

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課

担当課長名：前佛 和秀

事業名	一般国道497号 <small>い ま り ま つ う ら</small> 伊万里松浦道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：佐賀県伊万里市東山代町長浜 <small>い ま り ひ が し や ま し る ち ょ う な が は ま</small> 至：長崎県松浦市志佐町 <small>ま つ う ら し き ち ょ う</small>	延長	17.2km		
事業概要					
伊万里松浦道路は、西九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、九州北西部の広域的な連携を図り、地域活性化や観光の支援等を目的とした事業である。					
H9年度事業化	H17年度都市計画決定 (一年度変更)	H19年度用地着手	H20年度工事着手		
全体事業費	約712億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約61%	供用済延長	10.3km
計画交通量	9,300～13,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 1.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 225/830億円 事業費：203/764億円 維持管理費：22/66億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 398/1,164億円 走行時間短縮便益：362/1,105億円 走行経費減少便益：29/46億円 交通事故減少便益：6.9/14億円	基準年 令和2年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.4（事業期間±20%）					
【残事業】交通量：B/C=1.6～1.9（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.6～1.9（事業期間±20%）					
事業の効果等					
①広域交通ネットワークの形成					
・九州北西部の地域経済活性化に貢献する道路である。					
・沿線には玄海原子力発電所があり、緊急時の避難路として設定されているほか、災害時には九州横断自動車道とダブルネットワークを形成する。					
②地域経済の活性化					
・更なる雇用創出による地域経済の活性化が期待される。					
③観光振興の支援					
・松浦IC付近の「道の駅」では利用者・売上が増加しており、伊万里松浦道路の整備が進むことで、周辺観光施設へのアクセスが向上し、沿線地域の観光産業への更なる支援が期待される。					
④物流の効率化					
・輸送時間の短縮や荷傷み軽減により、水産業では鮮度が重要な鮮魚の輸送に貢献しており、伊万里松浦道路の整備が進むことで、地域産業の更なる活性化が期待される。					
⑤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 ₂ , NO ₂ , SPM削減）					

関係する地方公共団体等の意見

唐津市・伊万里市をはじめとする8市4町で構成される①西九州自動車道建設促進期成会(会長：伊万里市長)、西九州自動車道の沿線3県や福岡市及び関係道路管理団体(各県道路公社・西日本高速道路(株))で構成される②西九州自動車道建設推進協議会(会長：長崎県知事)等により早期整備の要望を受けている。
(①令和2年10月、②令和2年10月)

県の意見：

(佐賀県)

整備を強く望んでいるところであり、継続することについては、異議ありません。

小さな都市が各地に点在する分散型県土を形成している当県において、地域資源を活かした産業振興等を推進するためには、広域的な幹線道路網の整備が不可欠であることから、重点的に取り組んでいる。また、令和2年11月には、国土交通省において、西九州自動車道が災害に強い道路網として選定されたが、本県では平成30年7月、令和元年8月、令和2年7月豪雨において、甚大な被害を受けており、災害発生時の避難、救急救援物資の運搬など防災機能を強化した「命をつなぐ道」としての役割も期待されている。今後未整備区間の整備を推進し、防災・減災、国道強靱化に向けた、災害に強い道路網を構築することが重要である。西九州自動車道は、福岡県から唐津市・伊万里市を結ぶ重要な道路であり、伊万里港において、コンテナ取扱量が高い水準で推移していることについても、西九州自動車道の整備が大きく寄与しているところである。伊万里松浦道路が整備促進されることにより、さらなる人・物の交流が促進させると期待しており、整備を進めて頂きたい。

(長崎県)

一般国道497号西九州自動車道は、九州西北部の主要都市間の連携強化・一体化を促し、地域経済の発展、活性化に寄与する道路であります。このうち、伊万里松浦道路は県北地域における農水産物等の輸送時間短縮などによる販路拡大、工業団地への企業進出に伴う新たな雇用の拡大などが期待されております。平成30年度には調川ICから松浦ICが完成し、移動時間の短縮などの効果が現れており、地域が持つポテンシャルを最大限発揮させるためにも、早期の全線開通が望まれているところです。このような状況であることから、「対応方針(原案)」のとおり事業を継続し、早期完成に向けて取り組んでいただきますようお願いいたします。

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時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ものの、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・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状況にある。

開通区間を含む断面交通量は約7~8千台/日で推移しており、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成9年度に事業化、用地進捗率約58%、事業進捗率約61%(令和2年3月末時点)

平成26年度：山代久原ICやましろうくばら～今福ICいまふく間 延長5.5km(2/2) 部分開通

平成29年度：今福ICいまふく～調川ICつぎのかわ間 延長2.6km(2/2) 部分開通

平成30年度：調川ICつぎのかわ～松浦ICまつうら間 延長2.2km(2/2) 部分開通

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の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

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。

※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。