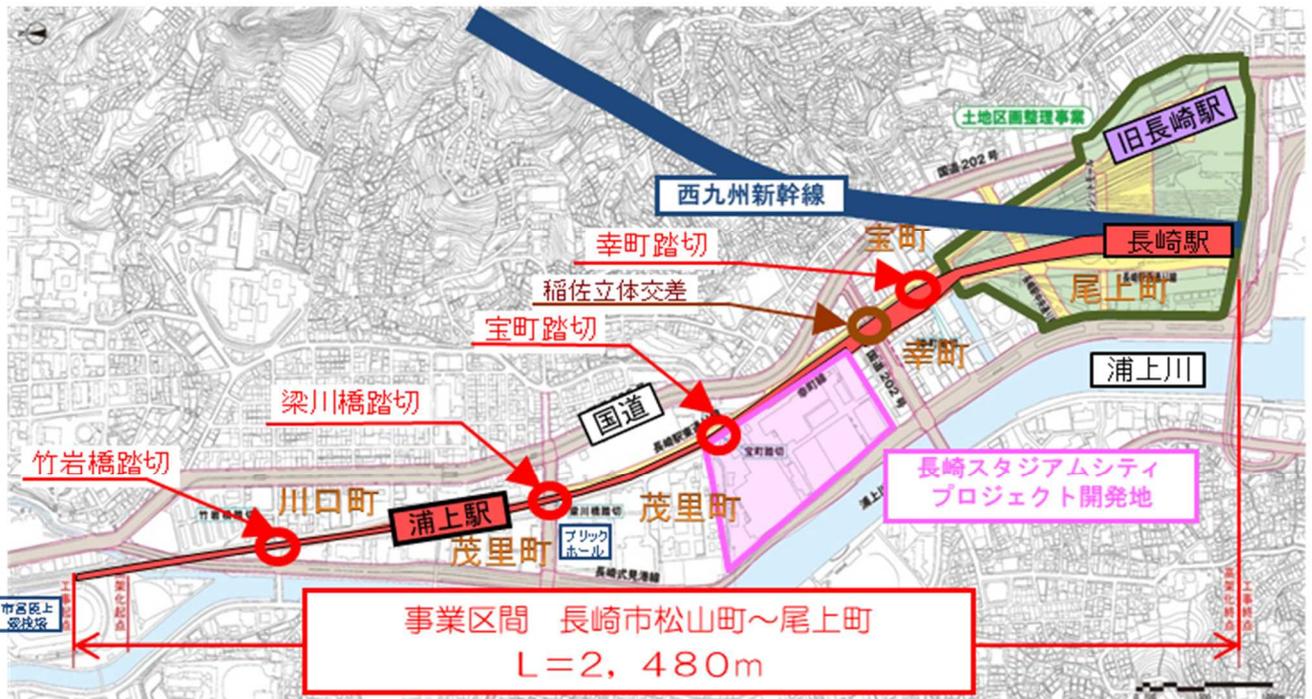


再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：都市局 街路交通施設課
担当課長名：服部 卓也

| | | | | |
|--|--|--|---|--------------------|
| 事業名 連続立体交差事業 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：長崎県長崎市松山町 至：長崎県長崎市尾上町 | | 延長 | 2.5km |
| 事業概要 本事業は、JR長崎本線の長崎市松山町から長崎駅までの約2.5kmにおいて、鉄道を高架化することにより4箇所の踏切を除却し、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を図る事業である。 | | | | |
| H13年度事業化 | H20年度都市計画決定 | H21年度用地着手 | H22年度工事着手 | |
| 全体事業費 | 約514億円 | 事業進捗率 | 約90% | 供用済延長 2.5km |
| 計画交通量 | 101,800台時/日（踏切交通遮断量） | | | |
| 費用対効果 | B/C (事業全体) 1.02 (残事業) 2.8 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 46 / 590 億円 事業費：25/537億円 維持管理費：21/53億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 131 / 601 億円 移動時間短縮便益：126/572億円 走行経費減少便益：5/28億円 交通事故減少便益：0/1億円 | 基準年 令和4年 |
| 感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.02（交通量±10%） (残事業) 交通量：B/C=2.8～2.8（交通量±10%） 事業費：B/C=1.02（事業費±10%） 事業費：B/C=2.7～3.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.01～1.02（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.7～2.8（事業期間±20%） | | | | |
| 事業の効果等 ・鉄道の高架化により、4箇所の踏切が除却され、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する。 ・西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 ・隣接地において長崎スタジアムシティプロジェクトが進められており、長崎市から早期の整備を望まれている。 | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 ・事業継続を妥当と認める。 | | | | |
| 事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等 ・令和4年9月に武雄温泉から長崎間において、西九州新幹線が開業。 ・長崎駅周辺土地区画整理区域内において出島メッセ長崎や長崎警察署が完成。また、駅ビル等の開発計画や近隣の土地におけるサッカースタジアムを主とした大規模開発計画が、事業者により進められている。 | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得率100% 事業進捗率約90% 令和2年3月に高架切替が完了。 | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 令和6年度の事業完了に向け、稲佐立体交差道路及び長崎駅東通り線（側道）の工事等を進める。 | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 残工事は僅かであるが、今後もコスト縮減に努める。 | | | | |
| 対応方針 | | 事業継続 | | |
| 対応方針決定の理由 事業の必要性、重要性は変更なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。 | | | | |

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値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と一致しないことがある。