

令和3年度再評価箇所

事業名	J R 長崎本線連続立体交差事業		事業区分	街路事業	事業主体	長崎県
起終点	自：長崎市松山町 至：長崎市尾上町				延長	約2.5km
事業概要	J R 長崎本線の長崎市松山町から長崎駅までの区間において、鉄道を連続立体交差化することにより4箇所の踏切を除却し、踏切による交通渋滞の解消等交通の円滑化を図るとともに、線路により分断されていた東西市街地の一体化による地域活性化に寄与することを目的とした事業である。					
H 1 3 年度 着工準備採択	H 2 0 年度都市計画決定 H 2 1 年度事業認可	H 2 1 年度用地着手	H 2 2 年度工事着手			
全体事業費	494億円	事業進捗率	90.9%	供用済延長	約2.5km	
計画交通量	- 台/日					
費用便益 分析結果	B / C (事業全体) 1.07 (残事業) 3.82	総費用 (残事業)/(事業全体) 39億円/543億円 事業費：14億円/491億円 維持管理費：25億円/ 52億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 149億円/580億円 走行時間短縮便益：146億円 / 561億円 走行費用減少便益：3億円/ 18億円 交通事故減少便益：0億円/ 1億円	基準年 令和3年		

事業の効果等

- ・鉄道の高架化により、4箇所の踏切が除却され、踏切による交通渋滞の解消や踏切事故が無くなることにより、交通の円滑化が図られる。
- ・鉄道により東西に分断された市街地の一体化により地域活性化に寄与する。
- ・西九州新幹線及び長崎駅周辺土地区画整理事業と一体的な整備により、長崎駅西側の土地の有効な活用が可能となる。

関係する地方公共団体等の意見

- ・西九州新幹線および長崎駅周辺土地区画整理事業との一体的な整備促進が望まれている。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成28年3月に長崎県及び長崎市が長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画を公表。
- ・長崎駅周辺土地区画整理区域内において出島メッセ長崎や長崎警察署が完成。また、駅ビル等の開発計画や近隣の土地におけるサッカースタジアムを主とした大規模開発計画が各事業者から発表されている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成28年3月に仮線への切り替え完了。平成28年10月に高架本体工事の現地着手を行い、令和2年3月に高架線への切り替え完了。現在、側道及び交差道路の整備を進めている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・稲佐立体交差における道路計画の見直し検討に伴い、関係機関との協議や道路の設計検討に不測の期間を要し、事業完了が令和5年度となる見通し。

施設の構造や工法の変更等

なし

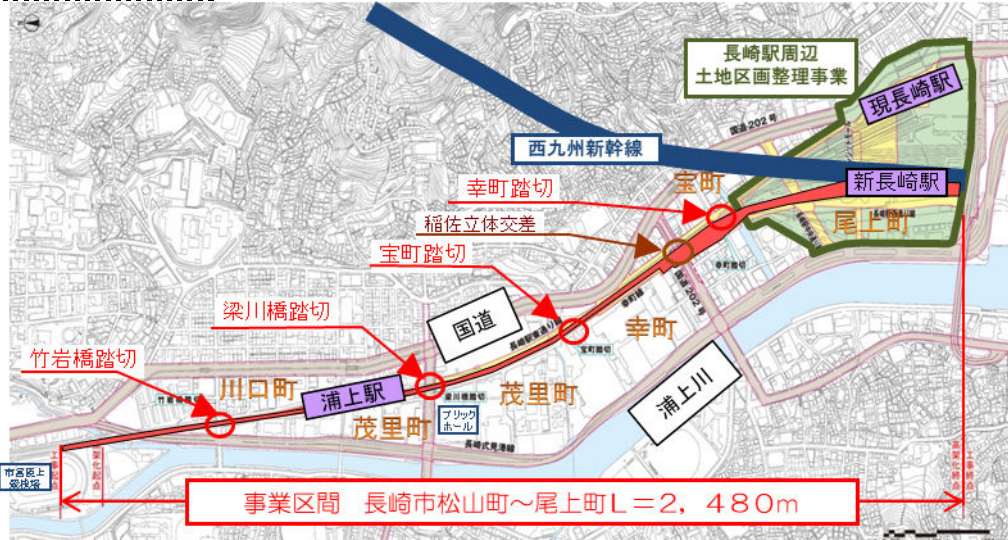
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性に変更はないと考えられる。

事業概要図



総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

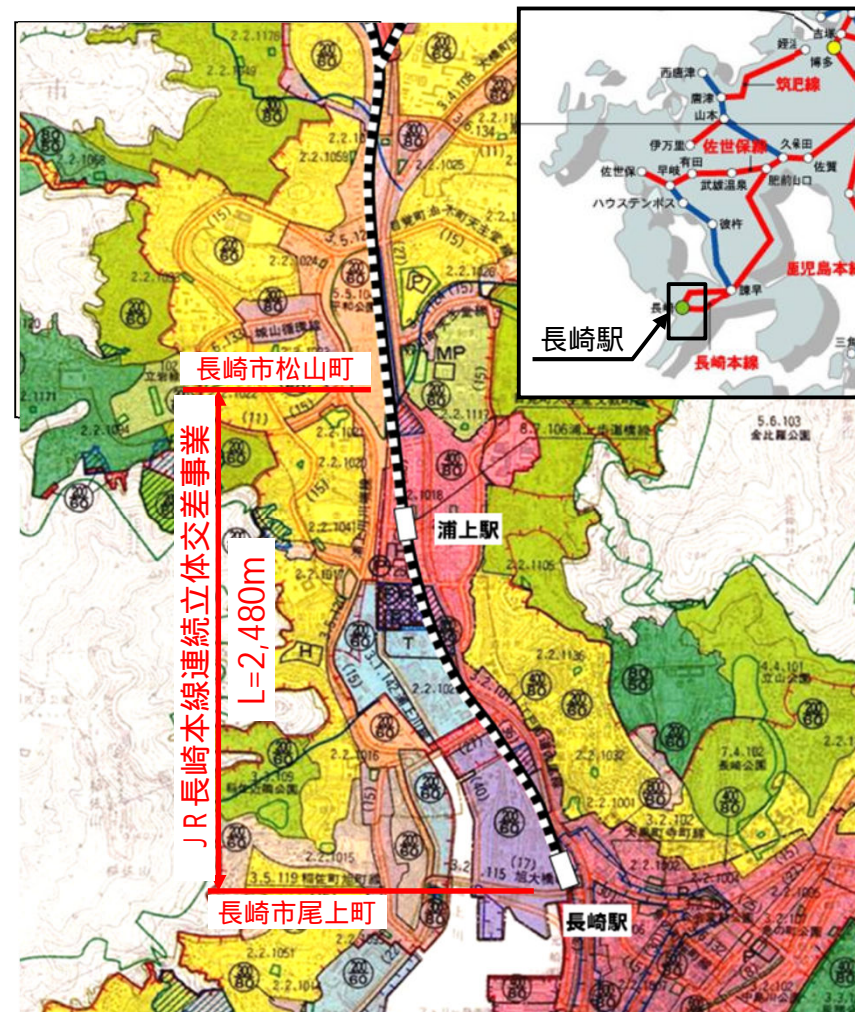
令和3年度 第4回 長崎県公共事業評価監視委員会

再評価対象事業

都政 - 1 JR長崎本線連続立体交差事業

事業主体 長崎県

再評価の理由 再評価後変更



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	-	H 1 3	H 2 7	348.0	2.15	【工事概要】 延長=2.5km 工事方式：仮線方式 除却踏切：4箇所
第1回審議 (H17)	着工準備採択後5年経過	H 1 3	H 3 3	348.0	1.74	【当初評価からの変更概要】 都市計画手続き難航による工期延長
第2回審議 (H22)	再評価後5年経過	H 1 3	H 3 2	396.0	1.11	【前回評価からの変更概要】 設計の進捗に伴う事業費増額
第3回審議 (H27)	再評価後5年経過	H 1 3	H 3 2	396.0	1.09	(前回計画からの変更点なし)
第4回審議 (H30)	再評価後変更	H 1 3	H 3 3	426.0	1.06	【前回評価からの変更概要】 駅舎デザインの変更による事業費増額 と工期延長
第5回審議 (R1前回)	再評価後変更	H 1 3	R 3	494.2	1.03	【前回評価からの変更概要】 支障物の発生、労務費・材料費の単価 上昇等による事業費増額
第6回審議 (R3今回)	再評価後変更	H 1 3	R 5	494.2	1.07	【前回評価からの変更概要】 便益発生年の見直し 計画の見直し検討に伴う工期延長

2. 目的・事業概要・これまでの経緯

目的

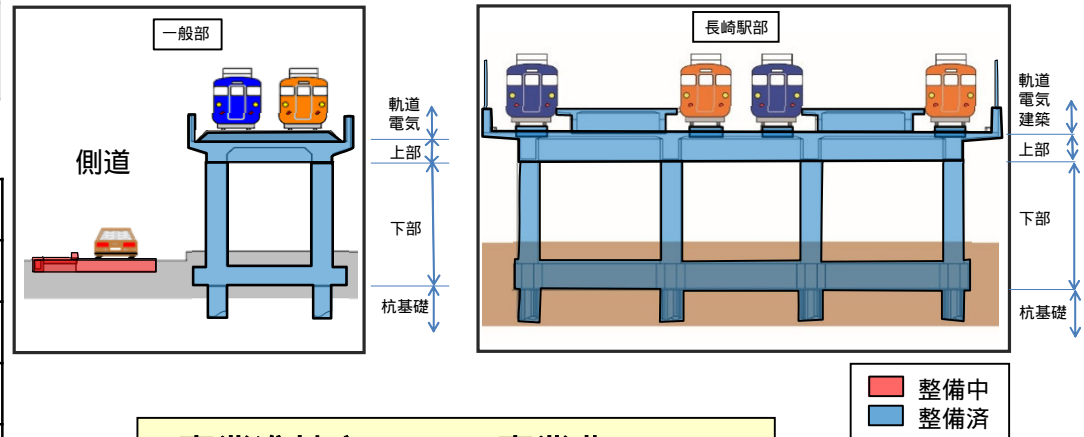
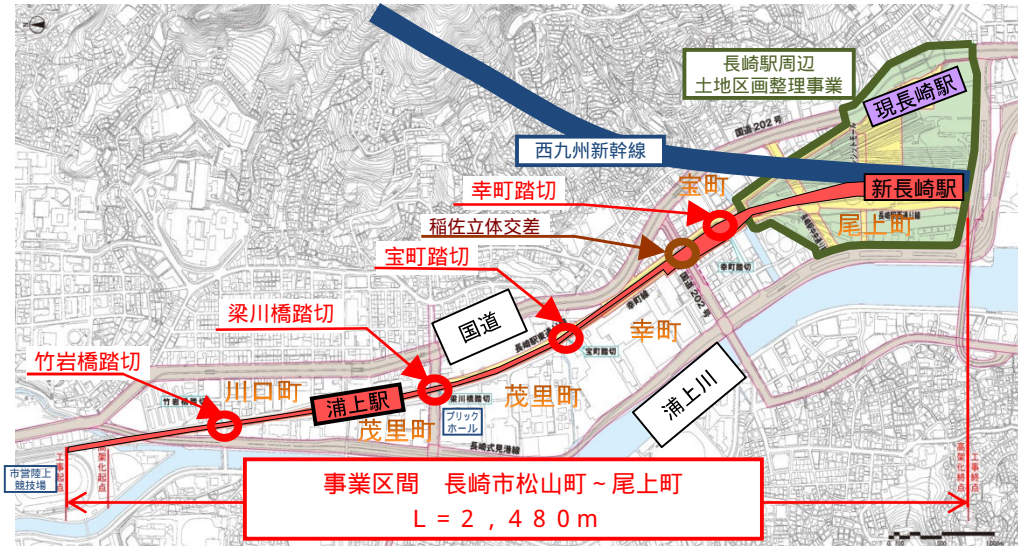
JR長崎本線の長崎市松山町から長崎駅までの区間において、鉄道の高架化により踏切を除却し、踏切による事故や交通渋滞の解消等、交通の円滑化を図るとともに、線路により分断されていた東西市街地の一体化による地域活性化に寄与することを目的としている。

事業概要

計画延長	L=2,480m
工事方式	仮線方式
除却踏切	竹岩橋踏切、梁川橋踏切、宝町踏切、幸町踏切

事業経過・予定

平成13年度	着工準備採択
平成21年度	事業認可、用地着手
平成22年度	工事着手
平成27年度	仮線切替
令和元年度	高架切替、浦上駅・長崎駅新駅舎開業
令和5年度予定	側道整備完了



事業進捗率 90.9% (事業費ベース)
用地進捗率 100% (面積ベース)

3. 事業の効果・必要性

< 交通の円滑化 >

現状では踏切による交通渋滞や緊急車両の交通遮断等が発生。
鉄道を高架化し事業区間内の4箇所の踏切を除却することで、
踏切による交通渋滞や踏切事故の解消等が図られる。

< 東西市街地の一体化 >

鉄道によって分断された東西市街地の一体化による地域
活性化に寄与することが期待される。

西九州新幹線及び長崎駅周辺土地区画整理事業との一体的な整備により長崎駅周辺の土地の有効活用が可能。



踏切による交通渋滞

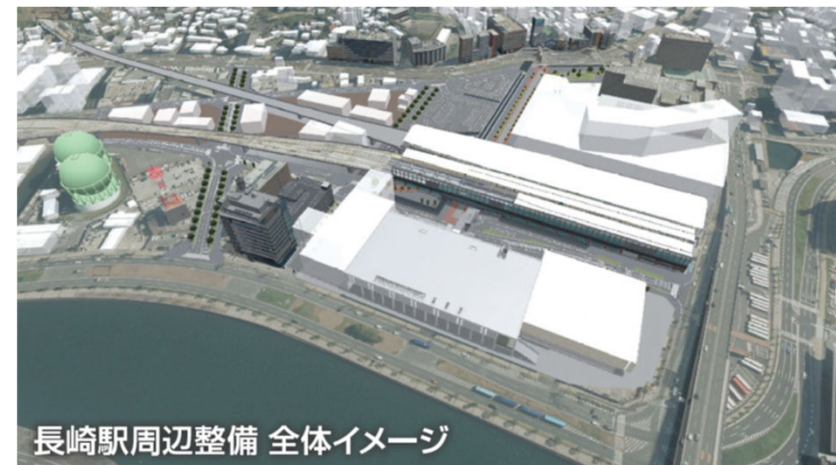
踏切による緊急車両の交通遮断



竹岩橋踏切の高架状況



梁川橋踏切の高架状況



長崎駅周辺整備 全体イメージ

4. 事業の進捗状況

- ・令和2年3月にJR線の高架切替が完了し、区間内の4箇所の踏切が除却された。
- ・今後、側道(長崎駅東通り線、幸町線)などの道路工事を行う。



竹岩橋踏切



梁川橋踏切

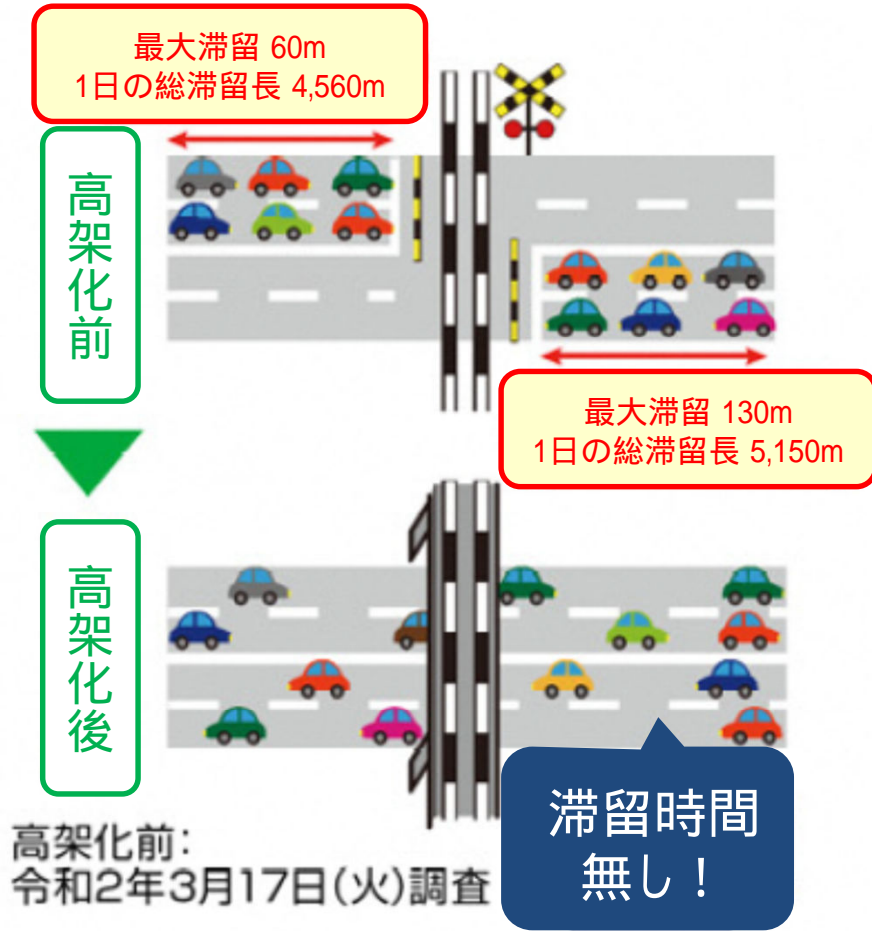


5. 高架切替による効果の発現

・高架切替による踏切除却に伴い、交通円滑化や安全性向上などの効果が発現。

●踏切による交通遮断・渋滞の解消

●近隣の幹線道路における交通の円滑化



踏切遮断前詰まりによる交差点内滞留回数の変化



道路利用者webアンケート:
令和2年5月実施 長崎市、時津町、長与町の自動車、バイク利用者1,370人に対して実施

6. 上位計画への位置付け・関連事業の状況

西九州新幹線

- ・令和4年秋の開業に向け整備中。
- ・令和2年9月に本線土木工事が完了し、令和3年11月にレール敷設が完了。現在、電気・機械・各駅舎等の工事を行っている。
- ・新幹線長崎駅の駅舎建築工事もほぼ完成状態で、令和4年3月頃竣工の予定。

長崎駅周辺土地区画整理事業

- ・新しい長崎駅駅舎の東西駅前広場の他、官民の開発が進められている。
- ・駅西口においては、長崎警察署が令和2年3月に新庁舎移転、出島メッセ長崎が令和3年11月に開業。
- ・駅東口においては、東口駅前広場の他、JR九州による新長崎駅ビルの開発が進められている。

長崎スタジアムシティプロジェクト

- ・本事業の高架区間に隣接する三菱重工長崎造船所幸町工場の跡地において、ジャパネットホールディングスグループによるサッカースタジアムを中心にアリーナ・オフィス・商業施設・ホテルなどの一体開発計画が進められている。
- ・当該地は、大規模工場跡地を計画的に土地利用転換し、良好な商業業務地を形成するため、令和3年3月に用途地域を工業地域から商業地域に変更した。
- ・現在、工場跡の解体が完了し更地となっており、令和6年の完成を目指して工事が進められる予定。

7. 事業期間の見直し

計画の見直し検討

- ・稲佐立体交差の計画見直し検討に伴い、事業期間の見直しを行う。



現況写真

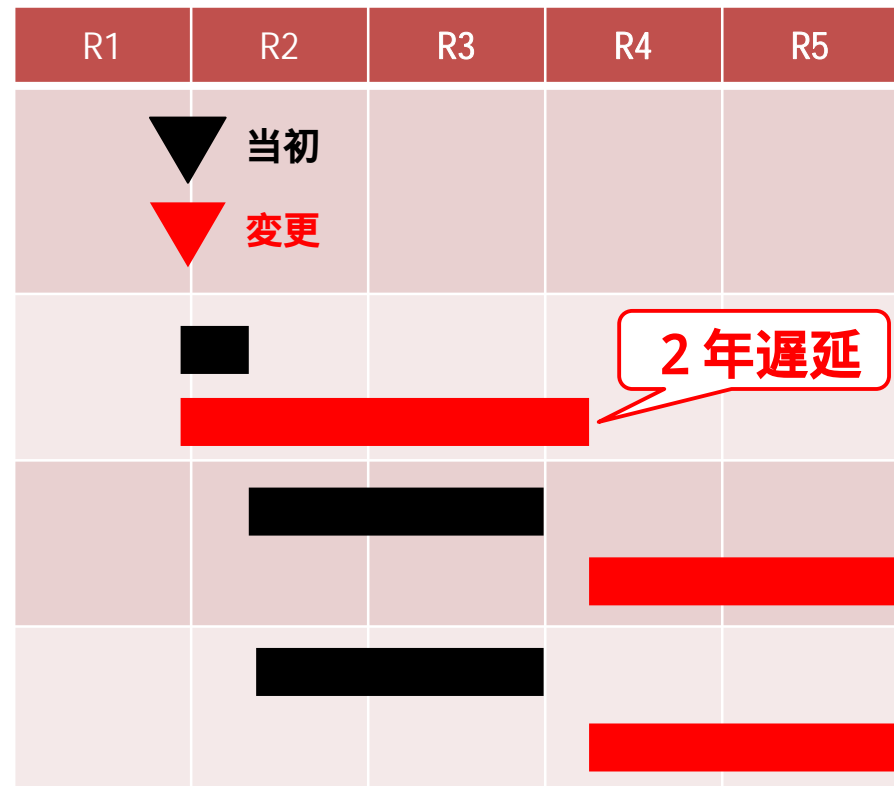
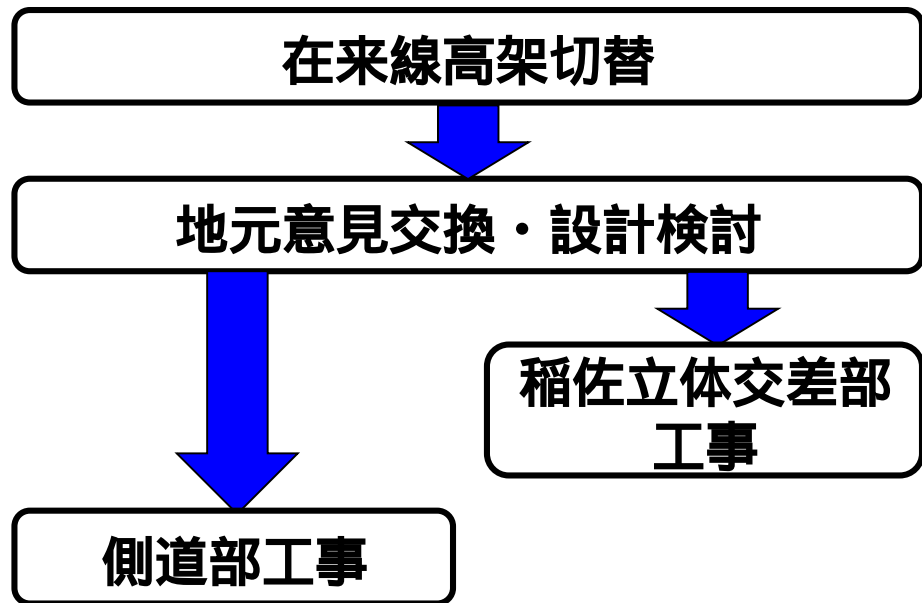
宝町交差点側から撮影



7. 事業期間の見直し

計画の見直し検討

- ・稲佐立体交差の平面化工事の実施に先立ち地元との意見交換を行ったところ、平面化後の浸水被害への心配の声や、交差点における歩行者交通への配慮を求める意見が多数あった。
- ・現在、これらの声を受けて、道路計画の在り方について、地元と対話を重ねながら、社会情勢の変化なども踏まえた計画の再検討を行っており、これに伴う関係機関との協議や道路の設計検討に不測の日数を要したことから、工事着手が遅れ、工事完了が2年遅れる見込みとなった。



8. 事業の投資効果

◆ 費用対効果(B/C)

項目	前回評価 (令和元年度)	今回評価 (令和3年度)
残事業	2.82 = 521億円 / 185億円	3.82 = 149億円 / 39億円
全事業	1.03 = 521億円 / 505億円	1.07 = 580億円 / 543億円

[費用]

- ・鉄道施設の整備に要する費用、関連道路の整備及び維持管理に要する費用

[便益]

- ・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益

[プラス要因]

- ・便益発生年(供用開始年)の見直し(R2からの踏切除却による効果発現を考慮)

[マイナス要因]

- ・工期の延長(計画の見直し検討)

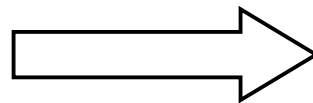
◆ B/Cでは計測できない効果

- ・東西市街地の一体化による土地利用の増進
- ・駅舎デザインの高質化による景観の向上
- ・高架下空間の有効活用による利用可能用地の創出
- ・踏切による一旦停止の解消に伴うCO2排出量の削減

9. 対応方針(原案)

- ◆ 長崎駅から浦上駅周辺のエリアにおいて、鉄道の高架化により踏切を除却し、交通の円滑化を図るとともに、鉄道で分断されていた東西市街地の一体化により、地域の活性化に高く寄与する事業である。
- ◆ 事業進捗率は事業費ベースで約91%[449.0億円/494.2億円](令和2年度末)であり、用地進捗率は100%となっている。
- ◆ 西九州新幹線の令和4年度完成・開業に合わせて、長崎市から長崎駅周辺土地区画整理事業との一体的な整備促進が望まれている。
- ◆ これまで可能な限りコスト縮減を図ってきており、事業効率化に大きく寄与する新たなコスト縮減は見込めない。
- ◆ 道路整備を含む事業全体の完了は遅れるものの、鉄道の高架化による踏切除却の効果は発現しており、費用対効果は見込まれる。

対応方針
(原案)



継続