

事後評価(案)

九州横断自動車道 長崎大分線
(長崎～長崎多良見)

事後評価の説明概要

- 1 . 事業概要
- 2 . 事業の効果 (直接効果)
- 3 . 事業の効果 (間接効果)
- 4 . 事業で配慮した事項
- 5 . 評価結果及び対応方針 (案)

1. 事業概要

九州横断自動車道長崎大分線の計画概要

九州横断自動車道は、長崎県長崎市を起点とし佐賀県、福岡県を横断し、大分県大分市に至る延長257kmの国土開発幹線自動車道である。

九州横断自動車道は、九州縦貫自動車道とともに、九州の一体化を進めるとともに、沿線地域の振興に重要な路線として位置付けられている。

今回の評価対象区間である長崎～長崎多良見間は、同時供用されたながさき出島道路とともに、長崎市内の渋滞緩和に向け大きな役割を担う、延長11.3kmの区間である。



凡 例	
高速自動車国道	
■ (Blue)	供 用 区 間
■ (Red)	整 備 計 画 区 間
■ (Yellow)	う ち 直 轄 区 間
■ (Orange)	基 本 計 画 区 間
高速自動車国道に並行する 自動車専用道路	
— (Solid)	供 用 中
- - - (Dashed)	事 業 中
一般国道自動車専用道路	
■ (Green)	供 用 区 間
■ (Light Green)	事 業 区 間
■ (Dotted)	計 画 区 間

事業の概要



対象区間

道路名 長崎自動車道

区 間 長崎IC～長崎多良見IC

延 長 11.3 km

事業経緯

整備計画 平成 3年12月

施行命令 平成 5年11月

実施計画認可 平成 6年 9月

開 通 日 平成16年 3月

事業費

計画時: 686億円

実 績: 601億円(85億円)
(53億円/km)

事業期間

計画時: 8年6ヶ月

実 績: 9年6ヶ月(+1年)

《参考》長崎市都市圏の道路ネットワーク状況



2. 事業の効果(直接効果)

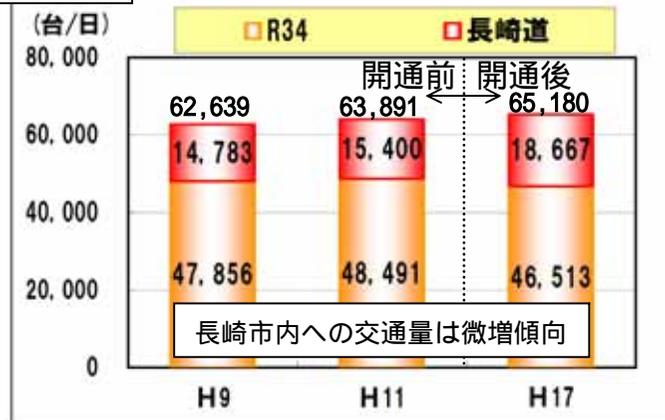
周辺道路の交通量の変化

長崎バイパスの交通量が約2割減少しており、交通量の分散が図られた。



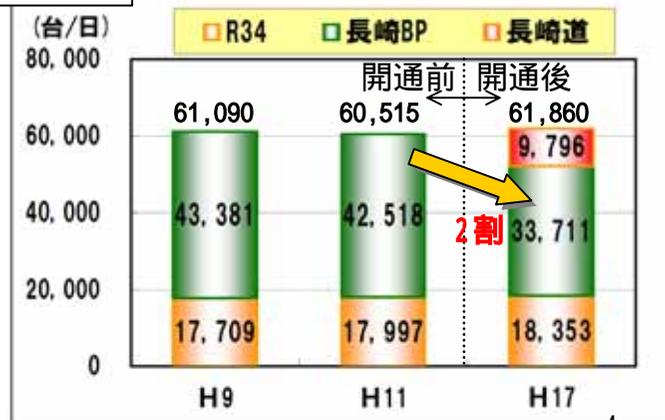
A - A 断面

資料: 道路交通センサス



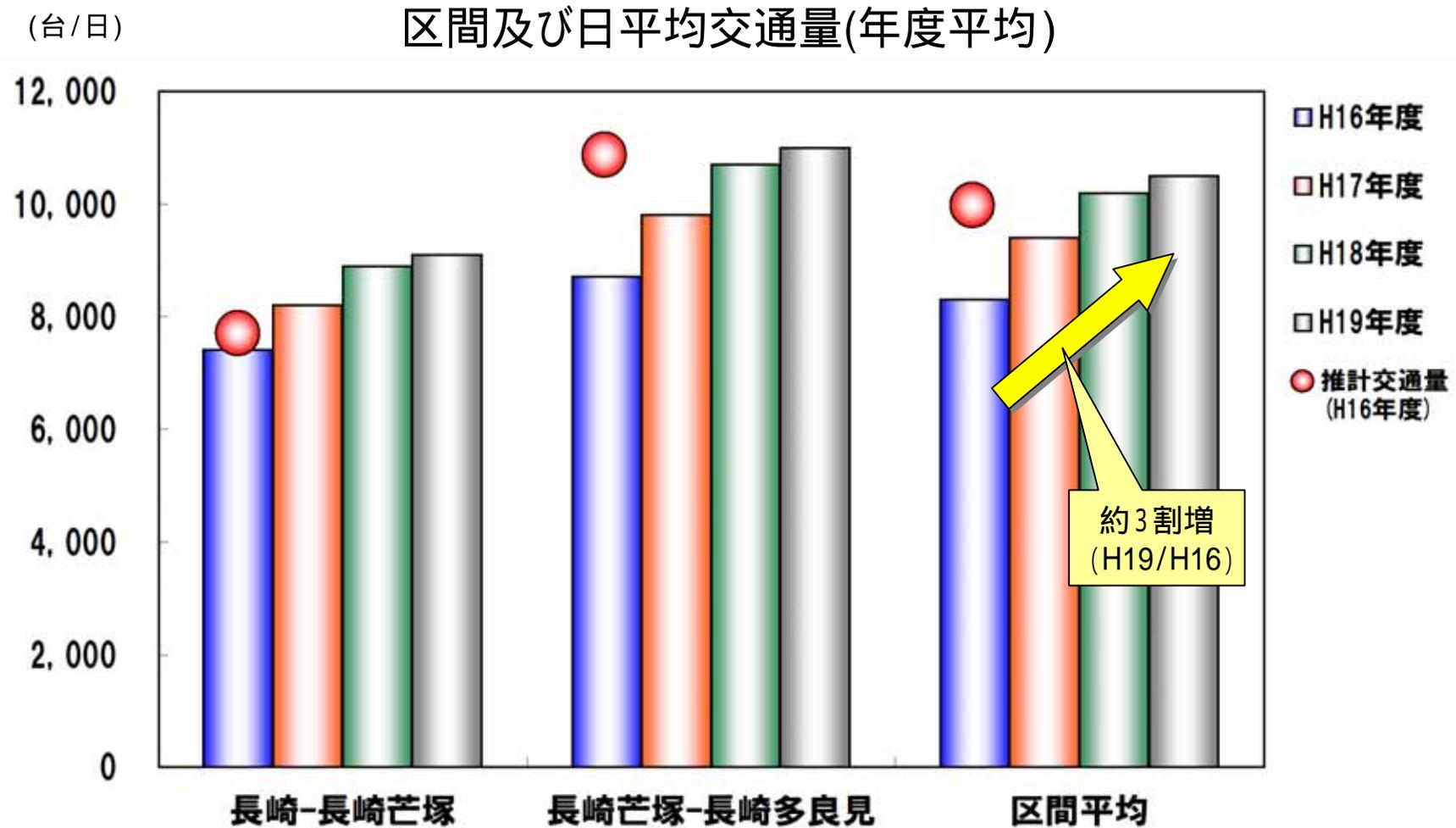
B - B 断面

資料: 道路交通センサス



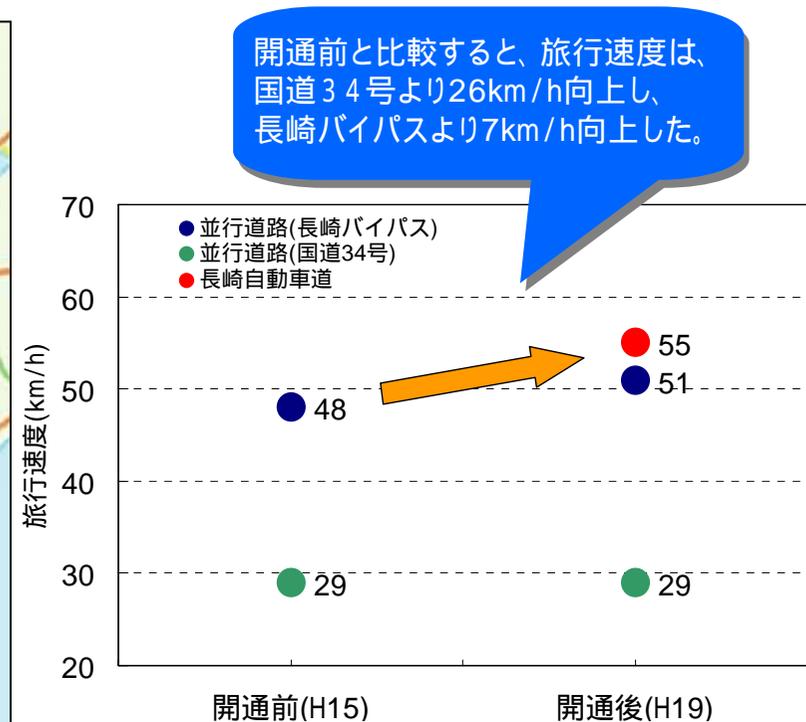
交通量の推移

開通翌年度(平成16年度)の日平均交通量は約8,300台/日で以降、増加傾向にある。



所要時間短縮効果(旅行速度向上)

長崎市から諫早市までの所要時間は、5分の時間短縮(30分 25分)
旅行速度は、7km/h向上(48km/h 55km/h)。また、並行する長崎バイパスの旅行速度も3km/h向上。



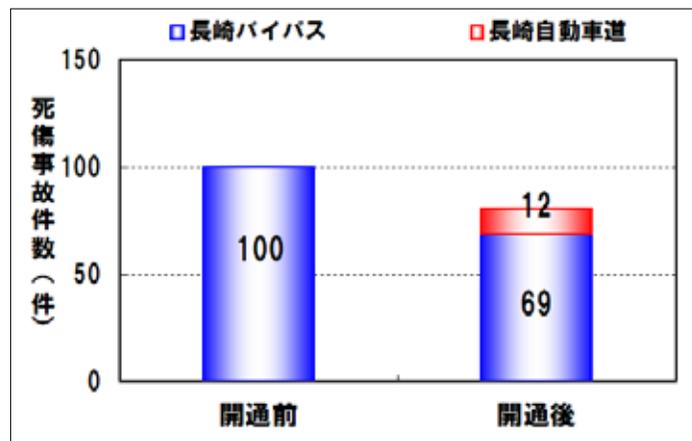
資料: 道路時刻表、道路交通センサス
長崎県庁から諫早市の所要時間を示す。

交通事故減少

並行する長崎バイパスと長崎自動車道を合わせた死傷事後件数、死傷事故率は減少している。

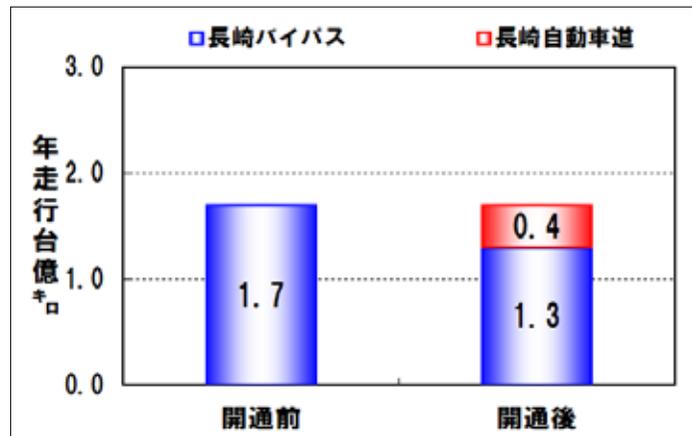
A: 死傷事故件数

資料: 事故統計報告書

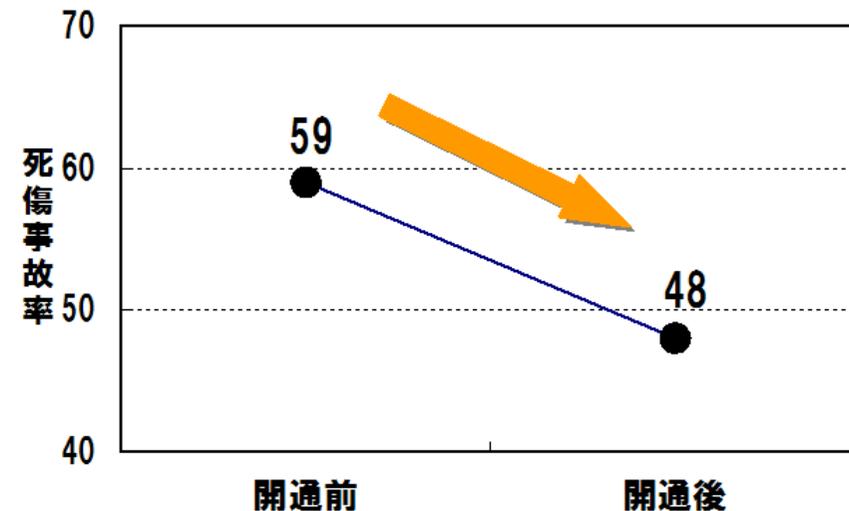


B: 交通量 (走行台キロ)

資料: 道路交通センサス



並行する長崎バイパスと長崎自動車道を合わせた死傷事故率 (A / B)
(死傷事故件数 / 交通量)



走行台キロとは: 自動車の走行距離の総和。
(各区间延長とその区間の交通量に乗じて各区间を足し合わせた総数)

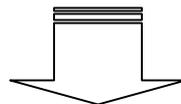
事故件数には区間交通量だけでなく自動車の走行距離による要因も含まれるため、交通量は走行台キロによるものとしている。

費用便益分析結果

費用便益比(B/C)は、2.1。
主に、高速道路利用による走行時間短縮便益が大きい。

便益 (現在価値:H20)	走行時間短縮便益	1,718億円
	走行経費減少便益	3億円
	交通事故減少便益	25億円
	計	1,745億円

費用 (現在価値:H20)	事業費	700億円
	維持管理費	116億円
	計	816億円



費用便益比 B/C = 2.1

費用便益マニュアル(H20.11 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)に基づき算定

3. 事業の効果 (間接効果)

バス路線の利便性向上

長崎道の整備により、空港リムジンバス (JR長崎駅 ~ 長崎空港) の利便性が向上し、利用者数が増加しました。

長崎空港リムジンバス

運行会社: 長崎県営バス、長崎バス
運行本数: 1日67往復 (休日) 運賃: 800 円/片道
所要時間: 43分 (出島道路経由: 最短時間)

ルートと所要時間



運行本数と利用者数の変化

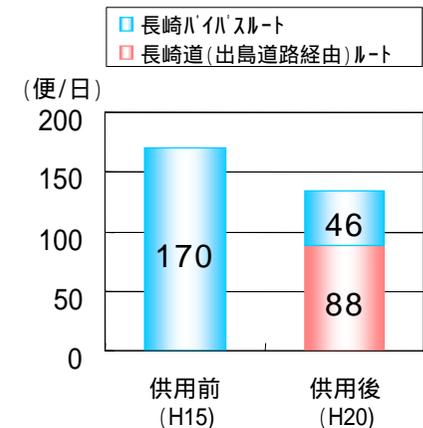
長崎自動車道開通後に2事業者が共同運行を開始し効率化が図られた

< 利用者数 >



資料: 航空旅客動態調査

< 運行本数 > (休日便比較)



資料: バス会社ヒアリング調査

長崎自動車道の開通により、『遅れ時間が少なくなり、便利になった。』とお客様の声が多数寄せられている。

(バス会社へのヒアリング)

高速バスの利便性向上

長崎道の整備により、高速バス(長崎 福岡間)の新たな運行ルートが生まれ、利便性が向上し利用者数が増加しました。

高速バス(長崎 福岡)

運行会社:長崎急行バス
 運行本数:1日35往復(休日)
 所要時間:2時間17分(長崎道ルート:最短時間)
 運賃:2,500円/片道

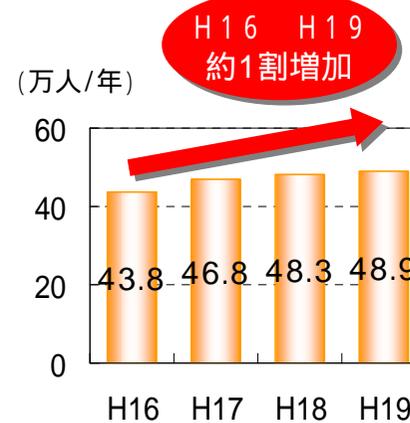
ルートと所要時間



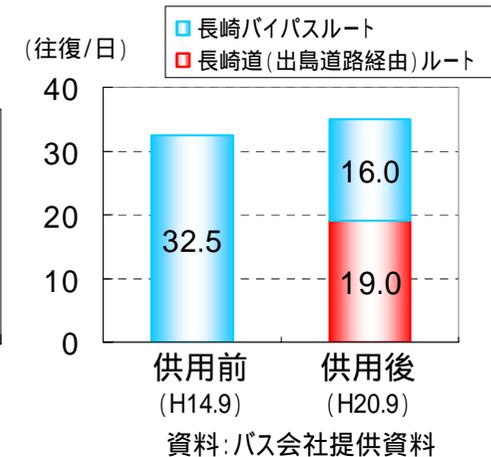
運行本数と利用者数の変化

(スーパーノンストップのみを比較)

<利用者数>



<運行本数> (休日便比較)



長崎自動車道の開通により、長崎と福岡を結ぶ高速バスの新たな運行ルートが生まれ、お客様の利用実態に合わせた運行ルートやダイヤの設定が可能になった。
 (バス会社へのヒアリング)

長崎多良見ICから長崎市内へは渋滞があり、観光地への到着時間が計算できなかったが、現在は長崎自動車道を利用することで、到着時間が読めるようになり、時間配分ができ効率的になった。
 (旅行会社へのヒアリング)

地域産業の発展を支援(企業誘致を支援)

長崎自動車道の延伸により、工業団地から高速道路へのアクセス性が向上し、企業誘致を支援しています。

小江工業団地

事業主体:長崎県

住所:長崎市小江町

(長崎市街地より西へ5km)

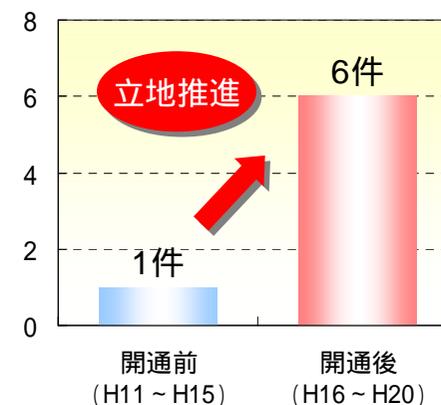
分譲開始:昭和57年

用地面積:30.2ヘクタール

立地企業:20社



企業誘致数の変化



位置図



市内の渋滞回避が可能



高速道路へのアクセス時間短縮は商取引上の重要ポイントです。
(長崎市へのヒアリング)

地域イベントを支援(長崎ランタンフェスティバル)

「長崎ランタンフェスティバル」開催中の交通量は、開催期間前後の交通量より多く、観光客のアクセスを支援しています。

長崎ランタンフェスティバル

- 長崎在住の華僑の人々が中国の旧正月(春節)を祝うための行事
- 毎年2月頃に開催される長崎市の冬季観光イベント(15日間)
- 龍踊り・中国雑技・中国獅子舞など中国色豊かなイベントが県内外から訪れる観光客を魅了する。
- 会場には大型オブジェ、会場周辺の道路には約1万5千個のランタンが飾られる。

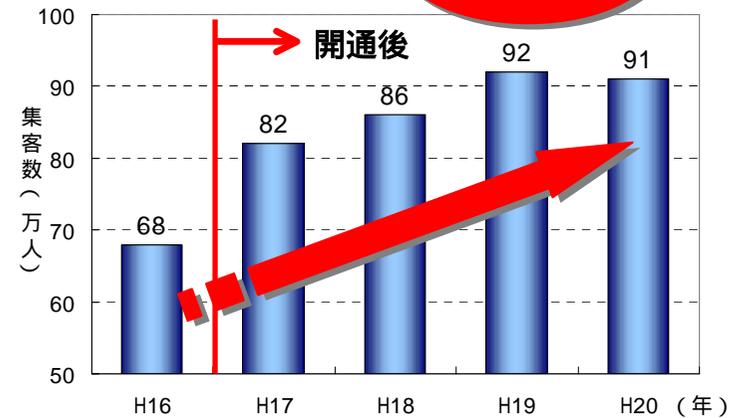
アクセス



集客数の推移

(出典:長崎市さるく観光課)

H16 H20
約3割増加



長崎ICの利用者数の変化

(出典:H20営業データ)



《参考》 利用促進の取組みの紹介

ランタンフェスティバル開催時の取組み (長崎ランタンフェスティバル実行委員会への協力)

長崎道 金立SAにてランタンフェスティバルのPRを実施。



← 平成21年1月26日～2月1日に実施。



長崎県の観光PRの取組み

((社)長崎観光連盟への協力)

九州道 基山PAにて、長崎県の観光PRを実施。



→ 平成21年3月7日～8日に実施。

(平成21年度以降も引続き実施予定)

観光の活性化を支援

長崎自動車道の延伸により、主要観光施設への入込客数が増加し、観光産業の活性化を支援しています。

長崎ペンギン水族館

- 運営は、長崎市が(財)長崎ロープウェイ・水族館へ委託。
- 平成13年4月にペンギンに特化した水族館として開園。
- ペンギンの種類は8種類。約140羽のペンギンを飼育。
- ペンギンや魚とふれあいながら命や自然のすばらしさを体験することを目的とした体験型水族館。

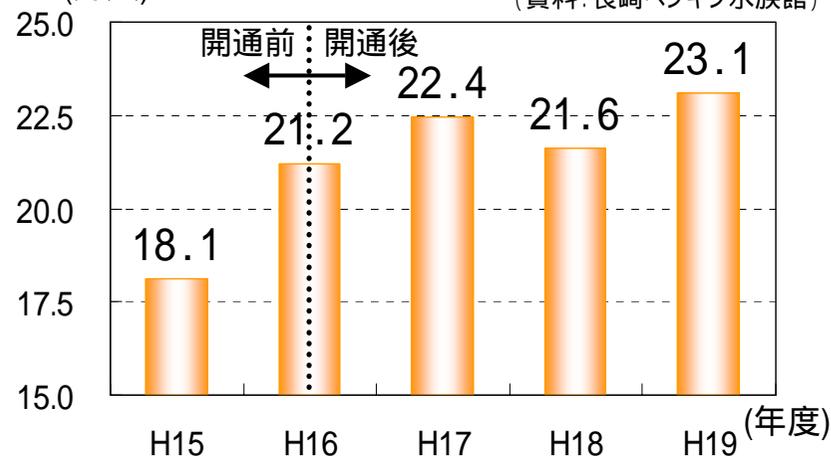
アクセス



観光入込客数の推移

(万人)

(資料: 長崎ペンギン水族館)



当水族館への交通手段はマイカーが大半を占めているため、長崎市内への観光客が少しでも多く立ち寄ってもらうには、長崎道のような道路網の整備は非常に重要であると考えている。
(長崎ペンギン水族館へのヒアリング)

リダンダンシーの確保

事故・災害時の通行止め時に代替路線を形成する。

昭和57年7月23日長崎大水害

参考: 7.23長崎大水害の記録(長崎県)より

総降水量: 572.0mm(23日0時~25日6時まで)

死者・行方不明者: 299人

被害総額: 約3,153億円

《重要幹線道路の通行止め状況》

国道34号 7月23日~8月20日通行止め(芒塚地区)

長崎バイパス 7月23日~7月28日通行止め

(7月26日~復旧作業車両・緊急車両等の通行許可)

長崎芒塚地区の災害状況



長崎バイパス・国道34号が通行止めになった際には、長崎市内から福岡方面への代替路線として機能を発揮する。

4. 事業で配慮した事項

新技術・新工法の採用等

日見夢大橋は、長崎への玄関口のランドマークとして、景観及び環境への調和を重要視しました。

日見夢大橋

- 新技術・新工法の採用によりコスト縮減を図った
- 波型鋼板ウェブのエクストラードーズド橋としては世界初
- 平成16年度に土木学会田中賞を受賞



発生土を利用した防護工



5 . 評価結果及び対応方針(案)

評価結果

直接便益(時間短縮・経費減少・事故減少)を対象とした費用便益比は2.1である。

対象区間の開通により

- ・バス路線及び高速バスの利便性向上
- ・長崎市内の観光施設及びイベント等への支援
- ・災害時の道路ネットワークの強化

など、様々な効果が発現している。

対応方針(案)

現在、長崎県において事業中である長崎南環状線や長崎南北幹線道路の整備により、道路ネットワークが構築され、更なる効果が発揮されるものと期待されることから、事業の円滑な進捗が図られるよう協力するとともに、地域との連携・協力を図りながら利用促進に努める。また、増大する交通量に対応するために必要な措置について、関係機関との調整を図る。