延の理由									
当該事業区間は、地形が急峻でトンネル・橋梁の構造物比率が7割を超えているため事業費比較的割高となる。コスト削減を図ることとしたため、詳細測量及び設計を綿密に行ったことにより、事業期間が延びた。									

事業の 効果等	客観的評価指標に対応する事後評価項目 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 ・長崎駅（長崎市）と博多駅（福岡市）とを結び、長崎自動車道を利用した新たなバスルートが新設され、高速バス利用者の利便性向上が図られた。 従来ルート 2時間23分（長崎バイパス利用） 新規ルート 2時間17分（長崎自動車道利用） 約6分短縮 主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・長崎ペンギン水族館へのアクセス向上 長崎芒塚ICより約5分 入館者数：181千人（H15年度） 231千人（H19年度） 約50千人の増加 緊急輸送道路が通行止め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 緊急輸送道路ネットワーク：長崎バイパス、一般国道34号 代替路線：長崎自動車道（長崎～長崎多良見） 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 長崎ランタンフェスティバル開催時のアクセス支援（長崎ICの休日出入交通量） 開催前後：7,900台/日 開催時：12,700台/日 約1.6倍増
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】 ・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。 NO ₂ ：日平均値の年間98%値 0.025～0.028ppm（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 0.002～0.022ppm（10ppm以下） 【騒音】 ・環境アセスメントで予測した断面について、H19年度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：53dB（夜間）（65dB（夜間））（ ）内は環境保全目標値
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業を巡る社会経済情勢等の変化 【市町村合併の動き】 長崎市は、平成17年1月に香焼町、伊王島町、高島町、野母崎町、三和町、外海町の6町を、更に翌年1月には、琴海町を編入合併した。 【県内総生産・人口の推移】 長崎県の県内総生産は平成15年度より増加傾向である。また、長崎県の人口は減少傾向にあり、沿線市町村である長崎市の人口も同様減少傾向にある。 【道路利用の推移】 長崎県の道路利用は全国とほぼ同様の上昇傾向であり、特に乗用車の伸びが大きい。	
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。 現在、長崎県において事業中である長崎南環状線や長崎南北幹線道路の整備により、道路ネットワークが構築され、更なる効果が発揮されるものと期待されることから、事業の円滑な進捗が図られるよう協力するとともに、地域との連携・協力を図りながら利用促進に努める。また、増大する交通量に対応するために必要な措置について、関係機関との調整を図る。	
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。