

新規事業採択時評価結果（令和5年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 環境安全・防災課
担当課長名：高松 諭

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|--|-------|-----------|------|-----|
| 事業名 | 地高ICアクセス 主要地方道 長崎畝刈線（滑石工区） | 事業区分 | 地方道 | 事業主体 | 長崎県 |
| 起終点 | 自：長崎県長崎市滑石2丁目 至：長崎県西彼杵郡時津町野田郷 | 延長 | 1.4 km | | |
| 事業概要 | <p>主要地方道長崎畝刈線（滑石工区）は、現在事業中の高規格道路 長崎南北幹線道路の（仮称）滑石 IC への1次アクセス道路として長崎市街を結ぶネットワークの一部を形成する道路であり、長崎市滑石2丁目～西彼杵郡時津町野田郷までの延長約1.4 kmを整備するものである。</p> | | | | |
| 事業の目的、必要性 | <p>当該道路の整備により、（仮称）滑石 IC へ流入・流出する交通流を円滑に処理することで、地域間の物流、生活拠点のネットワーク強化、災害時の輸送路の確保を行うものである。また、当該道路の整備により、国道206号のリダンダンシーを確保するとともに、並行する国道206号や県道、市道の交通量分散により、市内の慢性的な渋滞緩和や事故リスクの低減を図り、交通円滑化の向上が期待される。</p> | | | | |
| 全体事業費 | 70億円 | 計画交通量 | 13,700台/日 | | |



関係する地方公共団体等の意見

- 都市計画決定の手続きにおいて、地元自治体や周辺住民と合意形成を図っている。（R3.11.5 都市計画決定）
- 沿線自治体で構成される「西彼杵道路・長崎南北幹線道路建設促進期成会」から、本事業の新規事業化の要望活動が行われている。

学識経験者等の第三者委員会の意見

- 学識経験者、関係行政機関、県議会議員の代表者等20名で構成する長崎県都市計画審議会（R3.10.27）において意見を聴取した上で、当該道路の都市計画決定を行っている。

事業採択の前提条件

- 費用対便益：便益が費用を上回っている。
- 地元自治体である長崎市、時津町から新規事業化の要望を受けており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|---------------------|--|--|-------------|
| 費用対便益 | B/C | 1.3 | 総費用 51億円 事業費：51億円 維持管理費：0.27億円 | 総便益 67億円 走行時間短縮便益：48億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：3.3億円 | 基準年 令和4年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C=1.3 (交通量 -10%) | B/C=1.3 (交通量 +10%) | |
| | | 事業費変動 | B/C=1.2 (事業費 +10%) | B/C=1.5 (事業費 -10%) | |
| | 事業期間変動 | B/C=1.2 (事業期間 +20%) | B/C=1.4 (事業期間 -20%) | | |
| 事業の影響 | 自動車や歩行者への影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | |
| | | 渋滞対策 | ◎ | <ul style="list-style-type: none"> 交通の転換により、現道の交通渋滞が緩和する。 当該事業の整備により交通が転換し、国道206号横道交差点～井手園交差点間の円滑化が図られ交通渋滞が緩和することが期待される。 現道混雑度 1.23→0.97 | |
| | | 事故対策 | ◎ | <ul style="list-style-type: none"> 交通の転換により、混雑解消により現道の事故減少が図られる。 国道206号横道交差点～井手園交差点間の死傷事故率 108.7件/億台km (参考：県全体一般国道(県管理) 47.5件/億台km) | |
| | 歩行空間 | — | <ul style="list-style-type: none"> 注目すべき影響はない。 | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | <ul style="list-style-type: none"> 国道206号横道交差点～井手園交差点間の旅行速度が向上し、住民生活の利便性向上に寄与することが期待される。 国道206号横道交差点～井手園交差点間の旅行速度(混雑時)：現状19.0km/h→将来27.5km/h | |
| | | 地域経済 | ◎ | <ul style="list-style-type: none"> 優良な民間都市再生事業として国土交通大臣から認定された「長崎スタジアムシティプロジェクト」が長崎市街で進行中。交流人口の拡大が期待される中で、当該道路が長崎南北幹線道路と一体となって機能することで、長崎スタジアムシティと県北部・県外とのアクセス向上が図られる。 | |
| 災害 | | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 国道206号とダブルネットワークが形成することで、災害時においても南北方向のアクセスを確保する。 | | |
| 環境 | | ○ | <ul style="list-style-type: none"> 通過交通の排除により、現道における沿道環境の改善が見込める。 CO2排出量削減 約7,420t/年→約3,428t/年(約53%削減) NOx排出量削減 約25t/年→約11t/年(約57%削減) SPM排出量削減 約2.3t/年→約1.0t/年(約57%削減) | | |
| | 地域社会 | ◎ | <ul style="list-style-type: none"> 新興住宅地である豊洋台や鳴見台がある三重地区から、長崎市街地間の通勤・通学、買い物などの都市活動の利便性向上が図られる。 豊洋台の人口伸び率：1.12 (R3年前年比) 長崎市内第4位 | | |
| 事業実施環境 | | | <ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定完了 (R3.11.5) 沿線自治体で構成される「西彼杵道路・長崎南北幹線道路建設促進期成会」から、本事業の新規事業化の要望活動が行われている。 | | |

採択の理由

事業主体である長崎県が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が1.3と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、慢性的な交通渋滞が発生している国道206号の渋滞緩和や事故リスクの低減などが見込まれることから、当該事業の整備の必要性・効果は高いものと判断される。
以上により、本事業は令和5年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

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