

事業再評価（原案）

九州横断自動車道 長崎大分線
（長崎芒塚～長崎多良見）

目次

1. 事業概要
2. 事業の経緯及び進捗状況
3. 事業を取り巻く情勢及び必要性
4. 費用便益分析の結果
5. 関係する都道府県の意見
6. 対応方針（原案）

2. 事業の経緯及び進捗状況

■事業の経緯

整備計画（暫定）	平成 3年 12月
施行命令（暫定）	平成 5年 11月
実施計画認可（暫定）	平成 5年 12月
開通（暫定）	平成16年 3月
整備計画変更（完成） ¹	平成21年 5月
事業許可（完成）	平成21年 8月
事業執行停止（完成）	平成21年10月
整備計画変更（完成） ²	平成24年 4月
事業許可（完成） ³	平成24年 4月
開通予定（完成）	平成30年度

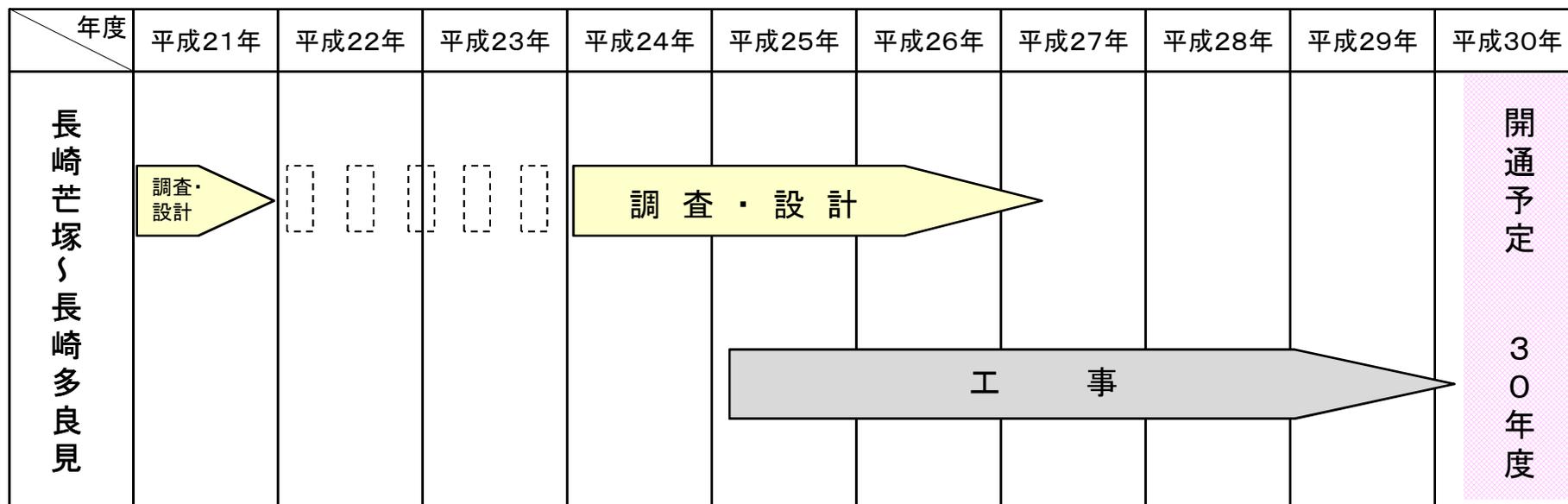
1 合併施行方式による4車線化の整備計画変更。
 2 施行方式の変更(合併施行方式→NEXCO西日本単独施行方式)のための整備計画変更。
 3 整備計画区間は長崎～長崎多良見間であるが、事業許可区間は長崎芒塚～長崎多良見間である。

■進捗状況(4車線化)

平成24年度見込み

事業進捗率	0%	(事業費ベース)
用地取得率	100%	(面積ベース)
工事着手率	0%	(延長ベース)

【現在の状況】
 用地取得は完了し、現在調査・設計を実施している。



↑
 前回評価実施
 (第4回国幹会議)

↑
 今回評価実施

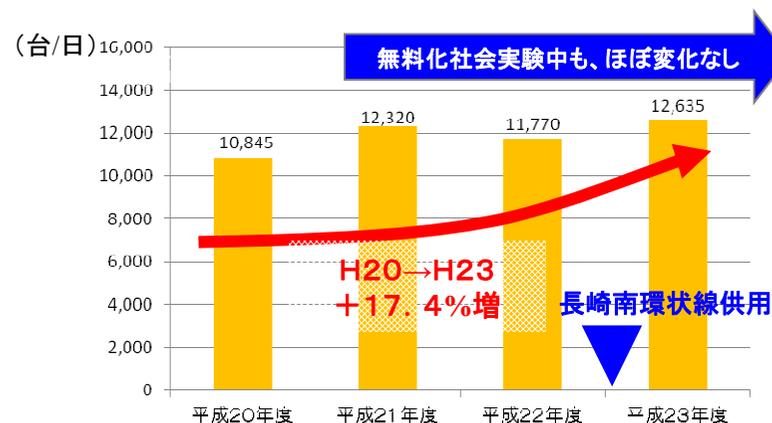
3. 事業を取り巻く情勢及び必要性(構成)

大項目	小項目	NO
ネットワークの充実	交通状況 事故状況	① ②、③
安全・安心	代替機能の強化 緊急時の交通確保	④ ⑤
地域活性化	物流支援 地域産業の活性化 高速バスの利便性向上 観光支援	⑥ ⑦ ⑧ ⑨

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性①

○交通状況

- ・長崎芒塚～長崎多良見間の交通量は一般道を含めたネットワーク強化もあり増加傾向である。
- ・長崎道は、長崎市街地へのアクセス性が高いことから、長崎バイパスの無料化社会実験期間中においても、長崎芒塚～長崎多良見間の交通量に大幅な変化は見られず、長崎市街地へのアクセスルートとして定常的に利用されていると思われる。



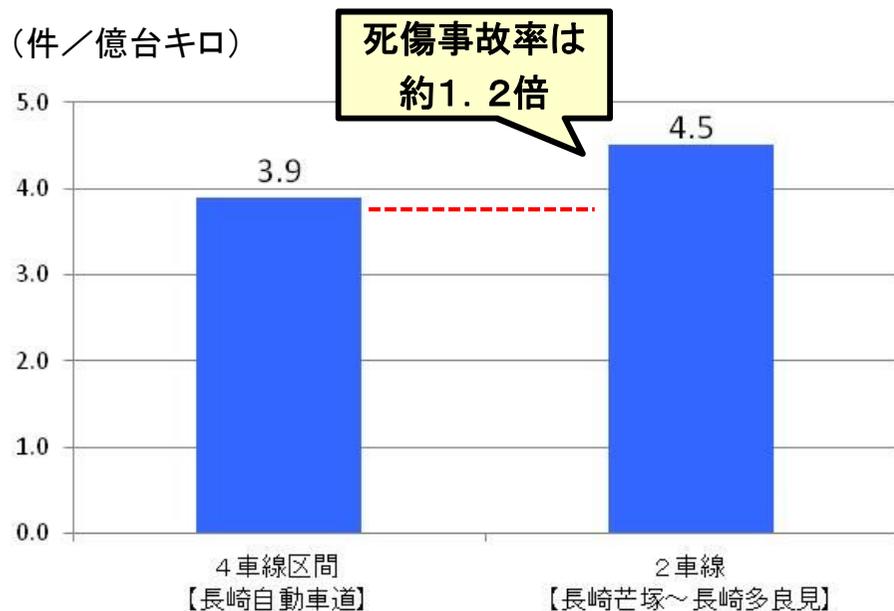
休日上限千円 H21.3~H23.6	—	○	○	△
無料化社会実験 H22.6~H23.6	—	—	○	△

【図】長崎芒塚～長崎多良見間の日平均断面交通量 (出典:NEXCO調べ)

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性②

○交通状況（長崎芒塚～長崎多良見間の事故率）

- ・ 2車線区間である長崎芒塚～長崎多良見間の死傷事故率は、4車線区間と比較すると約1.2倍と高い水準であり、4車線化によりさらなる安全性の向上が期待される。



【図】長崎道(長崎芒塚～長崎多良見)の死傷事故率の比較

(H21～H23)の死傷事故率
(出典:NEXCO西日本調べ)

○長崎芒塚～長崎多良見間の事故事例

2年連続で同じ箇所を追突事故が発生(下り線)

H22.2.20 追突車両が対向車両に侵入し、**3時間20分通行止め**



H23.2.11 2時間30分**片側交互通行**となり、**4.5kmの渋滞**が発生

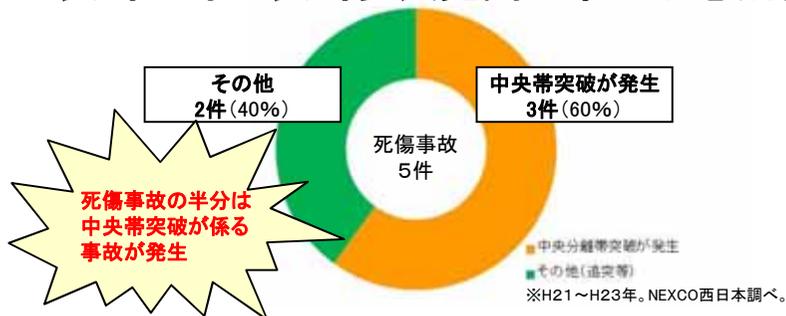
出典)H24.4.6 国土交通省記者発表資料

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性③

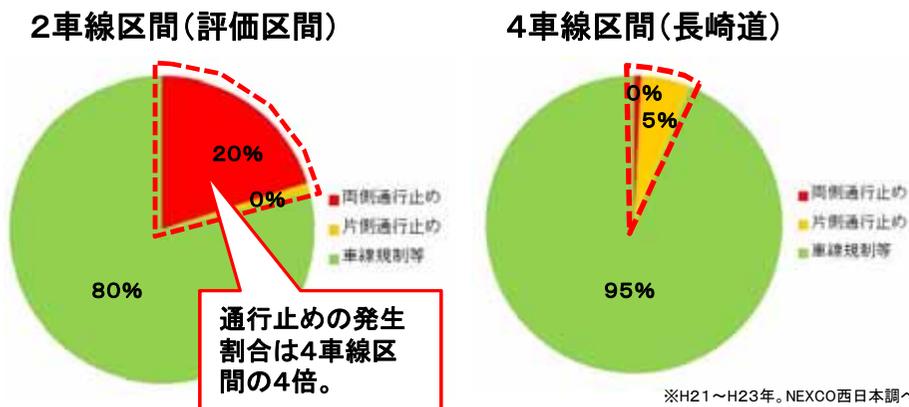
○交通状況（長崎自動車道 長崎芒塚～長崎多良見間の事故原因）

- ・長崎芒塚～長崎多良見間の死傷事故は中央帯突破が発生している事故が多い。
- ・また、事故発生後の処理時に、通行止めを余儀なくされる割合が高い。（4車線区間の4倍）
- ・4車線化することで中央分離帯が設置され、安全性、サービス性が増大することが期待される。

●長崎芒塚～長崎多良見間の事故形態別割合



●事故発生後の処理状況



▲2車線区間と4車線区間

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性④

○災害時のリダンダンシー機能の強化

- ・ 異常降雨や地震による災害リスクに対して、長崎県は全国的にみても災害リスクが高い県であると言われている。

(参考：長崎県の道づくり基本方針)

- ・ 長崎自動車道の標高は、31~144m（計画高）の高さを通っており、災害時の緊急輸送路として期待されるものの、現状は2車線であり、過度な交通集中に耐えられない恐れがある。

- ・ 長崎自動車道は、長崎県の防災計画より一次緊急輸送路に指定されており、4車線化により円滑な災害復旧活動へ寄与することが期待されている。



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。

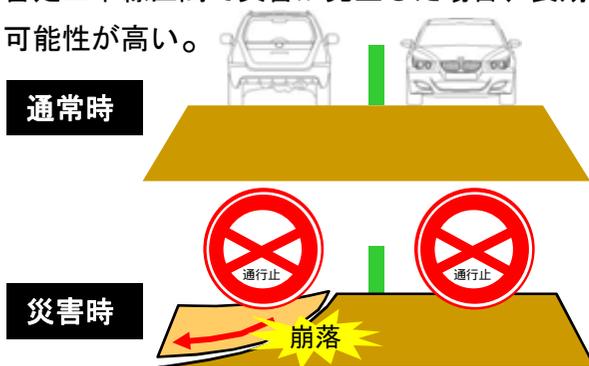


3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑤

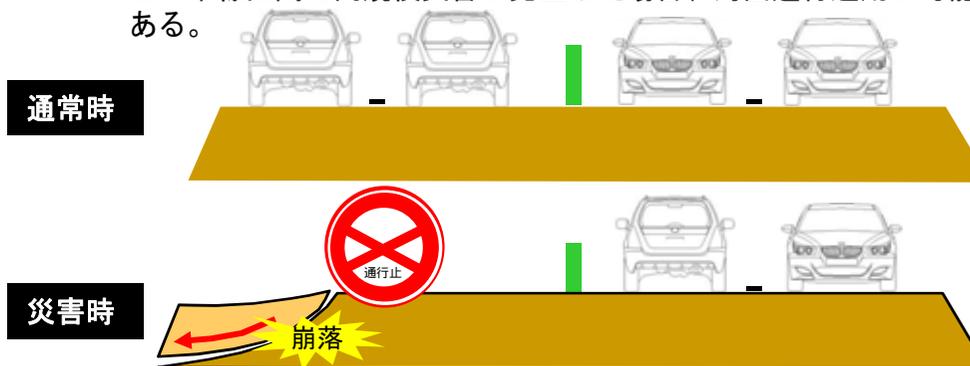
○災害への備え

- ・ 4車線化により道路空間が増大し、災害時に作業ヤードが確保され、災害復旧や大規模改良工事の期間が短縮できる。
- ・ また、一部車線を交通開放することも可能となり、緊急輸送等の災害復旧活動にも寄与できる。

■ 暫定二車線区間で災害が発生した場合、長期通行止めを実施する可能性が高い。



■ 四車線区間で同規模災害が発生した場合、対面通行運用が可能である。



◆事例紹介◆ 宮崎自動車道(H19年災害)



災害発生直後の状況【本線通行止め】



対面通行実施により通行止めを早期解除

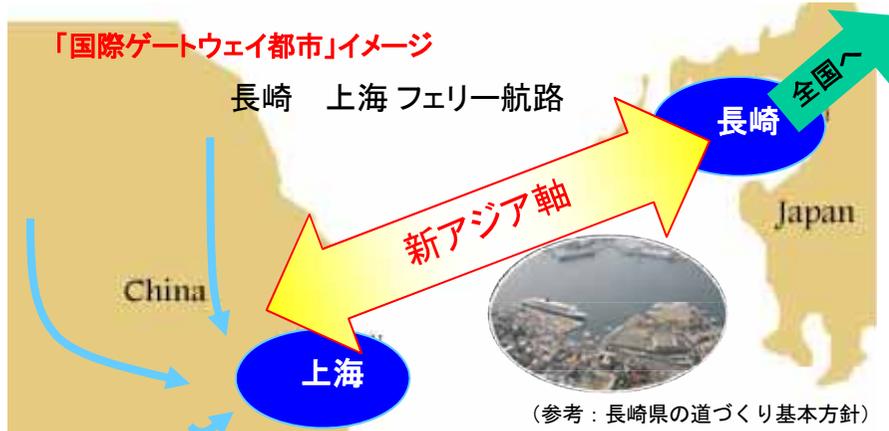
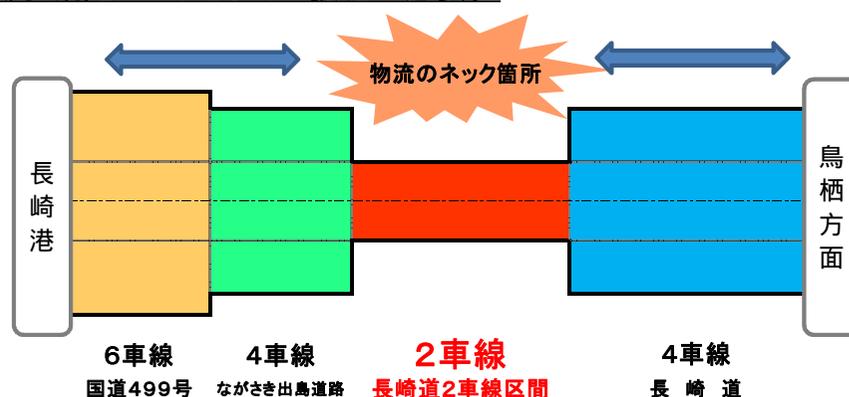
3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑥

○物流・観光支援

- ・長崎バypass方面の一般道の混雑状況から、物流ルートとして長崎市内⇄長崎道のルートが期待され、唯一の2車線区間である当該区間を4車線化することで、物流ルートの強化に繋がる。
- ・上海～長崎の航路開設に伴い港や高速道路網を結ぶことで「新アジア軸」が構築され、今後の「アジア経済戦略」「観光立国・地域活性化戦略」の実現に向けアジア圏とのさらなる連携強化が期待される。



物流・観光ルートとしての強化の必要性



■松が枝国際ターミナルの設置

- ・「海の国際ゲートウェイ」としてH22.3にターミナルビル完成
- ・「長崎道・ながさき出島道路」を利用したアクセスが便利
- ・上海航路復活プロジェクトの推進とクルーズ客船の誘致強化

■長崎港の概要

- ・港湾法上の重要港湾に指定
- ・港則法上の特定港に指定
- ・取扱貨物量：309万トン(H20年)

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑦

○地域産業活性化

・長崎自動車道と長崎南環状道路（H23.3開通）の接続により、長崎港臨海部の工業団地から高速道路へのアクセス性が向上し、さらに長崎道4車線化に伴う物流機能の向上が期待され、企業誘致と雇用の創出が計画されている。

神ノ島工業団地

事業主体：長崎県
 住所：長崎市神ノ島町
 （長崎ICから10km）
 分譲可能面積：約60ヘクタール
 分譲率：約70%
 立地済企業：47社
 （業種：製造企業、流通企業等）



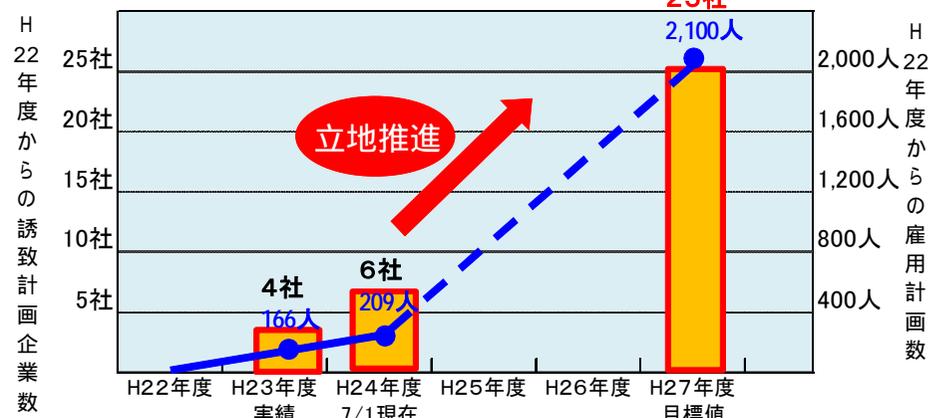
企業誘致を進める上で環状道路の開通により長崎道へのアクセス性が向上した今、長崎道4車線化による物流機能の向上は、重要なポイントです。
 （長崎県へのヒアリング）

● 長崎県総合計画(産業振興ビジョン)

◀ 位置図 ▶



H22年度以降の新たな誘致企業の推進計画(長崎県全域)



項目	H22年度	H23年度	H24年度	目標値
累積誘致企業数	83社	87社	89社	108社
累積雇用計画数	8,560人	8,726人	8,769人	10,660人

資料：長崎県

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑧

○高速バスの利便性向上

・長崎～福岡間の高速バス（特に急行型のスーパーノンストップ便）について、長崎道4車線化の整備に伴う安全性及び定時性の利便性向上に期待が寄せられている。

高速バス(長崎 福岡)

運行会社:長崎急行バス

運行本数:1日64往復(休日)

所要時間:2時間17分(長崎道ルート:最短時間)

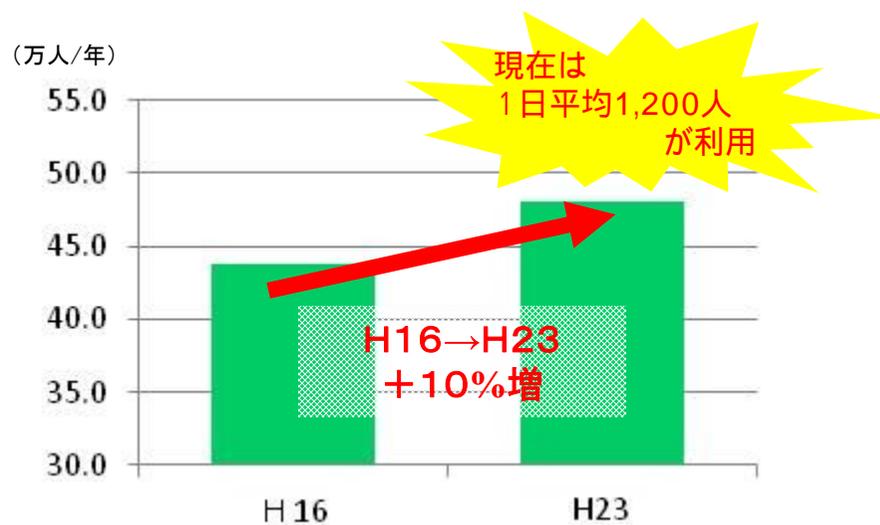
運賃:2,500円/片道



●長崎～福岡間の高速バス利用状況

<利用者数>

(スーパーノンストップ便のみ)



資料:バス会社提供資料

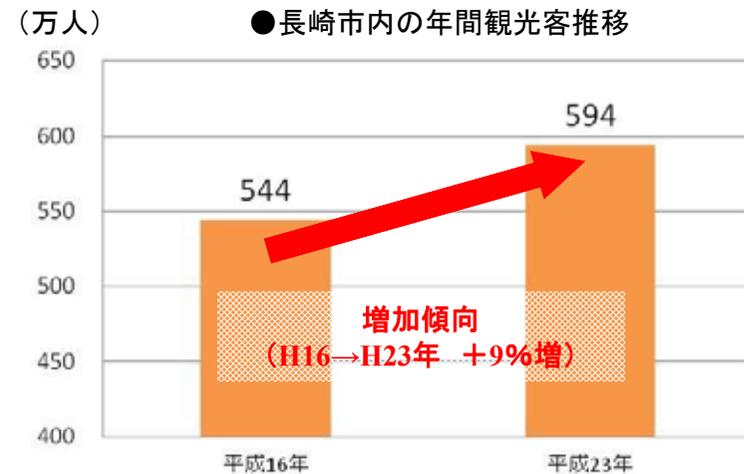
長崎自動車道の暫定2車線区間での片側交互規制や通行止めによる影響は、運行の遅れや迂回運行を行う必要があります。ご乗車のお客様にご迷惑をおかけすることになりますので、長崎自動車道の4車線化に伴う、安全性の向上や所要時間の短縮などに大きく期待します。

(バス会社へのヒアリング)

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑨

○観光支援

- ・長崎市には様々な観光地が集中しており、年間約600万人の観光客が訪れている。
- ・長崎道は「長崎ランタンフェスティバル」等のイベントや観光において、観光客のアクセスを支援している。
- ・長崎自動車道の4車線化により、定時性が向上し、観光客数が増加することで、沿線地域の活性化に寄与することが期待される。



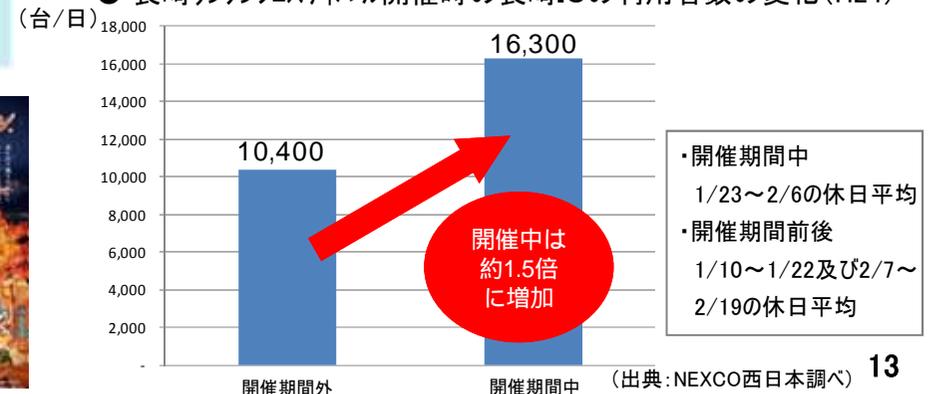
(出典:長崎県観光統計)

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
- 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。



●長崎ランタンフェスティバル開催時の長崎ICの利用者数の変化(H24)



(出典:NEXCO西日本調べ)

4. 費用便益分析の結果

種別	項目	事業全体	残事業
便益(B) (現在価値:H24)	走行時間短縮便益	1,558億円	142億円
	走行経費減少便益	194億円	10億円
	交通事故減少便益	77億円	4億円
	計	1,829億円	156億円
費用(C) (現在価値:H24)	事業費	837億円	101億円
	維持管理費	75億円	5億円
	計	912億円	106億円
↓			
B/C		2.0	1.5

参考) 長崎～長崎多良見間の費用便益比(試算)は、事業全体で1.6、残事業で1.5 である。

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

※ 残事業の費用(事業費)については、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)(H21.6 国土交通省)」に基づき中止した場合の費用を控除している。

※ 費用及び便益額は整数止めとする。

※ 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

5. 関係する都道府県の意見

■長崎県知事からの意見(平成24年12月 3日付け)

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。

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。

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。

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。

6. 対応方針(原案)

○事業の必要性等に関する視点

費用便益比(B/C)は、事業全体で2.0、残事業で1.5である。

- ・4車線化により、中央分離帯突破事故の減少、災害時の機能強化等の効果があり、当該区間の4車線化の必要性は高い。
- ・また、高速バスの利便性向上、企業立地の支援など便益に反映されない効果も期待される。

○事業進捗の見込みの視点

- ・事業全体は4車線であり、既に2車線については暫定的に供用している。
- ・残る2車線について、用地取得は完了しており、現在設計・施工に関する検討を実施中である。

○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・既供用の2車線区間の状況を踏まえ、新技術・新工法の採用等も検討しながら今後ともコスト縮減を図っていく。

○対応方針(原案)

【事業継続】

- ・関係機関の協力を得ながら、早期完成を目指し、事業の進捗を図っていく。