

再評価結果（令和7年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・技術課

担当課長名：西川 昌宏

事業名	一般国道497号 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：佐賀県伊万里市南波多町府招 至：佐賀県伊万里市東山代町長浜							延長	6.6km	
事業概要										
伊万里道路は、西九州自動車道の一部を構成し、地域間の連携を図り、企業進出や観光振興による地域の活性化に寄与するとともに、物流の効率化を図ることを目的とした事業である。										
H7年度事業化			H18年度都市計画決定			H22年度用地着手			H28年度工事着手	
全体事業費		約429億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約57%		供用済延長		0.0km
計画交通量		18,800～21,300台／日								
費用対効果分析	B/C	EIRR		総費用		総便益		基準年		
	(事業全体)	(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)				
	1.1			204/ 448億円		499/ 499億円				
	(参考) 1.8 [2%]	4.4 %		事業費： 174/ 419 億円		走行時間短縮便益： 412/ 412 億円		令和6年		
	2.3 [1%]			維持管理費： 29/ 29 億円		走行経費減少便益： 63/ 63 億円				
	(残事業)	(残事業)				交通事故減少便益： 24/ 24 億円				
	(参考) 2.4	10 %								
3.6 [2%]			感度分析		(事業全体)		(残事業)			
4.3 [1%]			交通量		B/C= 0.9～1.3 (±10%)		交通量		B/C= 2.0～2.9 (±10%)	
			事業費		B/C= 1.1～1.2 (±10%)		事業費		B/C= 2.3～2.7 (±10%)	
			事業期間		B/C= 0.97～1.2 (±20%)		事業期間		B/C= 2.1～2.7 (±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への貢献が期待され、九州横断自動車道とダブルネットワークを形成することにより、災害時の貢献が期待される。										
②物流の効率化										
・伊万里道路の整備により、博多港までの輸送時間短縮や事故のリスク低減など、物資輸送の安定性や安全性の向上が期待される。										
③地域経済の活性化										
・伊万里道路の整備により、更なる企業進出と雇用創出による地域経済の活性化が期待される。										
④観光振興の支援										
・伊万里道路の整備により、市外と伊万里市との連絡や伊万里市内の交通利便性が向上することで、更なる観光振興・観光産業の活性化に寄与することが期待される。										
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6年11月、②令和6年11月)

県の意見：

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とって、県内都市間や隣県都市及び主要な物流拠点・観光地等を結ぶ交通ネットワークの強化が必要であるため、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、西九州自動車道等の幹線道路ネットワークの整備が不可欠となっています。

また、西九州自動車道の沿線では供用区間の延伸に伴い、立地企業の増加や時間短縮による物流の効率化など、さまざまなストック効果が現れています。立地企業の中には半導体関連企業もあり、県内企業の生産性向上はもとより、「新生シリコンアイランド九州」を実現するためには西九州自動車道の整備が不可欠です。

伊万里道路が整備されることにより、人・モノの交流が更に促進されると期待しており、早期に整備を進めていただきたい。

事業費の増加はやむを得ないものの、今後ともコスト縮減を図りながら、早期整備に努めていただきたい。

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であるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体や佐賀県を上回り、自動車交通への依存は高い状況にある。

並行現道(一般道)の交通量は事業化時に比べて増加しており、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7年度に事業化し、用地進捗率約99%、事業進捗率約57%(令和6年3月末時点)

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

地盤改良工の追加、掘削土砂のうち中硬岩が増えたことによる工法の変更、物価上昇による資機材及び労務費等の増、仮設工法見直し。

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)