



事後評価結果（令和元年度）

※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	道建-1
担当課	対馬振興局道路課
担当課長名	田崎 智

事業名	都市計画道路 厳原豆殿美津島線		事業区分	街路事業	事業主体	長崎県	
起終点	自：長崎県対馬市厳原町中村 至：長崎県対馬市厳原町久田道			延長	0.56km		
事業概要 都市計画道路厳原豆殿美津島線は、対馬島を南北に縦断する一般国道382号と主要地方道厳原豆殿美津島線と連結し、周辺の観光地及び厳原港へのアクセス道路の一部となる重要な補助幹線街路である。当該区間は、幅員狭小区間の解消、歩道拡幅による歩行者の安全確保を目的に整備を推進している。							
事業の目的・必要性 車道及び歩道が広がることにより、走行性の向上、歩行者の安全確保を目的としている。							
事業概要図							
位置図 							
工期	着工	H 10 年度					
	完了	H 26 年度					
事業費	再評価	29.0 億円					
	最終	29.3 億円					
B/C	再評価	1.04	総便益(B) 37 億円	総費用(C) 35 億円	基準年度	H 24 年度	
	事後評価時点	1.20	総便益(B) 49 億円	総費用(C) 41 億円	基準年度	R 1 年度	
事業期間	事業化年度	H 10 年度	用地着手	H 11 年度	供用年	(当初)	H 19
	都市計画決定	S 43 年度	工事着手	H 12 年度		(実績)	H 26
事業費	再評価時	(名目値)	29.0 億円	実績	(名目値)	29.3 億円	変動
		(実績値)	億円		(実績値)	億円	変動
交通量 (当該路線)	再評価時	12,459 台/日		実績	12,794 台/日		変動
							1.0 倍
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		21.0 → 40.0 km/h		交通事故減少		0 件 → 0 件	
		(供用直前年次) H 11 年度 (供用後年次) H 31 年度		(供用前現道→供用後現道)			
整備対効果 分析結果 (再評価)	B/C	1.04		総費用	35.70 億円	総便益	37.2 億円
				(事業費 35.6 億円 維持管理費 0.1 億円)	(走行時間短縮便益 35.6 億円 走行経費減少便益 1.60 億円 交通事故減少便益 0 億円)	基準年 H 24 年	
整備対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.20		総費用	41.10 億円	総便益	49.30 億円
				(事業費 41.00 億円 維持管理費 0.10 億円)	(走行時間短縮便益 47.80 億円 走行経費減少便益 1.50 億円 交通事故減少便益 0 億円)	基準年 R 1 年	
事業の効果等		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	
	客観的評価指標に対する事後評価項目	<ul style="list-style-type: none"> ・車道拡幅による走行性の向上(旅行速度21km/h→40km/h) ・歩道拡幅による歩行者の安全確保
	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	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	特になし。
	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)	事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 事業の整備により「走行性の向上」については旅行速度の向上がみられ、「歩行者の安全確保」については歩道を拡幅したことで状況が改善されており、当面の改善措置の必要はない。
	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)	同種事業においては、関係機関と連携し適切な事業監理に務め、事業効果が早期に発現されるよう早期完成に務める。
	特記事項	特になし

令和元年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

事後評価対象事業

道建-1 街路事業
都市計画道路
厳原豆酏美津島線

事業主体 長崎県

事後評価の理由
再評価実施
全体事業費10億円以上
事業完了後5年経過



1

1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H10新規評価)	-	H10	H19	25.6	-	【工事概要】 延長=0.56km 幅員=6(16)m
第1回審議 (H19年度)	事業採択後 10年経過	H10	H24	28.0	1.09	【前回評価からの変更概要】 用地取得難航による工期延長 補償費、工事内容の見直しによる事業費増額
第2回審議 (H24年度)	再評価後 5年経過	H10	H26	29.0	1.04	【前回評価からの変更概要】 用地取得難航による工期延長 工事内容の見直しによる事業費増額
第3回審議 (R1年度)	事業完了後 5年経過	H10	H26	29.3	1.20	【前回評価からの変更概要】 用地補償費の増による事業費増額

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆事業の目的

車道及び歩道が広がることにより**走行性の向上**、**歩行者の安全確保**を目的としている。

◆事業概要

都市計画道路巖原豆酩美津島線は、対馬島を南北に縦断する一般国道382号と主要地方道巖原豆酩美津島線と連結し、周辺の観光地及び巖原港へのアクセス道路の一部となる重要な補助幹線街路である。当該区間は、幅員狭小区間の解消、歩道拡幅による歩行者の安全確保を目的に整備を推進している。

▼事業経過

昭和43年	都市計画決定
平成10年	事業化
平成11年	用地買収着手
平成12年	工事着手
平成26年	完成(L=0.56km)

▼事業概要

延長：560m
幅員：6.0 (16.0) m
事業費：29.3億円
事業期間：平成10年度～平成26年度



3

3. 事業の効果の発現状況(走行性の向上・歩行者の安全確保)



◆走行性の向上



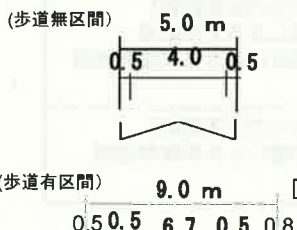
整備前：歩道が狭く車道も狭い。

● 供用前(H16頃)

● 供用前(H17.4)



◆歩行者の安全確保



● 供用後(H31.4)

整備後：走行性が向上し、歩行者の安全が確保された。



4

4. 費用対効果の算定の基礎となった要因の変化

		前回 再評価(H24)	今回 事後評価(R1)	主な変更点	
費用対効果 (B/C)		1.04	1.20	-	
便益(B) の 算定基礎	将来交通量	12,459台	12,794台	-	
	推計年次	R12		-	
コスト(C) の 算定基礎	延長	L=560m		-	
	幅員	W=16.0m(2車線)		-	
	事業費	29.0億円	29.3億円	次スライドのとおり	
	工期	H10~H26	H10~H26	-	
その他	利用状況	現況交通量	12,786	12,999	-
		観測年次	H22	H27	-

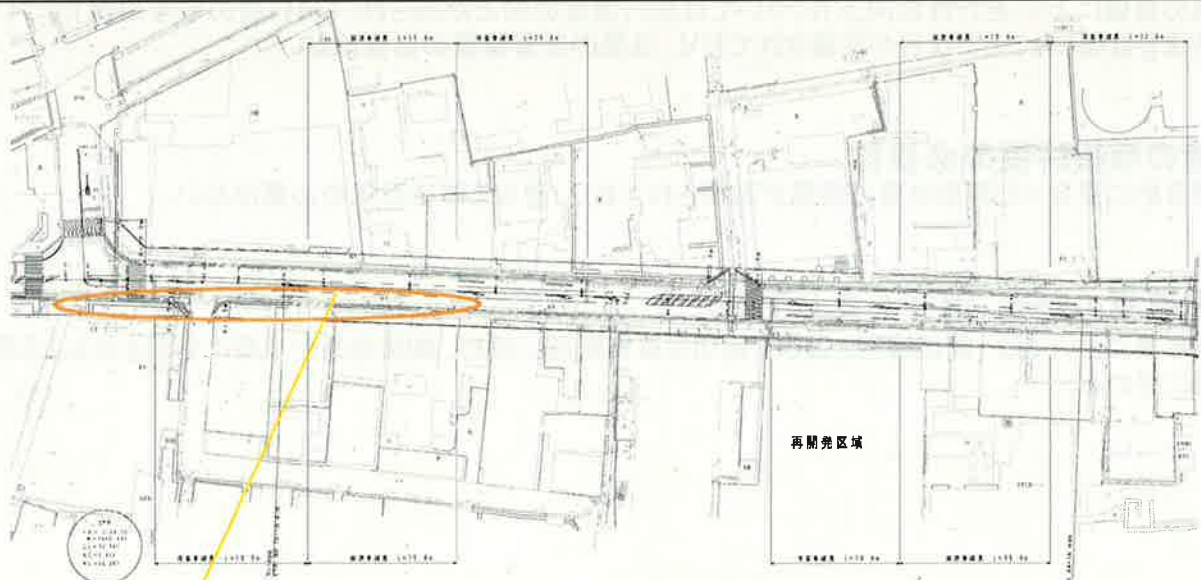
5

4. 費用対効果の算定の基礎となった要因の変化(事業費の増)

【費用対効果の算定基礎となった要因の変化】

事業費の増

29.0億円(前回)→29.3億円(今回)



(事業費増の主内容)

事業費増の内容	増額	主な変更理由
①用地補償費	0.2億円	補償費の増
②構造物取り壊し	0.1億円	取り壊し数量の増

6

5. ヒヤリング調査・結果

沿線地域ヒアリングの結果、道路拡幅・歩道拡幅により、生活環境の改善が実感されていることが確認された。

●ヒアリング調査

- ・沿線自治会長への聞き取り
- ・市役所、銀行、郵便局、商業施設への来訪者

●ヒアリング結果



地区の銀行や商業施設が利用しやすくなった(商業施設利用者)。



道路が広くなり、走りやすくなった。景観もよくなった(郵便局来訪者)。



歩道が広くなり、ゆとりができて、歩きやすくなった(銀行利用者)。



郵便局前の交差点の右折がしやすくなった(自治会長)。



観光客(韓国人等)が増えて、にぎわっている(商業施設利用者)。



観光交流センターが利用しやすくなった(観光客)。

7

6. 対応方針(原案)

○改善措置の必要性

- ◆ 当該工区は、走行性の向上、歩行者の安全確保を目的としている。
- ◆ 事業の整備により「走行性の向上」については旅行速度の向上がみられ、「歩行者の安全確保」については歩道を拡幅したことで状況が改善されており、当面の改善措置の必要はない。

○今後の事後評価の必要性

- ◆ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。

○同種事業の計画・調査のあり方等

- ◆ 同種事業においては、関係機関と連携し適切な事業監理に努め、事業効果が早期に発現されるよう早期完成に努める。

8

事後評価結果（令和元年度）

※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	港湾-1
担当課	対馬振興局 河港課
担当課長名	宇土 勝雄

事業名	比田勝港改修事業 (比田勝港比田勝地区複合一貫輸送ターミナル整備)	事業区分	地方港湾	事業主体	長崎県
起終点	自:長崎県 対馬市 上対馬町 至:長崎県 対馬市 上対馬町	延長	—		

事業概要

- ・泊地(-7.5m) 2,990㎡(11,540㎡)
- ・道路 6×700m
- ・駐車場 5,430㎡
- ・岸壁(-7.0m) 40m
- ・岸壁(-7.5m) 150m
- ・単独護岸 80.6m

事業の目的・必要性

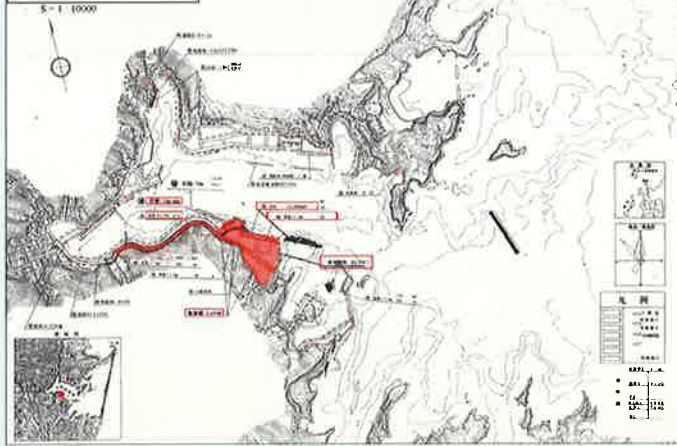
韓国との国際航路が就航する中、既存のターミナル機能が不足していることから、手狭で輻輳している国内・国際旅客ターミナル機能を分離し、人物・物流機能の効率化及び乗降客の安全性・利便性の向上を図る。

事業概要図

位置図



比田勝港整備計画平面図



工期	着工	H	11年度			
	完了	H	26年度			
事業費	当初		33.5億円			
	最終		29.6億円			
B/C	当初	1.35	総便益(B) 56.1億円	総費用(C) 41.5億円	基準年度 H 20年度	
	事後評価時点	1.70	総便益(B) 117.6億円	総費用(C) 69.2億円	基準年度 R 1年度	

便益の主な根拠

- ・輸送コストの削減
- ・移動コストの削減
- ・国際旅客の待ち時間削減
- ・国際旅客船の移動コスト削減

事業の発現状況

比田勝港の国内フェリー用岸壁整備により、国内フェリーと国際高速船が分離され、人流・物流機能の効率化が図られた。

また、国内ターミナル整備により、国内・国際旅客のターミナル機能が分離され乗降客の安全性・利便性の向上が図られた。

事業の
効果等

特になし

事業による
環境変化

<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・比田勝港における韓国人観光客数が大幅増加 (再評価時(H20)40千人)⇒事後評価時(H30)312千人) 	
<p>対応方針</p>	
<p>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> <ul style="list-style-type: none"> ・国内、国際旅客ターミナル機能の分離により、国際旅客の入出国手続きの効率化及び国際旅客の待機時間の解消が図られるなど、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。 	
<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> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の見直しの必要性はないが、今後の同種事業においては、関係機関と連携し適切な事業監理に努め、事業効果が早期に発現されるよう早期完成に努める。 	
<p>特記事項</p>	
<p>なし</p>	

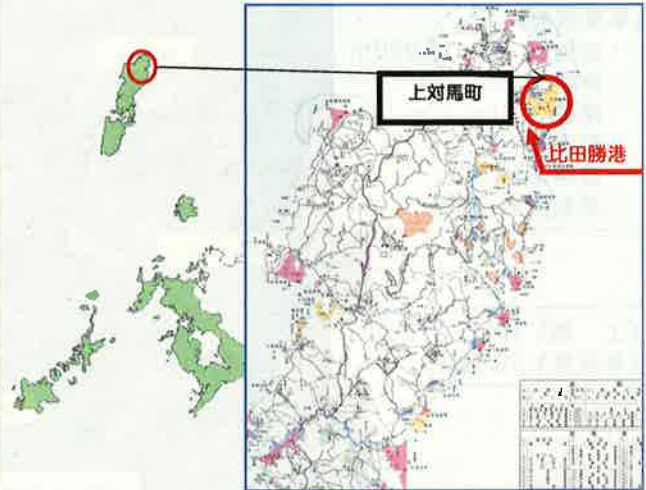
令和元年度 第1回 長崎県公共事業評価監視委員会

事後評価対象事業

港湾-1 比田勝港改修事業
(比田勝地区複合一貫
輸送ターミナル整備)

事業主体 長崎県

事後評価の理由 再評価実施
全体事業費10億円以上
事業完了後5年経過



1

1. 審議経過

審議経過	再評価の理由	工期		事業費 (億円)	B/C	備考
		着工	完了			
当初 (H11新規)	-	H11	H16	18.4	-	【工事概要】 <網代地区> 泊地 (-7.5m) 5,000㎡ (17,400㎡) 泊地 (-7.0m) 350㎡ (500㎡) 岸壁 (-7.5m) 150m 岸壁 (-7.0m) 40m 道路 6×700m
第1回審議 (H20年度)	事業採択後 10年経過	H11	H23	33.5	1.35	【工事概要(変更後)】 <網代地区> 泊地 (-7.5m) 2,990㎡ (11,540㎡) 泊地 (-7.0m) 50㎡ (80㎡) 岸壁 (-7.5m) 150m 岸壁 (-7.0m) 40m 道路 6×700m 駐車場 5,430㎡ 単独護岸 70m 【当初計画からの変更概要】 工事内容見直しによる工期延長 工事内容の見直しによる事業費増額
第2回審議 (R1年度)	事業完了後 5年経過	H11	H26	29.6	1.70	【工事概要(変更後)】 <網代地区> 泊地 (-7.5m) 2,990㎡ (11,540㎡) 岸壁 (-7.5m) 150m 岸壁 (-7.0m) 40m 道路 6×700m 駐車場 5,430㎡ 単独護岸 80.6m 【前回評価からの変更概要】 道路のルート変更による工期延長

2

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

◆事業の目的

韓国との国際航路が就航する中、既存のターミナル機能が不足していることから、手狭で輻輳している国内・国際旅客ターミナル機能を分離し、人物・物流機能の効率化及び乗降客の安全性・利便性の向上を図る。

《事業概要》

- ・泊地 (-7.5m) 2,990㎡
- ・岸壁(-7.5m) 150m
- ・岸壁(-7.0m) 40m
- ・駐車場 5,430㎡
- ・道路 6×700m
- ・単独護岸 80.6m

《工期》 H11～H26

《事業費》 29.6億円



3

3. 1 事業の効果の発現状況

●国内フェリーと国際高速船が同一岸壁を利用せざるを得ず、過密な運航スケジュールとなっていた

●乗降客と貨物車両が混在しており、安全性の確保が課題となっていた



●国内フェリーと国際高速船の岸壁分離

⇒ 新たな岸壁の確保による人流・物流機能の効率化

●国内・国際のターミナル機能分離

⇒ 混雑解消による乗降客の安全性・利便性向上



4

3. 2 事業の効果の発現状況

以前のターミナルの様子

国内・国際ターミナル機能の混在により、ターミナル内が混雑



現在の国内ターミナルの様子

ターミナル機能の分離により、混雑が緩和され、乗降客の安全性・利便性が向上



5

4. 費用対効果の算定の基礎となった要因の変化

◆総事業費 : 33.5億円 (前回) → 29.6億円 (変更)

◆完了年度 : H23 (前回) → H26 (変更)

◆費用対効果 (B/C)

項目	前回 (再評価) (平成20年度)	今回 (事後評価) (令和元年度)
全事業	1.35 = 56.1億円 / 41.5億円	1.70 = 117.6億円 / 69.2億円

〔工期 (完了年度) が延期した要因 (マイナス要因) 〕

- ・ 道路のルート変更 (海岸埋立→陸上掘削) 及び地元調整に伴い遅延した。

〔費用が減少した要因 (プラス要因) 〕

- ・ 道路のルート変更 (海岸埋立→陸上掘削) したことで事業費が減となった。
- ・ 単独護岸の背後埋立を道路掘削土砂を流用したことで事業費が減となった。

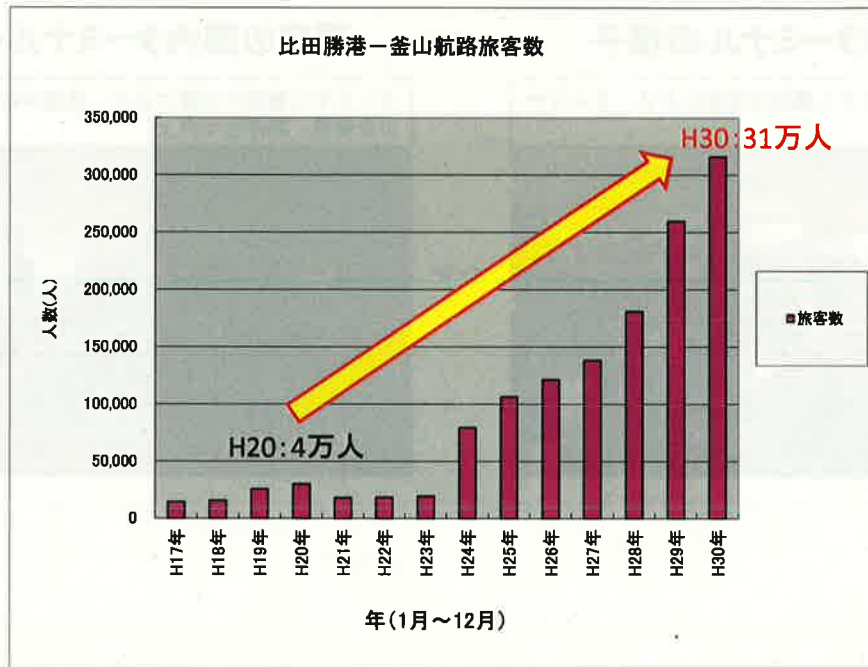
〔便益が増大した要因 (プラス要因) 〕

- ・ 旅客待ち時間短縮便益の増加 (韓国人旅行者の大幅増加)

6

5. 社会経済情勢等の変化

- ・近年、釜山航路の就航船舶の増加（最大で6隻運航）により韓国人観光客等の旅客数が大幅に増加した。（H20:4万人→H30:31万人）



7

6. 対応方針(原案)

○改善措置の必要性

- ◆ 比田勝港の施設が整備されたことにより、旅客待時間短縮等の効果が見られたことから、改善措置の必要性はないと判断している。

○今後の事後評価の必要性

- ◆ 国内・国際旅客ターミナル機能の分離により、国際旅客の入出国手続きの効率化及び国際旅客の待機時間の解消が図られるなど、事業の効果がみられており、更なる事後評価の必要性はないと判断している。

○同種事業の計画・調査のあり方等

- ◆ 本事業の見直しの必要性はないが、今後の同種事業においては、関係機関と連携し適切な事業監理に努め、事業効果が早期に発現されるよう早期完成に努める。