

## 再評価結果（令和6年度継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：高松 諭

<b>事業名</b>	一般国道208号 ありあけかいえんがんどうろ 有明海沿岸道路（大牟田～大川） おおむた おおかわ		<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 九州地方整備局
<b>起終点</b>	自：福岡県大牟田市新港町 おおむた しんこうまち 至：福岡県大川市大野島 おおかわ おおのしま		<b>延長</b>	27.5km		
<b>事業概要</b>						
荒尾道路、有明海沿岸道路（大牟田～大川）、大川佐賀道路は、高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。						
S63年度事業化		H10年度都市計画決定 (H19年度変更)		H2年度用地着手		H12年度工事着手
<b>全体事業費</b>	2,631億円		<b>事業進捗率</b> (令和5年3月末時点)	約84%	<b>供用済延長</b>	27.5km
<b>計画交通量</b>	15,500～43,200台/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.8 (1.7) (残事業) 3.1 (5.5)	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 1,599/6,165億円 (事業費：1,321/5,663億円 維持管理費：142/366億円 更新費：136/136億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 4,944/10,918億円 (走行時間短縮便益：4,636/9,499億円 走行経費減少便益：199/1,087億円 交通事故減少便益：109/333億円)	<b>基準年</b> 令和5年		
<b>感度分析の結果</b>						
【事業全体】 交通量：B/C=1.5～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.7～1.8（事業期間 ±20%）						
【残事業】 交通量：B/C=2.6～3.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.9～3.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.7～3.4（事業期間 ±20%）						
<b>事業の効果等</b>						
①広域交通ネットワークの形成 ・有明海沿岸道路の整備により、大牟田市～鹿島市の所要時間が短縮。沿岸8都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセス性向上による物流効率化などが期待される。						
②交通混雑の緩和・交通安全性の向上 ・有明海沿岸道路の整備により、並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑が緩和するとともに、死傷事故件数が減少することが期待される。						
③生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減)						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>						
大牟田市をはじめとする4市等で構成される①有明海沿岸道路建設促進福岡県期成会（会長：大牟田市長）や福岡県、佐賀県、熊本県の県議会議員で構成される②有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議等により早期整備の要望を受けている。（①令和5年10月、②令和5年8月）						
<b>県の意見</b> (福岡県) 有明海沿岸道路（大牟田～大川）は、広域交通ネットワークを形成し、地域間の連携・交流を担う高規格道路であり、物流の効率化や周辺道路の混雑緩和等、その整備効果は広域的かつ多大なものであると期待される。 従って、「対応方針（原案）」案のとおり事業を継続すべきと考える。 今回、事業費の見直しにより増額となっているが、新技術の活用等により更なるコスト縮減に努めていただくとともに、4車線化の早期完成に向け、引続き事業の推進をお願いしたい。						

(熊本県)

今回意見照会のありました一般国道208号荒尾道路および有明海沿岸道路（大牟田～大川）に関する国の「対応方針（原案）」案については、異存はありません。

有明海沿岸道路は、佐賀、福岡、熊本の3県にまたがる広域的な経済交流圏を創出するとともに、激甚化、頻発化する大規模災害に対応する「命の道」としての役割も果たす重要な道路です。また、九州全体の産業や地域の活性化、観光振興に資するとともに、地域間の安定的な物流を確保するためにも、本道路の早期整備が必要です。

つきましては、現在事業中の三池港IC連絡路や荒尾道路の整備推進と併せて、荒尾市～長洲町間の早期事業化、長洲町～玉名市間の計画段階評価の早期完了、玉名市～熊本市間の早期整備に向けた取組みを推進していただきますよう、特段の配慮をお願いします。

なお、本県では、半導体関連企業の立地が相次いでおり、沿線地域においても、企業進出が進むとともに、新たな産業団地が計画されている状況です。加えて、三池港ICが位置する大牟田市と、隣り合う荒尾市は、歴史的に結びつきが強く、相互の交流も活発な地域であることから、三池港ICについては、熊本方面へのアクセスが可能となるフルインターチェンジを早期に整備していただきますよう、併せてお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、交通量は約2万台/日で推移し、また、一世帯あたりの自動車保有台数も熊本県・福岡県・佐賀県合計及び九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。

事業化時と比較して、社会的情勢の大きな変化は認められない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度に事業化、用地進捗率約98%、事業進捗率約84%（令和5年3月末時点）

令和2年度までに、三池港IC<sup>みいけこう</sup>～大野島IC<sup>おおのしま</sup>間 延長27.5km（自専部2/4）開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

物価上昇による資機材及び労務費等の増、地盤条件の見直しによる橋梁基礎形状の変更、支障物件回避に伴う橋梁形式の変更。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

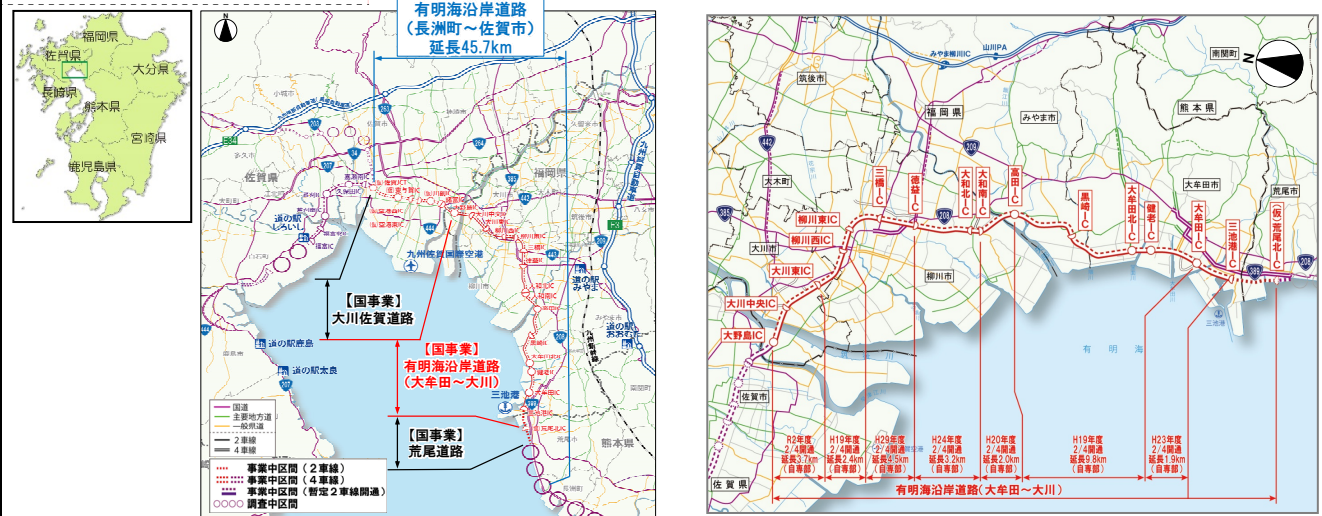
対応方針

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、重要性は変わらないと考えられる。

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の。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。