

事後評価結果（平成20年度）

担当課：長崎県土木部道路建設課
担当課長名：村岡和彦

| | | | | | |
|-----|----------------------------|------|--------|------|-----|
| 事業名 | 一般国道324号 出島バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 長崎県 |
| 起終点 | 自：長崎県長崎市新地町 至：長崎県長崎市田上町 | 延長 | 4.8 km | | |

事業概要
一般国道324号は長崎市の県庁前を起点に茂木町、熊本県宇城市へ至る延長約70kmの幹線道路である。出島バイパスは、地域高規格道路「長崎南北幹線道路」の一部を構成すると共に、九州横断自動車道と連絡する延長4.8kmの4車線道路である。

事業の目的・必要性
出島バイパスは、現道の国道324号の市街地における交通混雑の緩和を図るとともに、九州横断自動車と一体となって広域交流の促進を図るものである。



| | | | | | | | | | | | |
|-------------|---------------------|-----------------------------------------------|------|---------|-------------------------|----------------------------------------------------------|----|-------|---------------------------------------------------|-----|------|
| 事業期間 | 事業化年度 | H4年度 | 用地着手 | H5年度 | 供用年 | (当初) H15年度 | 変動 | なし | | | |
| | 都市計画決定 | H2年度 | 工事着手 | H6年度 | (完成) | (実績) H15年度 | | | | | |
| 事業費 | 計画時 (完成) | 420億円 (H13再評価：無料時) | | 実績 (完成) | 467億円 (うち有料事業14億含み) | | 変動 | 1.1倍 | | | |
| 交通量 (当該路線) | 計画時 (完成) | 12,453台/日 (有料時) (平成17年度) | | 実績 (完成) | 8,478台/日 (セパ値) (平成17年度) | | 変動 | 68% | | | |
| 事業の効果等 | 旅行速度向上 (供用前現道→当該路線) | (平日混雑時 19 → 42km/h) (供用前年次) 11年度 (供用後年次) 17年度 | | | 交通事故減少 (供用前現道→供用後現道) | 179 → 165件/億台キロ (供用直前年次) H13~H15年度平均 (供用後年次) H16~H18年度平均 | | | | | |
| | 費用対効果分析結果 (事後) | B/C | 1.3 | | 総費用 | 654億円 (事業費：640億円 維持管理費：14億円) | | 総便益 | 879億円 (走行時間短縮便益：850億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：4億円) | 基準年 | H20年 |
| 事業遅延によるコスト増 | | | | 費用増加額 | | - | | 便益減少額 | | - | |
| 事業遅延の理由 | | | | | | | | | | | |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業の効果等 | <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道の交通混雑の緩和【混雑度H11:1.49→H17:1.23】 ・ 通過時間の短縮 【(県庁～茂木) 供用前:約19分→供用後:約13分】 ・ 救急搬送時間の短縮 【(消防局～茂木) 供用前:約21分→供用後:約11分】 ・ 長崎空港へのバス連絡時間の短縮 【供用前:55分(浦上経由)→供用後:40分(出島BP経由)】 <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p> |
| 環境変化 | <p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境影響評価、対象外事業である。 <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p> |
| <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺の長崎市 (H17.1.4、H18.1.4) 諫早市 (H17.3.1) で市町村合併があり、広域行政サービスへの動きが見られる。 ・ 長崎市では製造品出荷額が増加傾向にある。 ・ 長崎市では保有台数が増加している。 | |
| <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 費用対効果分析の結果や利用状況、事業効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、さらなる事後評価や改善措置の必要性はない。 | |
| <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p> | |
| <p>特記事項</p> <p>特になし</p> | |

※ 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。