

事後評価結果（令和4年度）

担当課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課
 担当課長名：松村 泰典

事業名	一般国道497号 <small>からつしまり</small> 唐津伊万里道路	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：佐賀県唐津市原 至：佐賀県伊万里市南波多町府招	延長	18.1km		

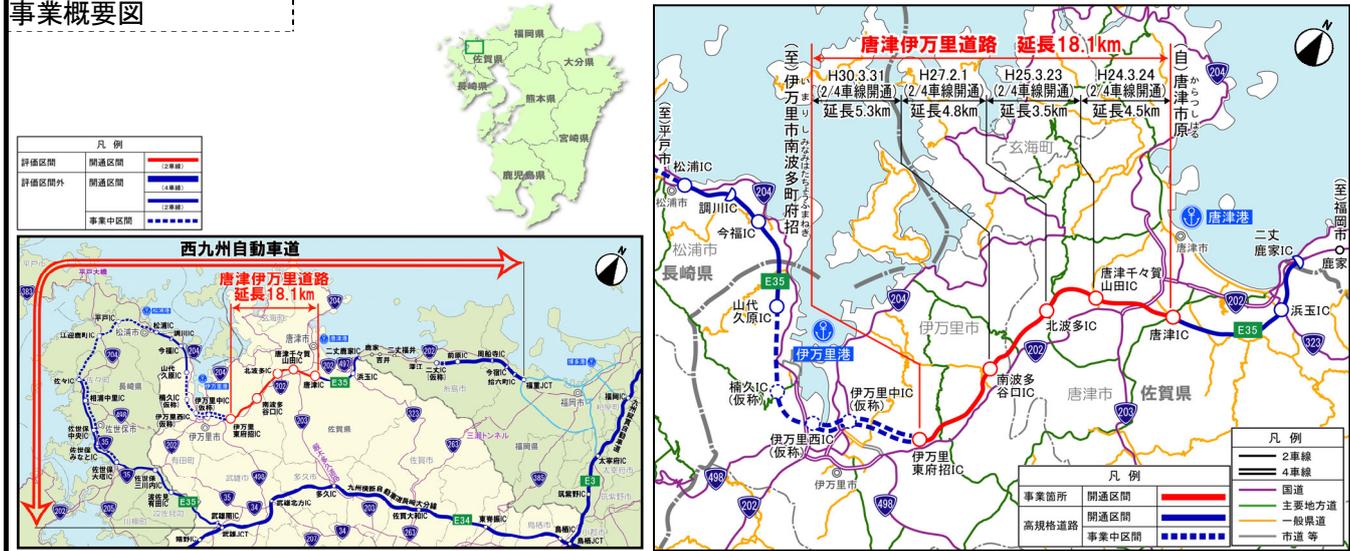
事業概要

唐津伊万里道路は、西九州自動車道の一部を形成する高規格道路で、延長18.1kmの完成4車線の事業であり、平成4年度に事業化し、平成29年度に暫定2車線で開通している。

事業の目的・必要性

本事業は、地域間の連携を図り、地域の活性化や物流の効率化に寄与するとともに、国道202号の災害時における代替路線としての機能確保を目的とした事業である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：H4年度 都市計画決定：一年度	用地着手：H10年度 工事着手：H14年度	供用年：(当初) —/R7 (暫定/完成) H29/—	変動	—倍	
	事業費	計画時 (名目値) —/ 878億円 (暫定/完成) (実質値) —/ 882億円	実績 (名目値) 722億円/— (暫定/完成) (実質値) 727億円/—		変動	—倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (R12) —/29,700台/日	実績 (暫定/完成)	9,400台/日/—	変動	—%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	43.1 → 71.3km/h (供用直前年次)H22年度 (供用後年次)R3年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	61 → 31件 (供用直前年次)H23年 (供用後年次)R1年			
	費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C 2.0	総費用 755億円 事業費：685億円 維持管理費：70億円	総便益 1,485億円 走行時間短縮便益：1,191億円 走行経費減少便益：187億円 交通事故減少便益：107億円	基準年	平成18年	
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.2	総費用 1,280億円 事業費：1,163億円 維持管理費：117億円	総便益 1,504億円 走行時間短縮便益：1,258億円 走行経費減少便益：166億円 交通事故減少便益：80億円	基準年	令和4年	
	事業遅延による コスト増	費用増加額	—億円	便益減少額	—億円		
	事業遅延の理由	特になし。					

	<p>交通量変動の理由</p> <p>—</p>
	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保（並行する国道202号の損失時間の削減：削減率約9割） ・物流効率化の支援（伊万里港(重点港湾)への輸送時間短縮：唐津IC～伊万里港（約11分短縮） ・国土・地域ネットワークの構築（日常生活圏の中心都市へのアクセス向上：唐津市～伊万里市（約8分短縮） <p style="text-align: right;">他5項目について効果の発現が見られる。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害に強いネットワークの構築（唐津伊万里道路は災害時における代替路として機能しており、地域住民の安全・安心確保に寄与。）
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>当該道路は、環境影響評価を平成5年に実施しており、予測の結果、大気汚染、水質汚濁、地形・地質、動物及び景観について環境保全目標を満足している。</p> <p>騒音については、環境保全目標を上回ることが予測されたため、遮音壁を設置するなどの適切な環境保全対策を講じている。なお、遮音壁等の設置を実施するにあたって、沿道の土地利用などの地域状況や交通量の推移による騒音の状況等を勘案して、適切な保全措置を講じている。</p> <p>植物については、生息確認地点の改変が予測されたため、必要に応じて、対象種の生息状況及び周辺の生育環境を確認の上、適切な措置を講じている。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>並行する国道202号の騒音値は、環境基準値を満足している。 （昼間：74dB→70dB、夜間：69dB→63dB）</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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九州全体より高い状況にある。 ・並行現道である国道202号と唐津伊万里道路を合わせた交通量は約1.7万台/日前後で推移している。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>・唐津伊万里道路の整備により、「広域交通ネットワークの形成」、「災害に強いネットワークの構築」、「交通混雑の緩和・交通安全性の向上」について、一定の効果が得られており、また、「地域産業支援・物流効率化」、「地域経済の支援」といった波及的効果にも貢献していることから当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。</p>
	<p>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"> ・唐津伊万里道路の早期開通に向け、国・県・市で事業進捗に関する情報共有や各関連事業との調整など、関係者間の連携を図った。また、関係機関が一体となり、地元住民との調整、用地買収に対応した結果、円滑な用地買収、工事着手に繋がった。 ・早期整備のためには、関係機関が連携・一体となり、整備を進めていくことが重要である。
	<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>

※ 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。