

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：中神 陽一

事業名	九州横断自動車道長崎大分線 長崎芒塚～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) 長崎県長崎市芒塚町 至) 長崎県長崎市中里町			延長	8 km	
事業概要	九州横断自動車道長崎大分線は、九州縦貫道、東九州道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。					
H5年度事業化	都市計画決定		—	H8年度用地着手	H8年度工事着手	
全体事業費	770億円		事業進捗率	62%	供用済延長	8 km
計画交通量	約12,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 106/912億円 事業費：101/837億円 維持管理費：5.5/75億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 156/1,829億円 走行時間短縮便益：142/1,558億円 走行経費減少便益：10/194億円 交通事故減少便益：4.3/77億円	基準年 平成24年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	B/C=1.6 (交通量+10%)		B/C=1.3 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=1.6 (事業費-10%)		B/C=1.3 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=1.5 (事業期間-1年)		B/C=1.4 (事業期間+1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保(第二種空港へのアクセス向上が見込まれる) 都市の再生(当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する) 災害への備え(緊急輸送道路が通行止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する) <p style="text-align: right;">他11項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>[長崎県]</p> <p>九州横断自動車道長崎大分線(長崎～長崎多良見)は、県都である長崎市への主要なアクセス道路であり、観光や産業を支援し、県内外の交流人口の拡大に重要な役割を果たすとともに、災害時における緊急輸送路や避難路など「命の道」としての役割を担う重要な路線である。</p> <p>当該区間は、現在暫定2車線で供用されているが、トンネル区間が約6割を占めているため対面通行時の危険性が高く、規制速度も70km/hに制限されていることから、安全性・高速性に課題を残している。実際に死傷事故率を見ると、4車線化区間(長崎多良見～県境)の5.1件/億台キロに対し、暫定2車線である当該区間は12.2件/億台キロと2倍以上高い状況にある。</p> <p>このような状況であることから、今回の評価対象区間である長崎芒塚から長崎多良見間については、当該路線の早期の4車線供用に向け、事業を継続し、早期着工、早期整備に取り組んでいただきたい。</p> <p>また、今回事業化が見送られた長崎から長崎芒塚間については、延長約3.0kmのうちトンネル延長が約2.6kmと約85%を占め、この間の死傷事故率が県の試算では24.0件/億台キロとなるなど、安全性・高速性に課題を残すこと、さらには広域幹線道路ネットワークにおけるボトルネック区間となり大災害時にネットワークが担うべき緊急輸送機能を大きく低下させる可能性があることから、4車線化の効果を最大限発揮するために、早期4車線化を実現していただきたい。</p>					

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。

<委員からの主な意見>

- ・九州は台風、大雨による土砂災害が頻発する地域なので、4車線化による機能強化は必要。
- ・長崎県は観光立国を目指しており、中国などの外国人観光客を取り込みたいと考えている。新幹線の整備、東九州道の整備等によって九州全体がよりスムーズに周遊可能になり、それにより九州全体の経済が活性化するため、非常に大きな効果が見込まれる。4車線化による機能強化は必要である。
- ・長崎～長崎芒塚間の3キロが凍結されたままになっているが、一体的に4車線化することで効果が倍増するため、この部分の4車線化も必要である。
- ・交通需要の関係から暫定2車線で整備していると思うが、2車線の対面通行区間は災害、事故といった人の命に関わる部分において問題を抱えており、交通需要とは別の観点で対応するべきと思う。
- ・東日本大震災以降、耐災害性の強化の面においても、高速道路の機能向上が求められていると感じており、暫定2車線区間の早期の4車線化整備が必要である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該区間は平成16年に暫定2車線開通した。それ以降交通量は増加傾向であり、平成23年で平均交通量は12,600台/日である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

4車線の用地取得が完了し、暫定2車線にて供用中。残事業の内容は4車線化工事。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

暫定2車線にて供用中であり、4車線化工事の進捗を図る予定。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。

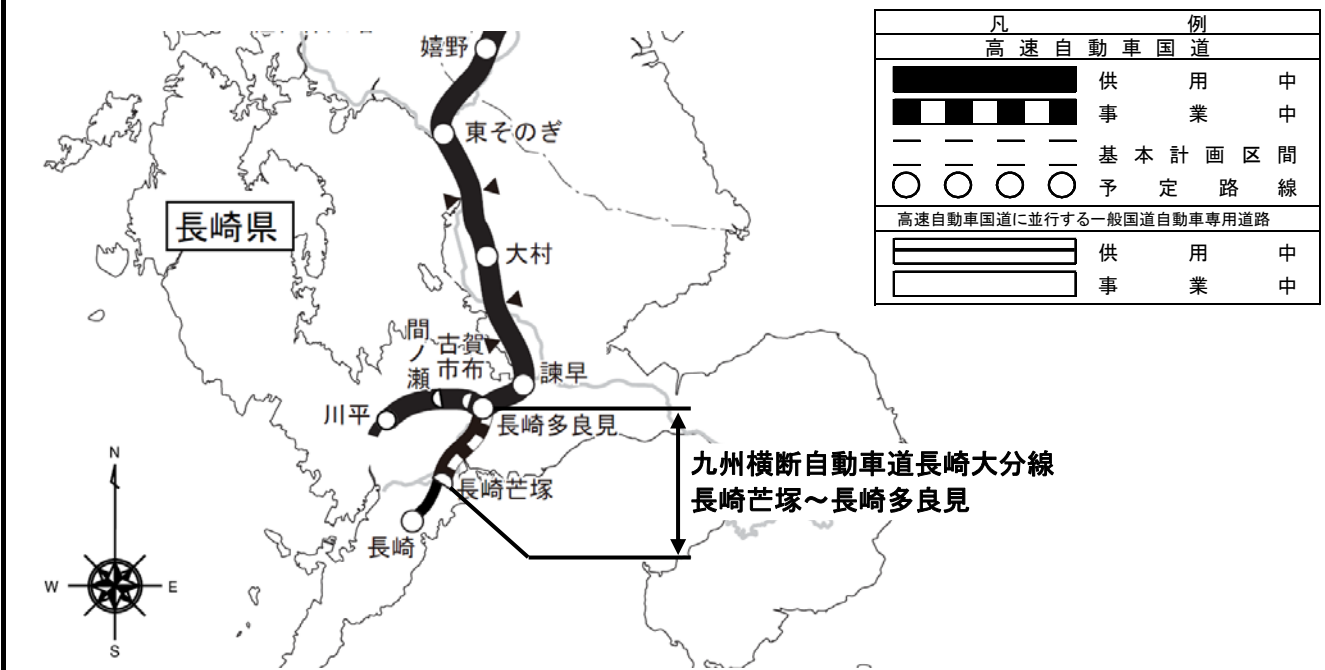
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上、事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 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。