

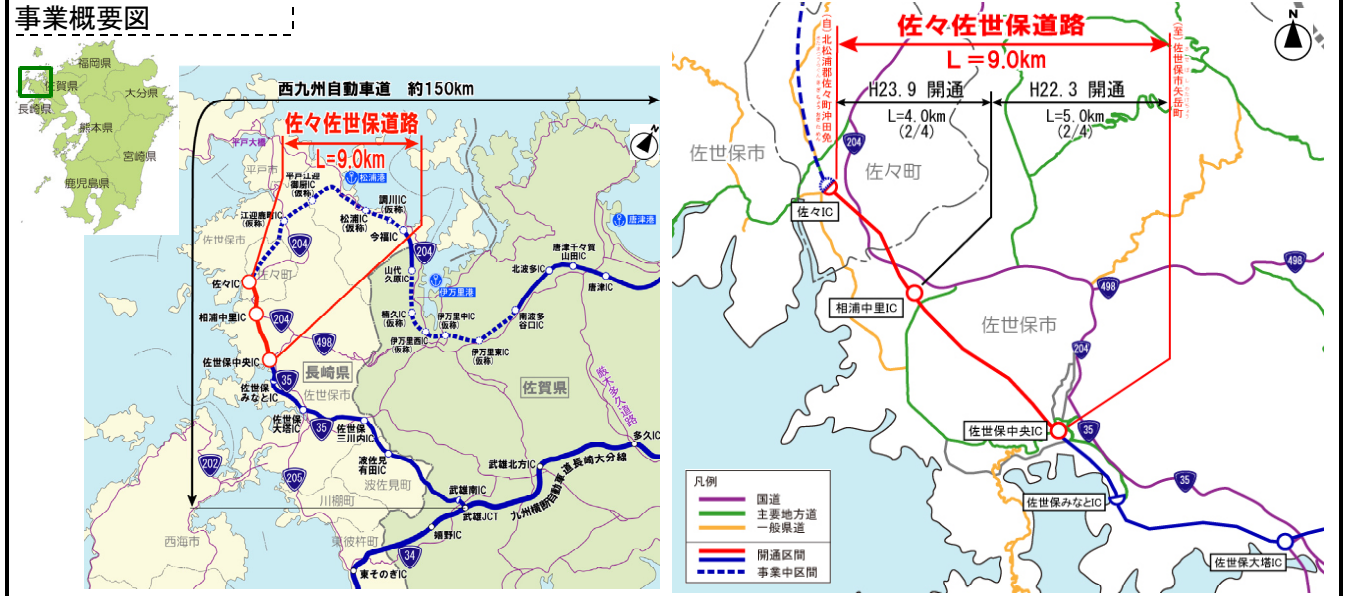
事後評価結果（平成28年度）

担当課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課
 担当課長名：米村 享紘

事業名	一般国道497号 佐々佐世保道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：長崎県北松浦郡佐々町 沖田免 至：長崎県佐世保市矢岳町	延長	9.0km		

事業概要
 佐々佐世保道路は、西九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路で延長9.0kmの完成4車線事業であり、平成5年度に事業化し、平成23年度に暫定2車線で開通している。

事業の目的・必要性
 本事業は、九州西北部の広域的な連携を図り、沿線地域の活性化や渋滞緩和等を目的とした事業である。



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度： H5年度 都市計画決定： H9年度	用地着手： H12年度 工事着手： H14年度	供用年： (当初) — / H32 (暫定/完成) (実績) H23/ —	変動	— 倍
	事業費	計画時 (名目値) — / 541億円 (暫定/完成) (実質値) — / 506億円	実績 (名目値) 426億円 / — (暫定/完成) (実質値) 403億円 / —		変動	— 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) 将来交通量 (H42) — / 31,100台/日	実績 (暫定/完成) 20,089台/日 / —		変動	— %
	旅行速度向上 (供用前現道→供用後現道)	27.6km/h → 31.7km/h (供用直前年次) H21年度 (供用後年次) H27年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	282件 → 183件 (供用直前年次) H18~H21年平均 (供用後年次) H23~H26年平均		
費用対効果 分析結果 (前回再評価)	B/C : 2.4	総費用 : 503億円 事業費 : 463億円 維持管理費 : 40億円	総便益 : 1,191億円 走行時間短縮便益 : 948億円 走行経費減少便益 : 158億円 交通事故減少便益 : 85億円	基準年 : 平成18年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 2.3	総費用 : 597億円 事業費 : 562億円 維持管理費 : 35億円	総便益 : 1,384億円 走行時間短縮便益 : 991億円 走行経費減少便益 : 259億円 交通事故減少便益 : 134億円	基準年 : 平成28年		
	事業遅延によるコスト増	費用増加額 : 一億円	便益減少額 : 一億円			
	事業遅延の理由	特になし。				

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"> 円滑なモビリティの確保。(並行する国道204号・国道35号の渋滞損失時間の削減：削減率約5割) 国土・地域ネットワークの構築。(日常活動圏の中心都市へのアクセス向上：佐々町～佐世保市(約11分短縮)) 安全で安心できるくらしの確保。(三次救急医療施設へのアクセス向上：平戸市～佐世保市総合医療センター(約11分短縮)) <p style="text-align: right;">他10項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> 佐世保市への誘致企業数の増加(開通後H23～H28の誘致企業数12社) 佐々バスセンター発着の高速バス利用者が増加
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>当該道路は、環境影響評価を平成9年3月に実施しており、予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、地形・地質、植物、動物及び景観について環境保全目標を満足している。</p> <p>騒音については、一部環境保全目標を上回る結果が予測されたため、遮音壁を設置するなどの適切な環境保全対策を講じている。</p> <p>なお、完成4車線開通後、対策を講じる必要がある箇所は、沿道の土地利用等の地域状況や交通量推移による騒音状況等を勘案して、適切な環境保全対策を講じる。</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>沿線地域(佐世保市・佐々町)の人口は、減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は、長崎県平均・九州全体との差が縮小。</p> <p>並行現道の交通量は、佐々佐世保道路開通後に減少。</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。</p> <p>佐々佐世保道路の整備により、「沿線地域の活性化」、「渋滞緩和」等について、一定の効果が得られており、当面の改善措置の必要はない。</p> <p>ただし、当該事業は暫定2車線での開通であるため、当面の交通状況や広域的な交通需要の動向などから4車線化の必要性について検討することが必要である。</p> <p>また、西九州自動車道全体としての整備効果を発揮するためには、未整備区間の整備推進が必要である。</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>佐々佐世保道路では、トンネル掘削土等の建設発生土を有効活用するために自治体と連携して用地の先行取得を行うと共に、国・県・沿線自治体で構成される連絡調整会議で建設発生土の調整を行い、事業を円滑に進めることが出来た。</p> <p>建設発生土等の副産物資源の有効活用が円滑に図れるよう関係機関との情報共有や協力体制を確立することが重要である。</p> <p>事業評価手法について、見直しの必要性はない。</p>
特記事項	<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。