

【事業の経緯】

別添資料1

都計-1 街路事業／浦上川線の経緯

審議経過	再評価 の理由	工 期		事業費 (億円)	B / C	概要
		着工	完了			
当初	-	H2	H18	509.2	-	尾上町工区 幸町工区 元船町工区 L=2,330m W=40m
第1回審議 (H11)	事業着手後 10年経過	H2	H18	590.0	2.5	尾上町工区 幸町工区 元船町工区 L=2,330m W=40m
第2回審議 (H16)	再評価後 5年経過	H2	H21	710.0	1.84	L=2,330m W=40m 交差点計画をアンダーパスへ変更
第3回審議 (H27:今回)	事業完了後 5年経過	H2	H22	624.6	1.25	L=2,330m W=40m 交差点計画をすべて平面へ変更

事後評価結果（平成 27 年度）

※水色のセル箇所を入力すること。  
 ※他の課の「行」は、「非表示」にすること。

整理番号	都計-1
担当課	都市計画課
担当課長名	佐藤貞夫

事業名	都市計画道路 浦上川線	事業区分	街路事業	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県長崎市茂里町 至：長崎県長崎市元船町	延長	2.33km		

**事業概要**  
 L=2,330m W=40m  
 当路線は、長崎市の中心部から西彼杵郡時津町を結ぶ地域高規格道路（長崎南北幹線道路）の一部として整備した。

**事業の目的・必要性**  
 当路線は、長崎市中心部の南北交通の幹線軸である国道202号、206号の慢性的な交通渋滞の緩和と、地域高規格道路長崎南北幹線道路の一部として地域間の交流促進、連携強化を目的としている。



工期	着工	H 2 年度
	完了	H 22 年度
事業費	再評価時点	710.0 億円
	最終	624.6 億円
B/C	再評価時点	1.84 総便益(B) 1472 億円 総費用(C) 801 億円 基準年度 H 16 年度
	事後評価時点	1.25 総便益(B) 1126 億円 総費用(C) 898 億円 基準年度 H 27 年度

事業期間	事業化年度	H 2 年度	用地着手	H 2 年度	供用年	(再評価時点) H 21 変動 1.1 倍
	都市計画決定	H 1 年度	工事着手	H 4 年度	(実績) H 22 変動 0.9 倍	
事業費	再評価時点	(名目値) - 億円	実績	(名目値) - 億円	変動 0.9 倍	
		(実績値) 710 億円		(実績値) 625 億円		
交通量 (当該路線)	再評価時点	40,400 台/日	実績	20,000~23,600 台/日	変動 0.5 倍	

旅行速度向上 (R206 供用前→供用後) 16.2 → 24.0 km/h  
 (供用直前年次) H 17 年度 (供用後年次) H 22 年度  
 交通事故減少 - 件 → 27 件 (供用前年度→供用後年度)

整備対効果分析結果 (再評価時点)	B/C	1.84	総費用 801.3 億円 (事業費 800.1 億円 維持管理費 1.1 億円)	総便益 1,472.4 億円 (走行時間短縮便益 1,334.9 億円 走行経費減少便益 112.1 億円 交通事故減少便益 25.4 億円)	基準年 H 16 年
	B/C	1.25	総費用 897.7 億円 (事業費 891.7 億円 維持管理費 6.0 億円)	総便益 1,125.9 億円 (走行時間短縮便益 995.4 億円 走行経費減少便益 96.3 億円 交通事故減少便益 34.2 億円)	基準年 H 27 年
事業遅延によるコスト増			費用増加額 -	便益減少額 -	

**事業遅延の理由**  
 平成21年度供用に向け鋭意事業を執行してきたが、上部工の鋼材の調達が困難な期間があり、工程が遅延したことから平成22年度の供用開始となった。

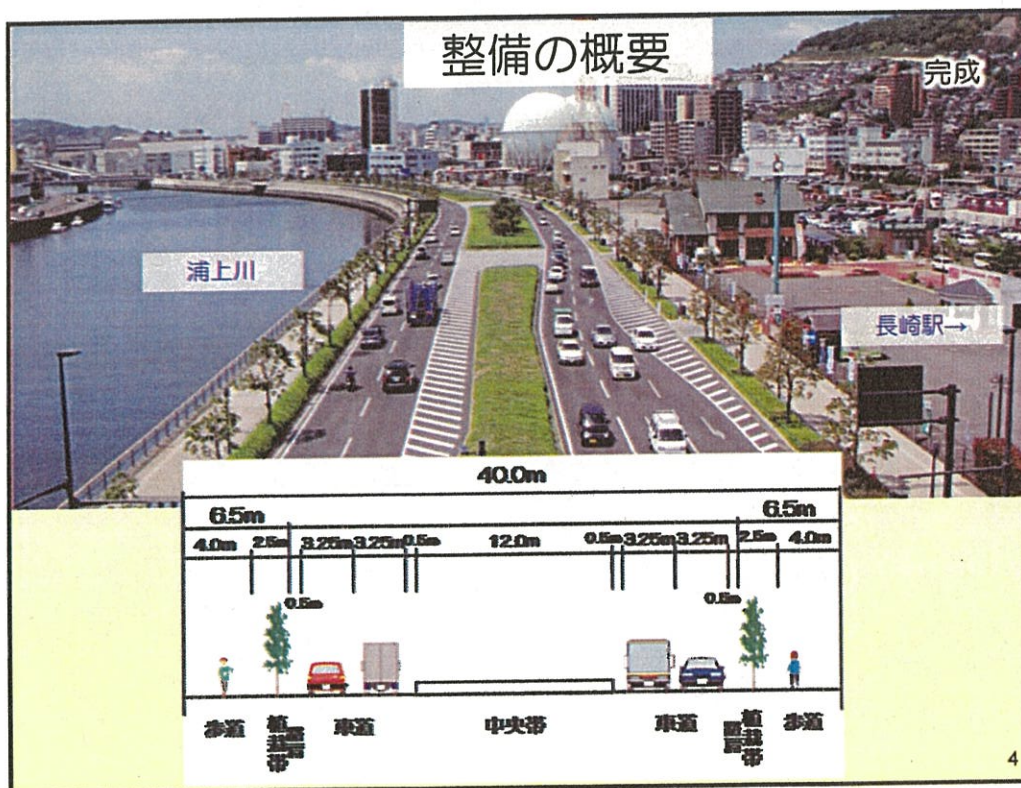
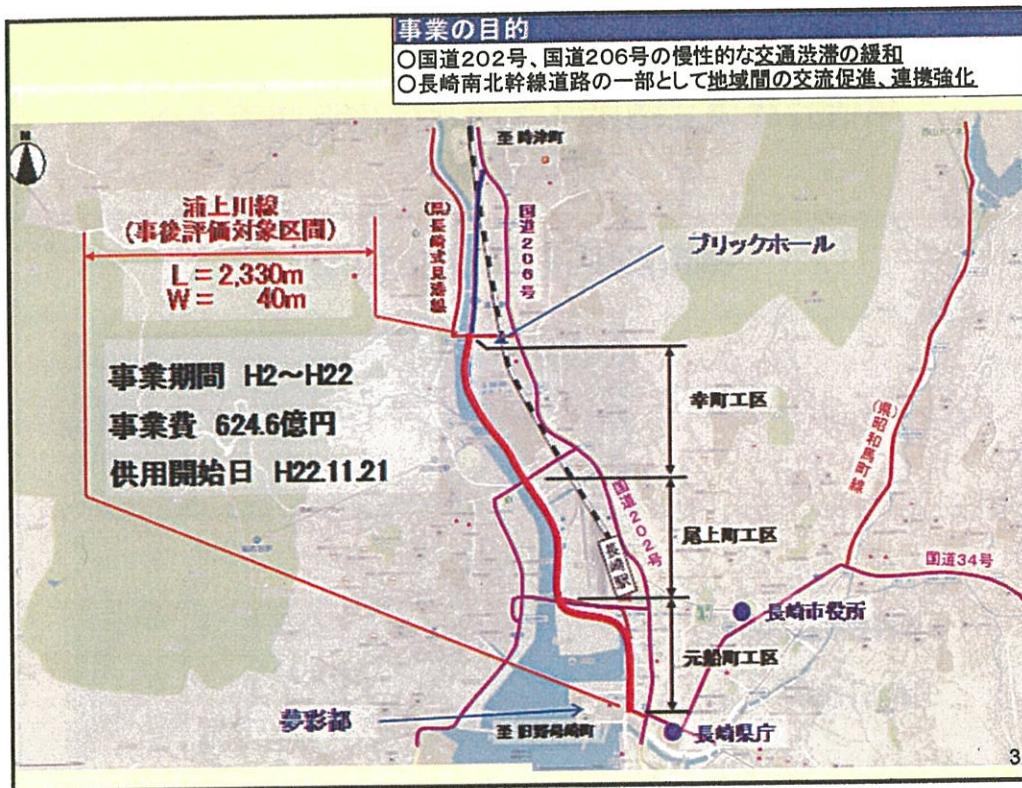
**客観的評価指標に対する事後評価項目**  
 国道202号、206号の宝町付近で交通量が66,200台から54,800台に減少し慢性的な交通渋滞が緩和された。

旅行速度が16.2km/hから24.0km/hに向上した。

**その他評価すべきと判断した項目**  
 環長崎港地域アーバンデザインシステムを活用し、歩行者が安全で快適に利用できる水辺のプロムナードの形成、長崎港や浦上川の水辺、周囲の山並みの風景を体感できる景観の形成が実現された。  
 また快適な歩行空間の確保により、おくんちや精霊流しなどの都市活動に貢献している。

事業による環境変化	環境影響評価に対する項目	特になし。
	その他評価すべきと判断した項目	交通混雑の緩和により、CO2排出量が約609(t-CO2/年)削減された。
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
JR長崎本線連続立体交差事業(平成21年度)、長崎駅周辺土地区画整理事業(平成21年度)、九州新幹線西九州ルート(平成24年度)が事業着工した。		
対応方針		
当該事業に係わる対応方針 (今後事後評価の必要性及び改善措置の必要性)		
本事業の実施により国道202号、206号の渋滞が緩和され、また地域高規格道路の一部として長崎の市街地を通過するネットワークが強化された。このように事業効果が発揮していると判断されるため、再度の事後評価及び改善の必要はないと考える。		
同種事業に係わる対応方針 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)		
人口減少や高齢化の進行などの社会情勢の変化により、交通量の変動等が考えられることから、未整備個所の事業計画の逐次見直しを行うことが重要であると考えます。		
特記事項		
特になし。		

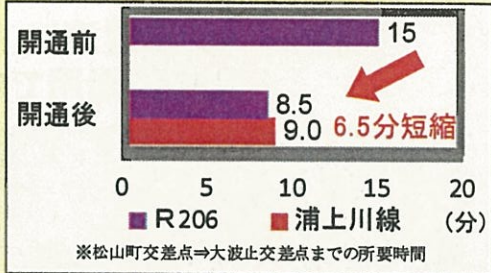




## 整備効果

浦上川線の整備により  
併走する国道206号  
の渋滞が緩和

### 所要時間の短縮



## 利用者へのアンケート（事業者）

長崎市消防署



- ・救急搬送の時間短縮
- ・振動の多い路面電車の軌道上を走行する頻度が減ることで患者への負担軽減につながる

路線バス事業者



- ・朝の混雑時、長崎市中心部へ向かう路線バスの到着時間の正確性が向上した

物流事業者



- ・配送時間が短縮され、配達時間の正確性が向上した

## その他の活用

おくんちや精霊流し、都市型マラソンなど  
県民が活用できる場を創出



歩道を活用したイベント状況(元船町工区)(おくんち)

7

## 事業効果

交通量

供用後: 20,000~23,600台/日

旅行速度

供用前: 16.2km/h(国道202号、206号)

供用後: 24.0km/h(国道202号、206号)

(松山~大波止 約6分短縮)

費用便益比  $B/C=1.25$  (H27今回評価)

南北のネットワークの構築、所要時間の短縮、  
交通混雑緩和、イベント等で活用されており、  
浦上川線の整備による効果が発現されている。

8

【事業の経緯】

別添資料1

都計-2 街路事業/栄上為石線の経緯

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	概要
		着工	完了			
当初	—	H5	H11	20.3	—	為石工区(当初) L=470m W=16m
第1回審議 (H14)	事業採択後 10年経過	H5	H15	22.0	1.52	為石工区 L=470m W=16m
第2回審議 (H19)	再評価後 5年経過	H5	H19	23.6	1.1	為石工区 L=470m W=16m
		H5	H22	45.1	1.58	全体(為石工区+栄上工区) L=1,510m W=16m
第3回審議 (H27:今回)	事業完了後 5年経過	H5	H22	47.3	1.03	全体(為石工区+栄上工区) L=1,510m W=16m



事後評価結果（平成 27 年度）

※水色のセル箇所を入力すること。  
 ※他の課の「行」は、「非表示」にすること。

整理番号	都計-2
担当課	都市計画課
担当課長名	佐藤 貞夫

事業名	都市計画道路 栄上為石線		事業区分	街路事業	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎県長崎市布巻町栄上 至：長崎県長崎市為石町舟津		延長	1.51km		
事業概要						
L=1.510m W=16m 都市計画道路栄上為石線は、都市計画道路栄上平山線と都市計画道路東海岸通り線を接続する主要幹線街路である。						
事業の目的・必要性						
都市計画道路栄上為石線は旧三和町の中心部を南北に縦断し、都市計画道路栄上平山線、都市計画道路東海岸通り線と共に新たな市街地形成の骨格となる主要幹線街路として位置付けられている。しかし、当路線は現道幅員が3～9mと狭小であり、自動車の走行性が悪く、歩道未整備区間もあったことから、歩行者の安全性が確保されていなかった。これらの問題を解消し、自動車の走行性の向上及び歩行者の安全性の確保を目的としている。						
事業概要図						
工期	着工	H 5 年度				
	完了	H 22 年度				
事業費	再評価時点	45.1 億円				
	最終	47.3 億円				
B/C	再評価時点	1.58	総便益(B) 85 億円	総費用(C) 54 億円	基準年度 H 18 年度	
	事後評価時点	1.03	総便益(B) 78 億円	総費用(C) 76 億円	基準年度 H 27 年度	
事業期間	事業化年度	H 5 年度	用地着手	H 6 年度	供用年 (当初)	H 22 年度
	都市計画決定	H 4 年度	工事着手	H 6 年度	供用年 (実績)	H 22 年度
事業費	再評価時点	(名目値)	- 億円	実績	(名目値)	- 億円
		(実績値)	45 億円		(実績値)	47 億円
交通量 (当該路線)	再評価時点	9,448 台/日 (H11)		実績	9,019 台/日 (H26)	
旅行速度向上 (供用前→供用後)		20.6 → 36.5 km/h (供用前年度 H18 年度 → 供用後年度 H26 年度)		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道) - 件 → - 件		
整備対効果分析結果 (再評価時点)	B/C	1.58	総費用 54.2 億円	総便益 85.8 億円	基準年	
			(事業費 53.6 億円)		(維持管理費 0.6 億円)	走行時間短縮便益 85.1 億円
整備対効果分析結果 (事後)	B/C	1.03	総費用 76.1 億円	総便益 78.5 億円	基準年	
			(事業費 75 億円)		(維持管理費 1.1 億円)	走行時間短縮便益 75 億円
事業遅延によるコスト増		費用増加額 -		便益減少額 -		
事業遅延の理由 特になし。						
客観的評価指標に対する事後評価項目						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度が20.6km/hから、36.5km/hに向上した。</li> <li>・事業前はスクールゾーンにも関わらず歩道が整備されていない区間もあったが、歩道を整備した事で歩行者の安全性が向上した。</li> </ul>						
その他評価すべきと判断した項目						
<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート調査の結果、約7割の方が安全に利用できるようになったと回答している。</li> <li>・公共デザイン推進制度を活用し、地域住民とのワークショップ等を行い、景観に調和した歩道が完成した。</li> </ul>						

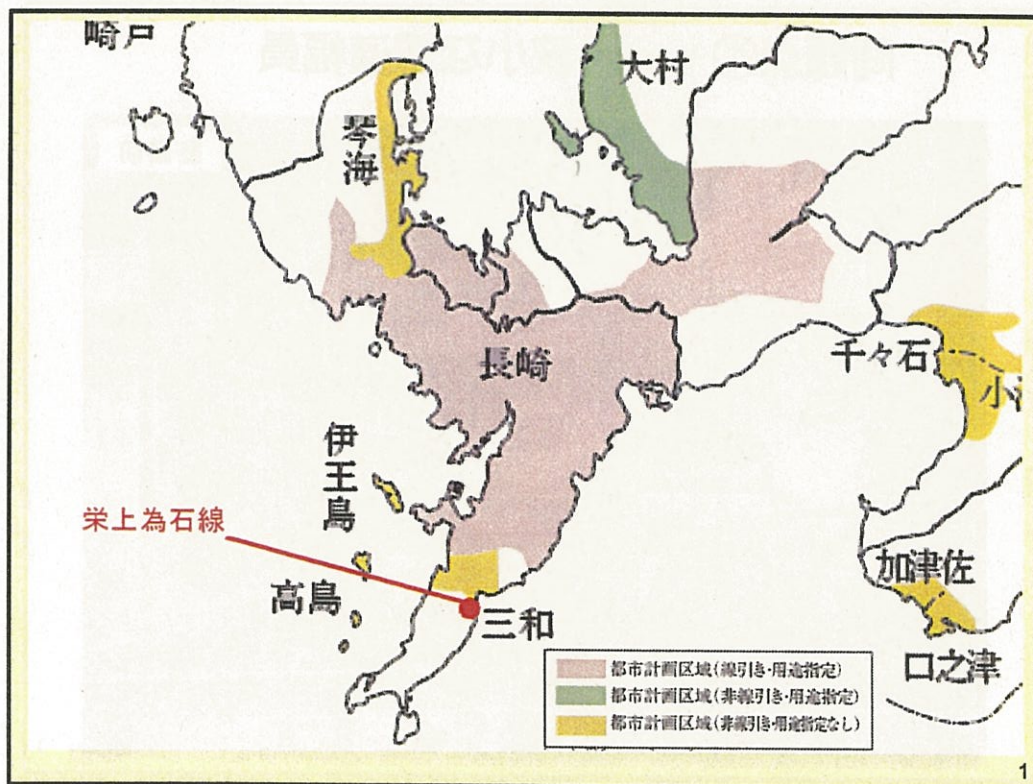
事業による環境変化	環境影響評価に対する項目	特になし。
	その他評価すべきと判断した項目	特になし。
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路東海岸通り線と完成断面で接続しており、安全で円滑な交通が確保できた。</li> <li>・都市計画道路栄上平山線は現在事業中であり、全体延長の約6割の施工が完了している。</li> </ul>		
対応方針		
当該事業に係わる対応方針 (今後事後評価の必要性及び改善措置の必要性)		
本事業の実施により、自動車の走行性は向上し、歩行者の安全性も確保できた。よって、事業効果が発揮されているので、本事業については再度の事後評価及び改善の必要はないと考える。		
同種事業に係わる対応方針 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)		
公共デザイン推進制度を活用し、住民と共に景観に配慮した歩道の設計を行い、地域に親しまれる道路が整備出来た事は、他事業においても参考になるのではないかと考える。		
特記事項		
特になし。		

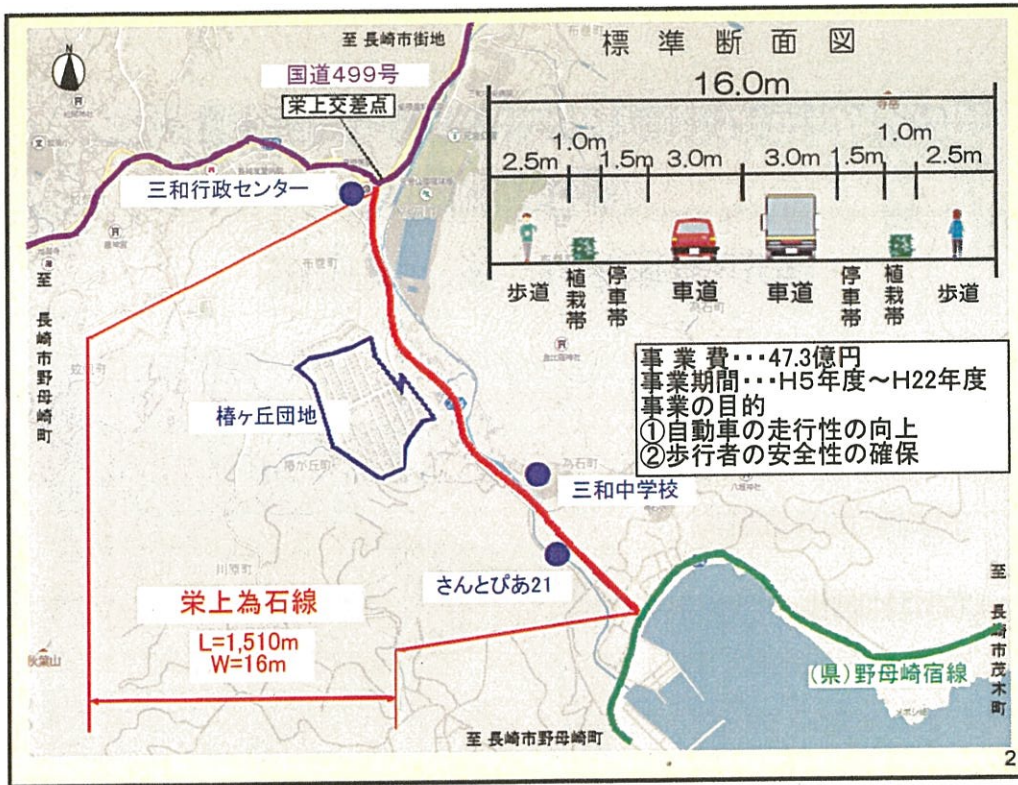
平成27年度長崎県公共事業評価監視委員会  
(事後評価)

都市計画道路 栄上為石線

長崎県長崎振興局

都市計画課





### 問題点①・・・狭小な現道幅員

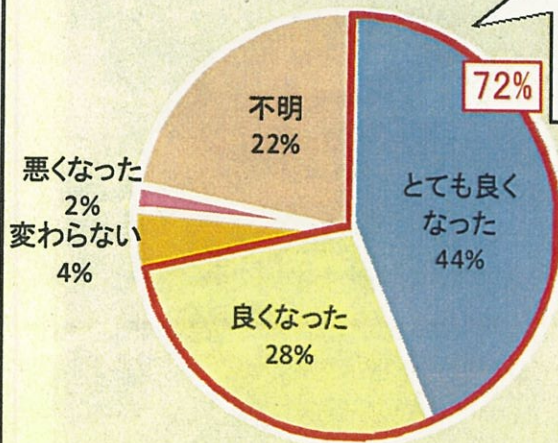


## 事業効果①・・・自動車の走行性の向上



4

## アンケート調査の結果 快適性（自動車）について



n=267

資料：栄上滝石線アンケート調査結果（H25.11）

▲快適性（自動車）に関する改善状況

- ・安全で快適な運転が可能。
- ・シビアなハンドル操作がなくなった。
- ・夜間でも照明が明るいので、安全。



▲道路状況

5

問題点②・・・歩道未整備



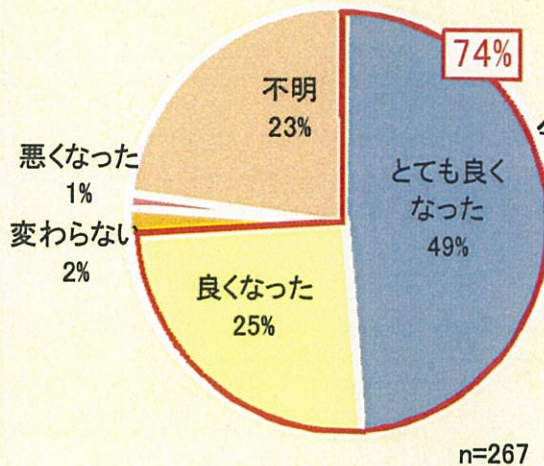
6

事業効果②・・・歩行者の安全性の確保

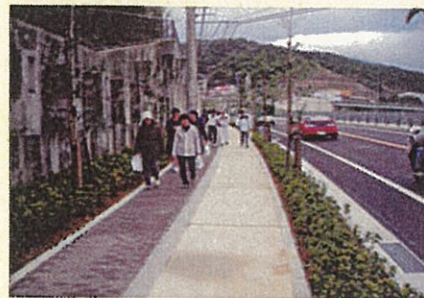


7

## アンケート調査の結果 安全性（歩行者）の向上



- ・道が広がり、歩きやすい。  
特に、お年寄りや乳母車を使う人は安心して歩行出来る。
- ・歩道が整備され、安全に通学出来る。



資料：栄上為石線アンケート調査結果（H25.11）

▲安全性（歩行者）に関する改善状況

8

## 事業効果

旅行速度

供用前：20.6km/h

供用後：36.5km/h



自動車の走行性の向上：所要時間が約2分短縮

費用便益比 B/C=1.03（H27今回評価）

歩行者の安全性の確保、  
景観に調和した歩道の整備

栄上為石線の整備による効果が発現されている。