

【事業の経緯】

別添資料1

都計-1 西海橋公園整備事業の経緯

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	-	S48	H9	30.0	-	都市計画決定面積 約55.1ha 事業認可面積 約28.5ha
第1回審議(H10)	-	S48	H12	34.0	-	都市計画決定面積 約55.1ha 事業認可面積 約28.5ha
第2回審議(H15)	再評価後 5年経過	S48	H27	73.9	1.25	都市計画決定面積 約46.0ha 事業認可面積 約19.0ha
第3回審議(H20)	再評価後 5年経過	S48	H27	74.2	7.50	都市計画決定面積 約46.0ha 事業認可面積 約19.0ha
事後評価審議 (H28:今回)	事業完了後5年 経過	S48	H23	62.3	7.96	都市計画決定面積 約46.0ha 事業認可面積 約19.0ha

事後評価結果 (平成 28 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。
 ※必要に応じて変更しても構いません。

整理番号	都計-1
担当課	道路建設第二課
担当課長名	北原雄一

事業名	都市公園事業 西海橋公園	事業区分	都市計画公園	事業主体	長崎県	
事業地	自:長崎県佐世保市針尾東町 至:長崎県西海市西彼町小迎郷、西彼町伊ノ浦郷			面積	約36.8ha	
事業概要						
本公園は、架設当時東洋一を誇ったアーチ橋西海橋の両側に整備されており、針尾瀬戸の渦巻く急流や西海橋兩岸一帯の美しい自然と調和し、自然と人間の共生をめざし整備をしている。平成17年度末には新西海橋が供用開始され、それに併せた周辺整備を行っている。						
事業の目的・必要性						
西海橋公園は西海橋をはさみ佐世保市針尾東町と西海市西彼町の両域にまたがり、昭和31年度から順次整備を進めている。当事業は、第4次整備として開放的な芝生の多目的広場と展望台及び針尾瀬戸を眺望できる新西海橋の下に添架する歩道とウォークデッキの整備により、多くの方が訪れる西海橋公園とすることを目的とする。						
事業概要図		公園開設区域 A=約36.8ha				
位置図						
工期	着工	S	48 年度			
	完了	H	23 年度			
事業費	再評価	74.2 億円				
	最終	62.3 億円				
B/C	再評価	7.5	総便益(B) 1122 億円	総費用(C) 150 億円	基準年度 H 20 年度	
	事後評価時点	7.96	総便益(B) 1547 億円	総費用(C) 195 億円	基準年度 H 28 年度	
事業期間	事業化年度	S 48 年度	用地着手	S 48 年度	供用年 (当初) H 9 年度	
	都市計画決定	S 32 年度	工事着手	S 48 年度	供用年 (実績) H 23 年度	
事業費	計画時	(名目値)	- 億円		(名目値)	- 億円
		(実績値)	30 億円		(実績値)	62 億円
交通量 (当該路線)	計画時	- 台/日			実績	- 台/日
		- 台/日				- 台/日
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		→ km/h		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		
整備対効果分析結果 (再評価)		B/C	7.5	総費用 150 億円 (事業費 119 億円 維持管理費 31.1 億円)	総便益 1122.17 億円 (直接利用価値 617 億円 環境維持改善他 164 億円 防災価値 341 億円)	基準年 H 20 年
整備対効果分析結果 (事後)		B/C	7.96	総費用 194 億円 (事業費 151 億円 維持管理費 43.4 億円)	総便益 1547.32 億円 (直接利用価値 856 億円 環境維持改善他 225 億円 防災価値 466 億円)	基準年 H 28 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		新西海橋の整備に合わせ新たに芝生広場等の第4次整備を実施したため				
客観的評価指標に対する事後評価項目						
公園利用者数による直接的な利用価値、広場等の整備による防災機能の強化など間接的な利用価値						
その他評価すべきと判断した項目						
特になし						

事業による環境変化	環境影響評価に対する項目
	環境影響評価については、対象外である。
	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"> 平成17年4月に旧西彼杵郡西彼町が合併し西海市となった。 平成18年3月5日に新西海橋を含む西海パールライン有料道路(針尾IC~小迎IC間)が開通し、平成23年6月2日に佐世保側に指方バイパスが、平成25年3月23日に長崎側に小迎バイパスが開通した。
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)	<p>本事業の実施により、既に供用している公園区域と一体となり、健康・レクリエーションの場が拡大されたこと、うず潮を体感できる添架歩道橋など魅力的な施設の整備により公園利用者数が増加しているなど、事業の効果がみられ、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断している。</p>
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)	<p>今後も人口減少や高齢化の進行などの社会情勢の変化や、利用者のニーズの多様化などの利用形態の変化が予想されるが、このような大規模な公園においては全面的な対応を一気に行うことは困難なため、区域分けによる定期的な見直しの実施等を検討する必要がある。</p>
特記事項	
	特になし

平成28年度 長崎県公共事業評価監視委員会

事後評価対象事業

都計-1 都市公園事業 西海橋公園

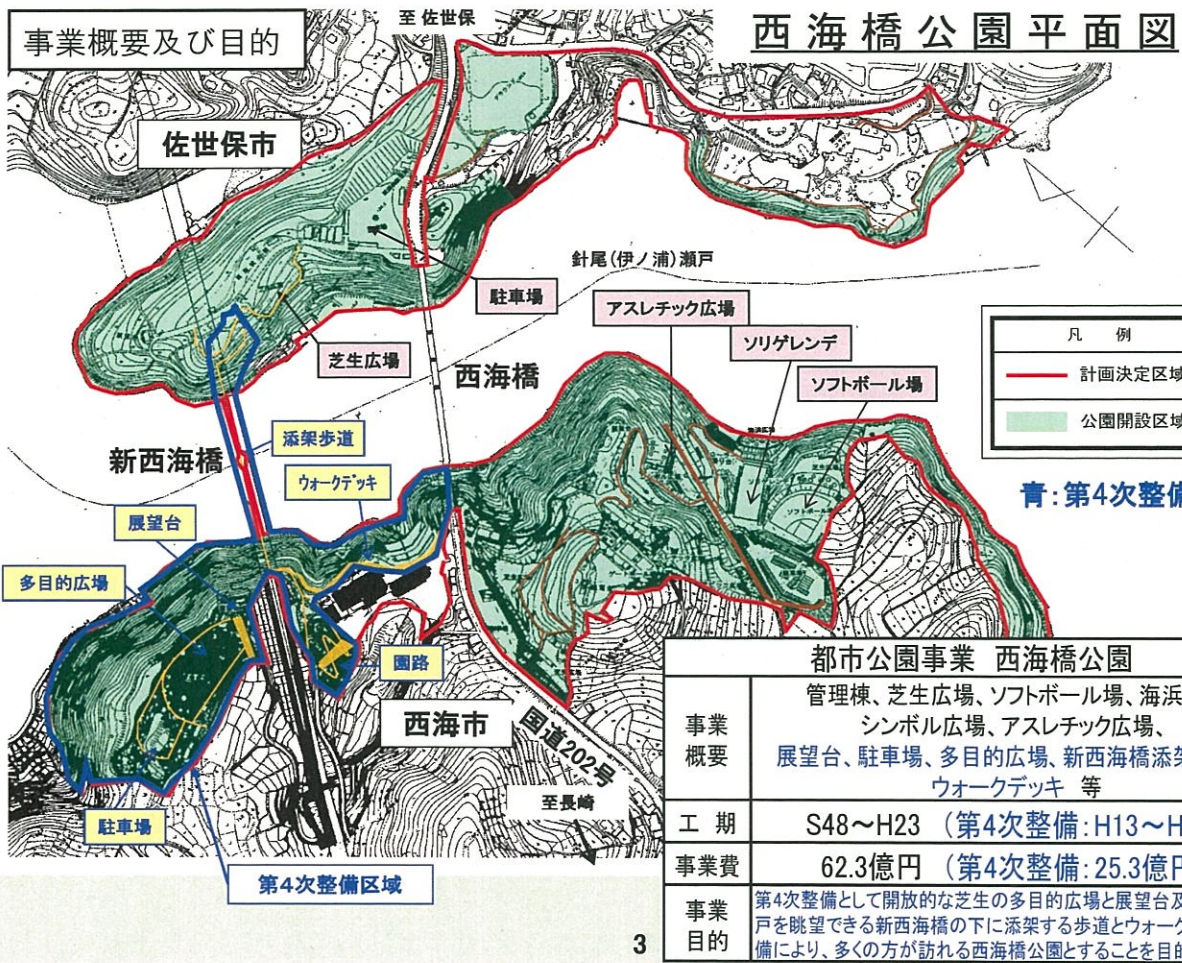
長崎県

1

位置図



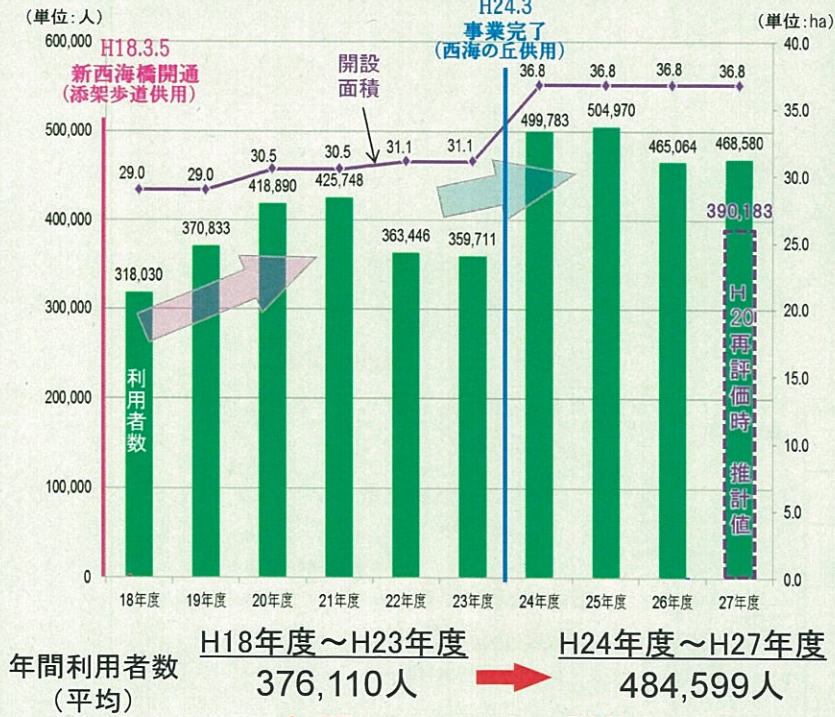
2



事後評価の視点(1)

【事業の効果等】

開設面積と年間利用者数の推移



【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

- ・ 事業費： 74.2億円（前回） → 62.3億円（変更）
- ・ 完了年度： H27（前回） → H23（変更）
- ・ B / C： 7.50（前回） → 7.96（現行）

○事業費が減少した主な要因

- ・ 潮見台・散策路の見直し（新西海橋添架歩道との機能重複）
- ・ 展望台とトイレ設備の合築によるコスト縮減
- ・ 物販施設・バーベキュー広場・炊飯棟の整備見送り（集客・運営の課題）等

○事業期間が短縮された理由

- ・ 西海橋公園は4次にわたる整備を行ってきており、第4次整備計画はH13～H27の15年間とし基本計画を策定したが、整備内容の見直し等により完成が平成23年度となった。

【社会経済情勢の変化】

○平成17年4月に旧西彼杵郡西彼町が合併し、西海市となった。

○周辺幹線道路の整備が進捗した。

- ・ H18.3 新西海橋を含む西海パールライン有料道路が開通（針尾IC～小迎IC）延長2.8km
- ・ H23.3 佐世保側に指方バイパスが開通（江上IC～国道202号）延長3.4km
- ・ H25.3 長崎側に小迎バイパスが開通（小迎IC～大串IC）延長6.1km

【今後の事後評価及び改善措置の必要性】

○当該事業に係わる対応方針

本事業の実施により、すでに供用している公園区域と一体となり、健康・レクリエーションの場が拡大されたこと、うず潮を体感できる添架歩道橋など魅力的な施設の整備により公園の利用者数が増加し、広場等の整備により防災機能も強化されるなど事業の効果がみられ、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断している。

【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】

○同種事業に係わる対応方針

今後も人口減少や高齢化の進行などの社会情勢の変化や公園利用者のニーズの多様化など利用形態の変化に応じた、計画の検討が必要である。

【事業の経緯】

別添資料1

都計-2 街路事業／新郷ノ浦港線の経緯

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	-	H9	H20	33.0	-	新郷ノ浦港線 L=1,400m W=6.0(12.0)m
第1回審議 (H18)	事業着手後 10年経過	H9	H22	33.0	1.52	新郷ノ浦港線 L=1,400m W=6.0(12.0)m
第2回審議 (H28:今回)	事業完了後 5年経過	H9	H23	32.6	1.38	開削トンネルへ道路構造変更 取付道路等の計画見直し 道路区域変更 L=1,400m W=6.0(12.0)m

事後評価結果 (平成 28 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。
 ※必要に応じて変更しても構いません。

整理番号	都計-2
担当課	建設課
担当課長名	鳴神慎一郎

事業名	都市計画道路 新郷ノ浦港線		事業区分	街路事業	事業主体	長崎県
起終点	自:長崎県杵岐市郷ノ浦町本村触 至:長崎県杵岐市郷ノ浦町東触			延長	1.40km	
<p>事業概要</p> <p>L=1,400m W=12m 当路線は、外環状線的な性格を持つ道路で、杵岐市の拠点となる郷ノ浦港と周辺地域を連絡する路線として整備されている。</p> <p>事業の目的・必要性</p> <p>当路線は、既存市街地中心部の交通混雑の解消と新郷ノ浦港の新岸壁完成に伴う交通量の増加に対処する道路として期待されている。</p>						
<p>事業概要図</p>						
工期	着工	H 9 年度	完了	H 23 年度		
事業費	当初	33.0 億円	最終	32.6 億円		
B/C	当初	1.52	総便益(B) 51.2 億円	総費用(C) 33.6 億円	基準年度	H 18 年度
	事後評価時点	1.38	総便益(B) 56.0 億円	総費用(C) 40.5 億円	基準年度	H 28 年度
事業期間	事業化年度	H 9 年度	用地着手	H 10 年度	供用年 (当初)	H 22 年度
	都市計画決定	H 6 年度	工事着手	H 13 年度	(実績)	H 23 年度
事業費	計画時	(名目値)	- 億円	実績	(名目値)	- 億円
		(実績値)	33.6 億円		(実績値)	40.5 億円
交通量 (当該路線)	計画時	3,300 台/日 (H42推計)		実績	5,800 台/日 H27	
		変動			変動	
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	(供用前年次)	H 22 年度	25.9 → 40.0 km/h	(供用後年次)	H 27 年度	交通事故減少
整備対効果分析結果 (当初)	B/C	1.52	総費用	33.6 億円	総便益	51.2 億円
			(事業費)	33.1 億円	(走行時間短縮便益)	57.1 億円
			(維持管理費)	0.6 億円	(走行経費減少便益)	(4.7) 億円
					(交通事故減少便益)	(1.2) 億円
整備対効果分析結果 (事後)	B/C	1.38	総費用	40.5 億円	総便益	56.0 億円
			(事業費)	40.3 億円	(走行時間短縮便益)	49.4 億円
			(維持管理費)	0.2 億円	(走行経費減少便益)	5.5 億円
					(交通事故減少便益)	1.1 億円
事業遅延によるコスト増			費用増加額	-	便益減少額	-
<p>事業遅延の理由</p> <p>平成22年度供用に向け鋭意事業を執行してきたが、一部道路構造の見直しや墓地移転手続きなどで調整が難航し、工程に大幅な遅れを生じたため、平成23年度の供用開始となった。</p>						
<p>客観的評価指標に対する事後評価項目</p> <p>市街地部を通過する並行現道(商工会館前)の交通量が4,300台から2,900台に減少し、市街地部の交通混雑が緩和された。</p>						
<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>杵岐市の物流拠点・交通拠点である郷ノ浦港への所要時間の短縮が図られ、アクセス性や走行性が向上した。また、整備した道路沿道には、飲食店が立地するなど土地利用に変化がみられる。</p>						

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211(t-CO2/年)削減された。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化
	平成16年3月に沓岐4町が合併し、沓岐市が誕生した。
	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)
	本事業の整備完了に伴い、安全性の向上・走行空間の確保・代替道路としての混雑回避が図られるなど事業の効果がみられ、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断している。
	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)
	街路事業の事後評価について、供用開始前後及び事後評価時に交通量調査を行い、時間短縮効果など直接的な整備効果を主に検証しているが、近年、直接的な効果以外(ストック効果)の説明を求められていることから、街路整備による土地利用や産業観光など様々な効果について、整備効果を検証し、他路線の整備に活かしていきたい。
	特記事項
	特になし。

平成28年度 長崎県公共事業評価監視委員会

事後評価対象事業

都計-2 街路事業 新郷ノ浦港線

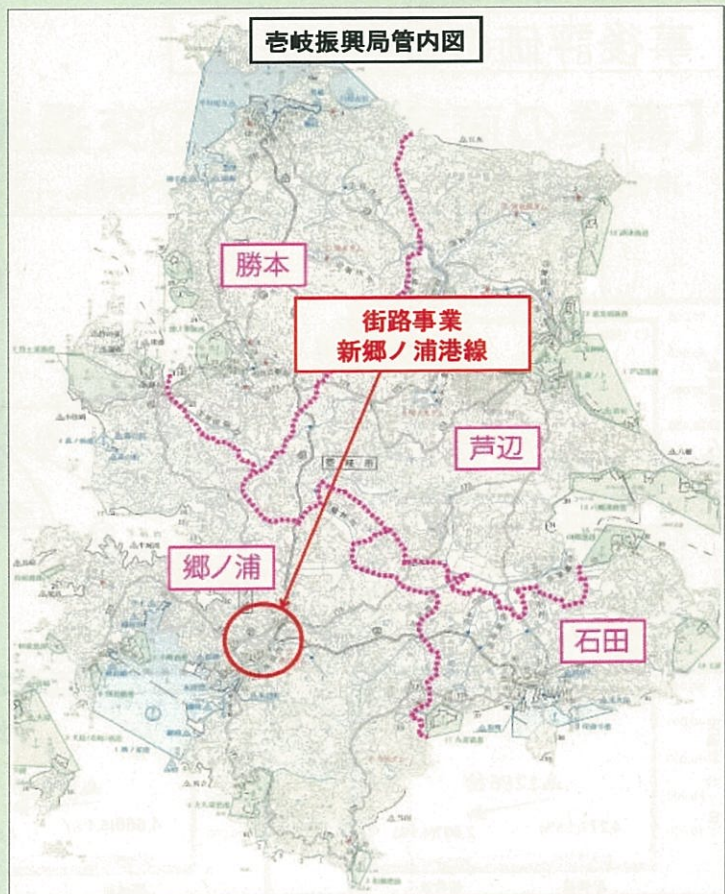
長崎県

1

位置図



苓岐振興局管内図



2

事業概要及び目的

・本路線は、外環状線的な性格を持つ道路で、既成市街地中心部の交通混雑の解消と、郷ノ浦港の新岸壁完成に伴う交通量の増加に対処することを目的として整備された。

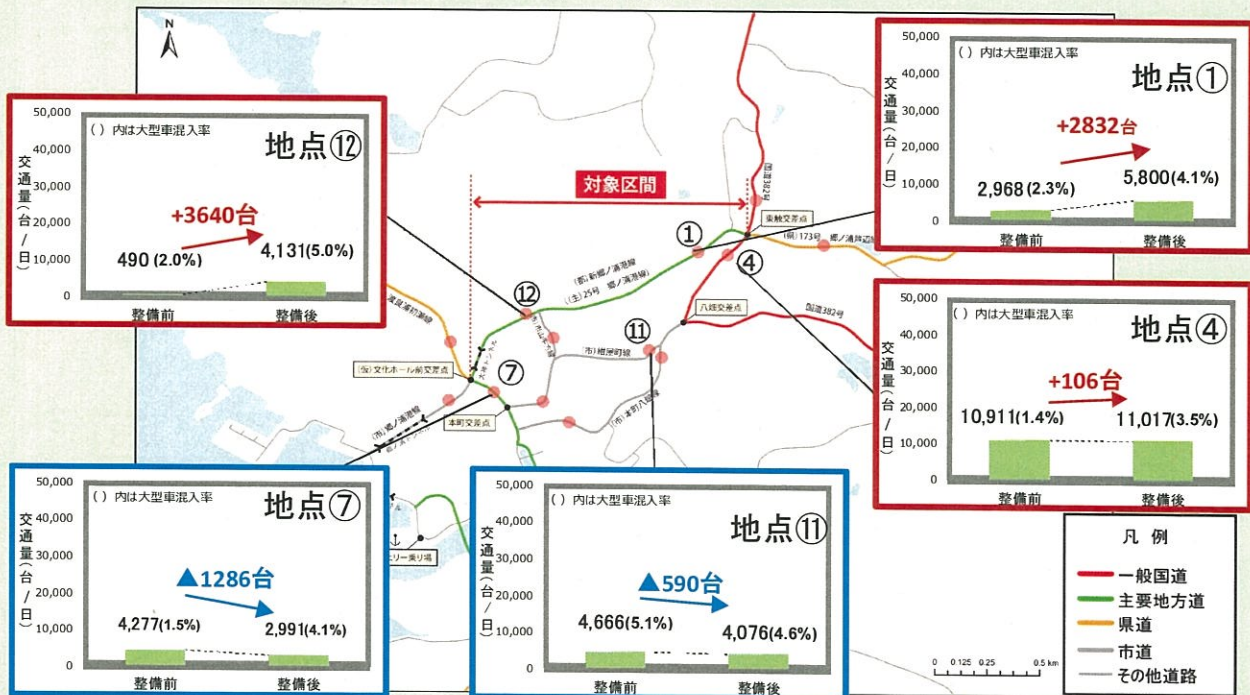


3

事後評価の視点 (1)

【事業の直接効果】 ①交通流動の変化

・市街地を通過する交通が(都)新郷ノ浦港線へ転換。



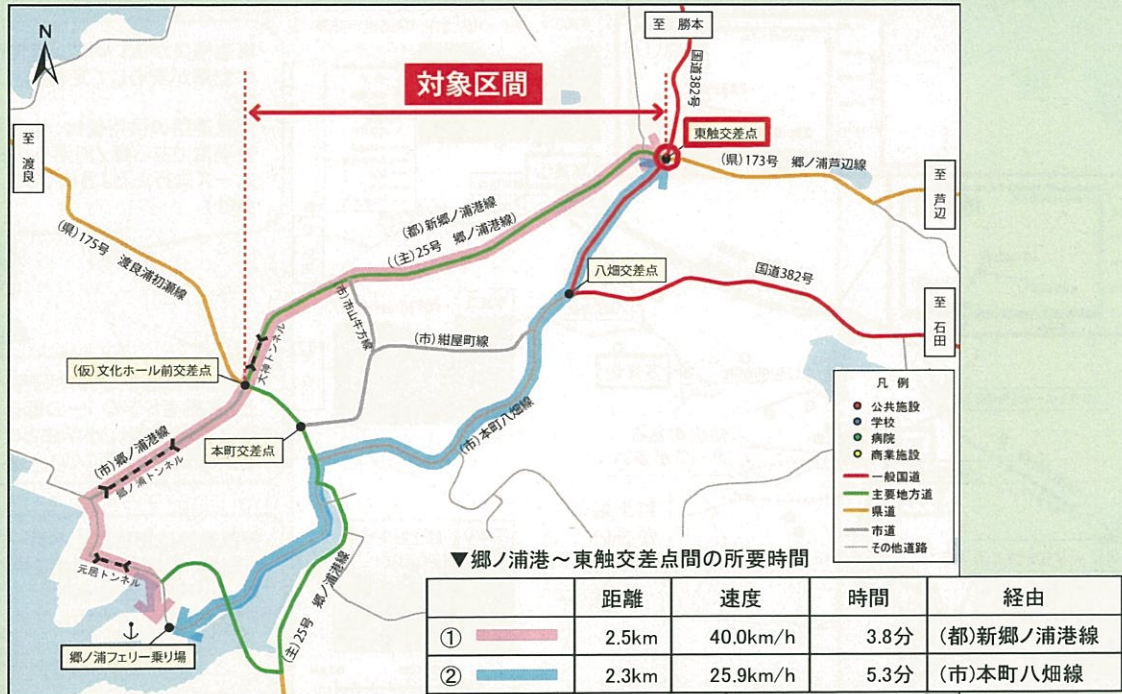
4

整備前調査日: 平成24年01月18日(水)7:00～19:00
 整備後調査日: 平成27年11月10日(火)7:00～19:00

事後評価の視点（1）

【事業の直接効果】②時間短縮効果

・郷ノ浦港から東触交差点への所要時間は、旧道5.3分→（都）新郷ノ浦港線3.8分と**約2分の短縮**



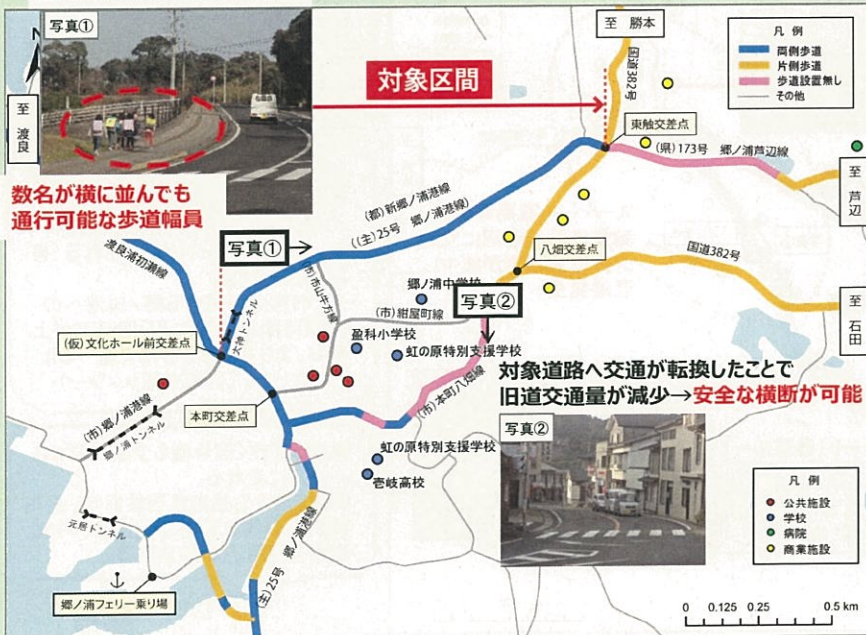
5

事後評価の視点（1）

【事業の間接効果】①交通安全性の向上

・学生・生徒の登下校時の安全性が向上

歩道が広く整備されたことで
登下校時の安全性が向上



・両側の歩道が広くなり、生徒が安心して歩道を歩けるようになった。
(郷ノ浦中・盈科小)



・旧道から新郷ノ浦港線へ交通が転換し、旧道の交通量が減り、生徒が安全に横断できるようになった。(盈科小)

・朝夕の通学時に小・中学校の通学風景を見かけるが、見通しがよいので、歩行者に気付きやすく、安心して運転できる。(運送会社)

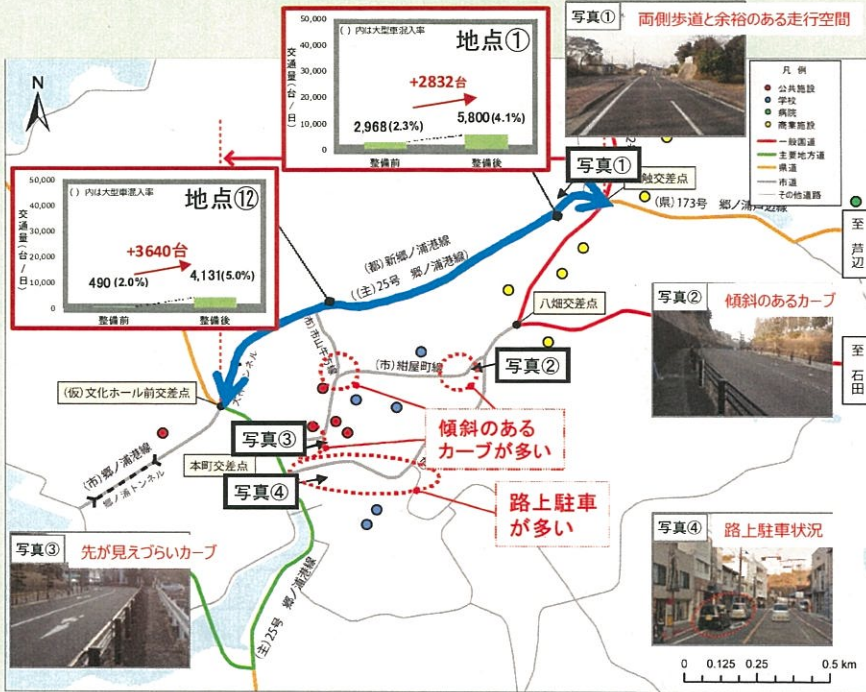


6

事後評価の視点 (1)

【事業の間接効果】 ② 走行空間の確保

・旧道に比べ広幅員での整備により走行性や、郷ノ浦港へのアクセス性が向上



・車道幅員が広いので、荷物搬送時の大型車が安心して走れる。(運送会社)
 ・対象道路の供用後は、物流拠点・重要港湾である郷ノ浦港への搬送がスムーズに行えるようになった。(運送会社)



・旧道(市街地中心部)は道路が狭い上、高齢者ドライバーの低速運転や路上駐車が多く、小学生との接触の危険性もあり走りにくい。(運送会社)

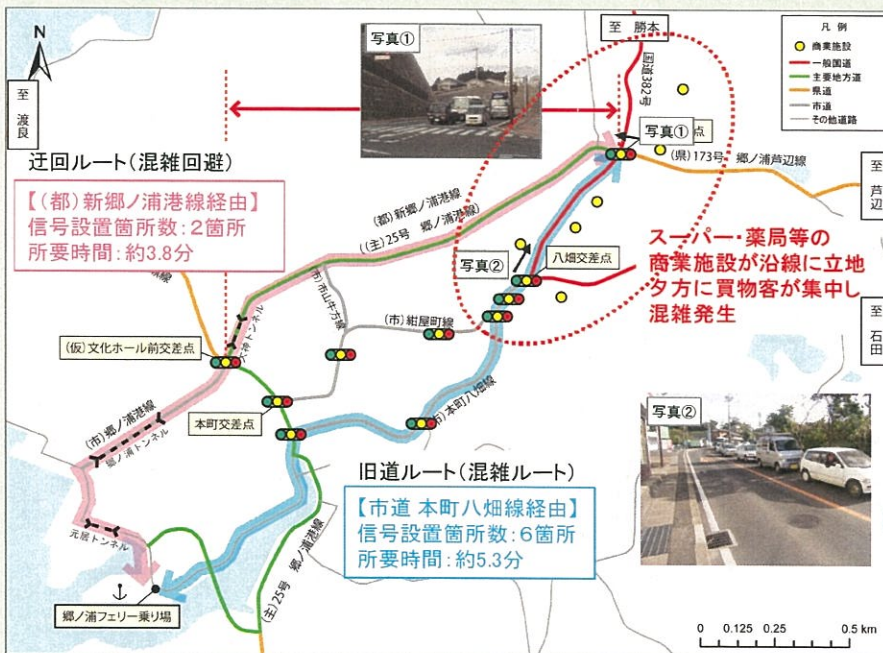
・対象道路は旧道に比べカーブが少ないため、見通しがよく走りやすい(沓岐市観光連盟、運送会社)



事後評価の視点 (1)

【事業の間接効果】 ③ 代替道路としての混在回避

・八畑交差点周辺の渋滞回避で迂回しても信号も少なく時間損失はない



・八畑交差点付近には大型スーパー等が立地し、夕方には買い物客で混雑する。
 ・供用後は迂回ができ、混雑が緩和された。(郷ノ浦町漁協)



・観光バスは対象道路、土産物店や飲食店が立地する市街地部利用の個人旅行者や地元民は旧道利用といった棲み分けがみられる(沓岐市観光連盟)
 ・多くの客が利用する郷ノ浦港への所要時間が短縮により回転率が上がり、より多くのお客様を運べるようになった。(沓岐交通タクシー)

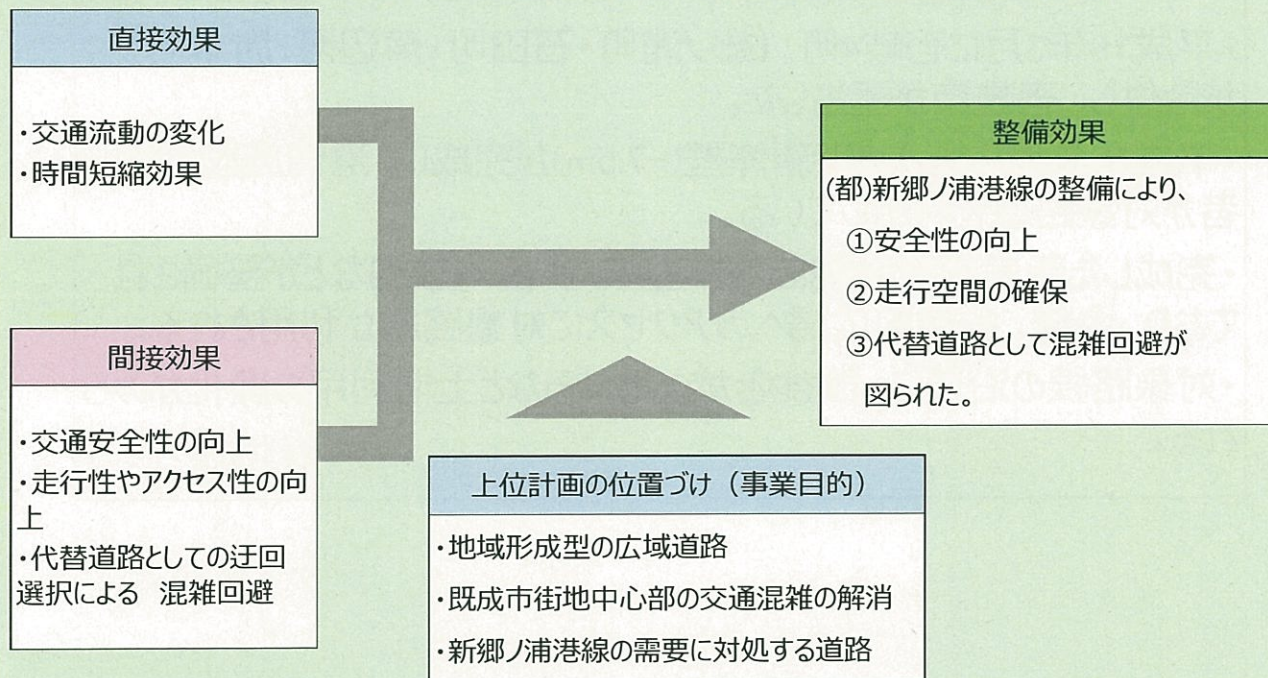
・見通しが良く信号機も少ないのでスムーズに走れる。
 ・郷ノ浦港から長崎県沓岐病院、品川病院への救急患者の搬送は、対象道路を利用。(沓岐消防署)



事後評価の視点（1）

【事業の効果】 総括

・(都)新郷ノ浦線の整備により、安全性の向上、走行空間の確保、混雑回避が図られた。



9

事後評価の視点（2）

【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

- ・事業費：33億円(前回)→ 32.6億円(変更)
- ・完了年度：H22(前回)→ H23(変更)
- ・B/C：1.52(前回)→ 1.38(現行)

○事業費の増減理由

- ・事業費の精査により、計画より**0.4億円**の減額となっている。

○工期の変更理由

- ・平成22年度供用に向け誠意事業を執行してきたが、一部道路構造の見直しや墓地移転手続きなどで調整が難航し、工程に遅れが生じ、平成23年度（平成24年3月）に工事を完了させた。

10

事後評価の視点（3）

【社会経済情勢の変化】

- ・平成16年3月に壱岐4町（郷ノ浦町・石田町・芦辺町・勝本町）が合併し、壱岐市が誕生した。
- ・平成15年度に郷ノ浦港新岸壁(-7.5m)が完成し、港湾施設利用者が対象路線を利用している。
- ・完成した新岸壁背後地に、緑地及び多目的広場などが整備されており、今後、多目的広場へのアクセスに対象路線が利用される。
- ・対象路線の沿道に、飲食店が立地するなど土地利用の変化がみられる。

事後評価の視点（4）

【今後の事後評価及び改善措置の必要性】

- ・本事業の整備完了に伴い、安全性の向上・走行空間の確保・代替道路としての混雑回避が図られるなど事業の効果がみられ、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断している。

【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】

- ・街路事業の事後評価について、供用開始前後及び事後評価時に交通量調査を行い、時間短縮効果など直接的な整備効果を主に検証しているが、近年、直接的な効果以外（ストック効果）の説明を求められていることから、街路整備による土地利用や産業観光など様々な効果について、整備効果を検証し、他路線の整備に生かしていきたい。