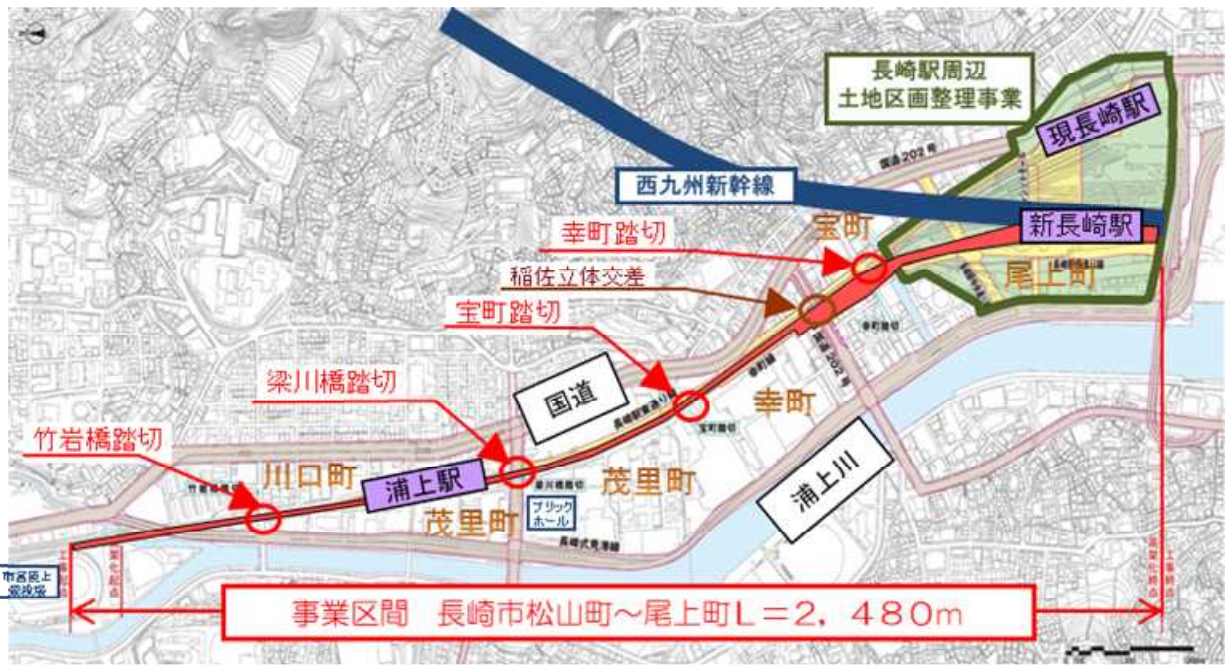


再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：都市局 街路交通施設課
担当課長名：荒川 辰雄

事業名 連続立体交差事業 <small>ながさきほんせん うらかみえき ながさきえきかん</small> 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 約 2.5km																										
事業概要 JR長崎本線の長崎市松山町から長崎駅までの区間について、鉄道を連続立体交差化することにより、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に寄与することを目的とした事業である。																												
H21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	494億円	事業進捗率 約91%																										
供用済延長		約2.5km																										
計画交通量 101,800台時/日（踏切交通遮断量）																												
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>(事業全体)</td> <td>1.07</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>39 / 543 億円</td> <td>(残事業)/(事業全体)</td> <td>149 / 580 億円</td> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">令和3年</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>3.82</td> <td>事業費：14/491 億円</td> <td>維持管理費：25/52 億円</td> <td>移動時間短縮便益：146/561 億円</td> <td>走行経費減少便益：3/18 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>交通事故減少便益：0/1 億円</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	B/C		総費用		総便益		基準年	(事業全体)	1.07	(残事業)/(事業全体)	39 / 543 億円	(残事業)/(事業全体)	149 / 580 億円	令和3年	(残事業)	3.82	事業費：14/491 億円	維持管理費：25/52 億円	移動時間短縮便益：146/561 億円	走行経費減少便益：3/18 億円			交通事故減少便益：0/1 億円				
B/C		総費用		総便益		基準年																						
(事業全体)	1.07	(残事業)/(事業全体)	39 / 543 億円	(残事業)/(事業全体)	149 / 580 億円	令和3年																						
(残事業)	3.82	事業費：14/491 億円	維持管理費：25/52 億円	移動時間短縮便益：146/561 億円	走行経費減少便益：3/18 億円																							
		交通事故減少便益：0/1 億円																										
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C=1.05~1.09(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=3.7~3.9(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.06~1.07(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=3.4~4.2(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.05~1.07(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=3.6~3.8(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。 ・西九州新幹線及び長崎駅周辺土地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 ・西九州新幹線および長崎駅周辺土地地区画整理事業との一体的な整備促進が望まれている。																												
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時までの周辺環境変化等 ・平成28年3月に長崎県及び長崎市が長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画を公表。 ・長崎駅周辺土地地区画整理事業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各事業者から発表されている。																												
事業の進捗状況、残事業の内容等 事業進捗率約91%（令和3年3月末時点）、用地進捗率100%（令和3年3月末時点） ・平成28年3月に仮線への切り替え完了。平成28年10月に高架本体工事の現場着手を行い、令和2年3月に高架橋への切替え完了。現在、側道及び交差道路の整備を進めている。																												
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・稲佐立体交差における道路計画の見直し検討に伴い、関係機関との協議や道路の設計検討に不測の期間を要し、事業完了が令和5年度となる見通し。																												
施設の構造や工法の変更等 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総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、重要性は変化なく、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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。