

一般国道 497 号（西九州自動車道）

# 伊万里道路

1. 伊万里道路の概要
2. 事業の効果及び必要性
  - ①事業を巡る社会情勢等の変化
  - ②事業の投資効果（費用便益効果分析）
  - ③事業の進捗状況
3. 事業の進捗の見込み
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性
5. 対応方針（原案）

## 一般国道 497 号（西九州自動車道）

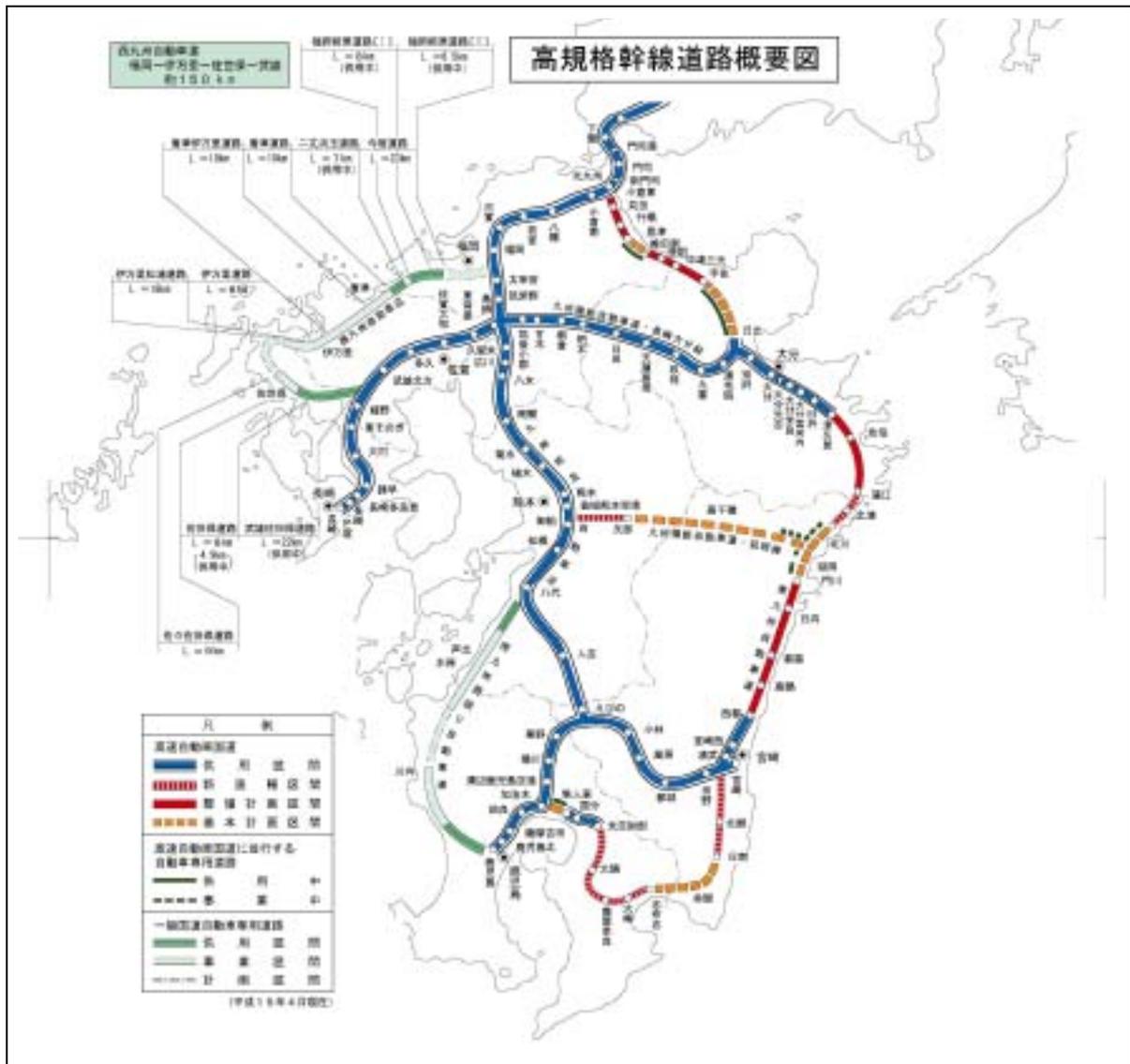
### 1. 伊万里道路の概要

#### 1) 一般国道 497 号（西九州自動車道）の概要

西九州自動車道は高規格幹線道路網の一環として計画された道路であり、九州西北部～福岡都市圏における地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく寄与するものである。

本路線は福岡市を起点として、唐津市、伊万里市、松浦市、佐世保市を經由して武雄市に至る延長約 150km の一般国道自動車専用道路である。

福岡市及び武雄市の両方向から整備を進めてきており、現在までに福重 JCT～前原 IC（今宿道路の一部区間）、武雄南 JCT～佐世保みなと IC（武雄佐世保道路と佐世保道路の一部区間）を暫定 2 車線で供用している。



■高規格幹線道路網と西九州自動車道の位置

## 2) 伊万里道路の概要

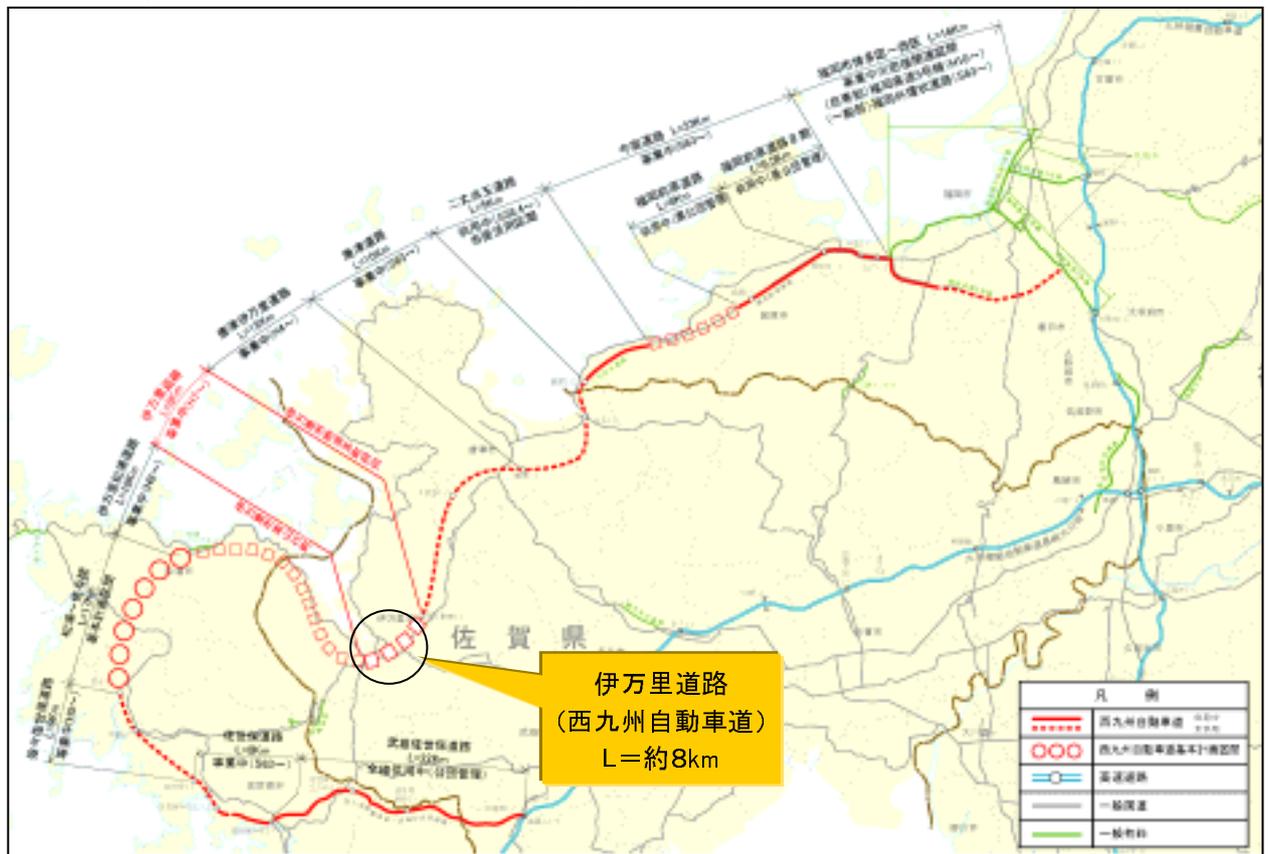
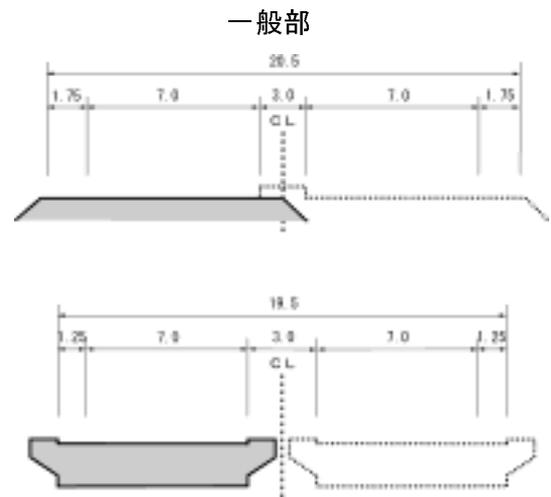
### (1) 概要

伊万里道路は、唐津道路や唐津伊万里道路、伊万里松浦道路とともに高規格幹線道路網を形成する西九州自動車道の一環として計画された全長約8kmの自動車専用道路であり、これらと連担して九州西北部における相互交通の利便性の向上、高速定時性の確保に伴う輸送時間の短縮により、新たな地域経済の活性化の核として大きな役割を果たすことが期待される。

### (2) 道路諸元と横断面構成

#### ■道路諸元

路線名	一般国道497号（西九州自動車道） 伊万里道路
事業区間	自) 伊万里市南波多町府招～ 至) 伊万里市東山代町
事業化年度	平成7年
延長	L=約8km
幅員	W=20.5m
構造規格	第1種3級
設計速度	V=80km/h
車線数	4車線



■伊万里道路の位置  
道路6-3

## 2. 事業の効果及び必要性

### ①事業をめぐる社会情勢等の変化

#### 1) 地域の概況

対象地域の中心である伊万里市は佐賀県の北西部に位置しており、天然の良港である重要港湾伊万里港を有し、古くは「古伊万里（伊万里焼き）」の積出港として、また石炭産業全盛期は石炭の積出港として栄えた。近年では大規模な臨海工業地帯を形成するなど造船業やIC関連産業、水産加工業等の集積により東アジアへ開かれた物流・生産の拠点となっている。平成15年11月（内閣府）には『伊万里サスティナブル・フロンティア知的特区』、平成16年6月（内閣府）には『伊万里・有田焼地域再生計画』の指定を受け、既存産業の高度化や環境に配慮した新規事業の創出など、諸産業を融合した新たな産業創出に向けて取り組んでいる。

また農産分野では、伊万里市が県内第1位の出荷額を占め、「伊万里梨」、「伊万里牛」に代表されるブランド化にも力を入れており、基幹産業として本地域の経済を支えている。

このように本地域は、各産業で持続的な発展が期待できる都市である。

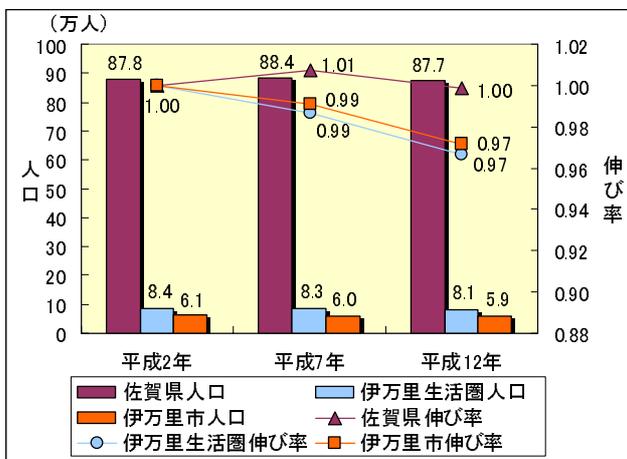
#### (1) 人口動向

##### 【定住人口の減少】

佐賀県の人口をみると近年88万人前後で維持傾向にある一方で、伊万里市を含む伊万里生活圏<sup>※1</sup>では8.4万人から8.1万人と減少傾向（H12/H2=0.97）にあり、地域の定住魅力の低下が伺える。

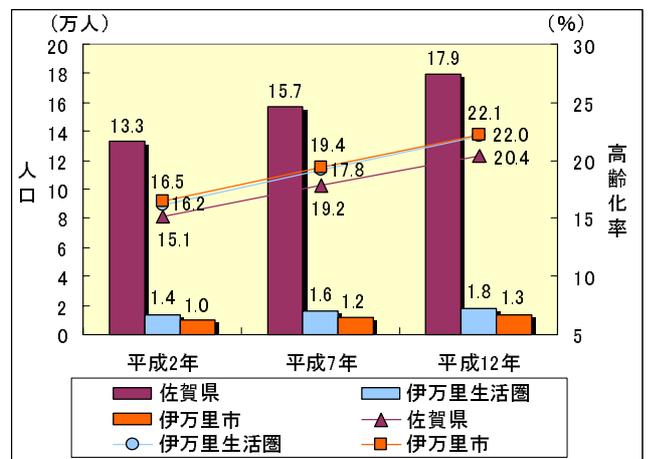
##### 【高齢化の進行】

平成12年の伊万里生活圏の高齢化率は22.0%と佐賀県の水準（20.4%）に対し約5年先行する早さで高齢化が進行しており、生産年齢層の減少による地域活力の低下が伺える。



■人口の推移と伸び率

資料：国勢調査各年



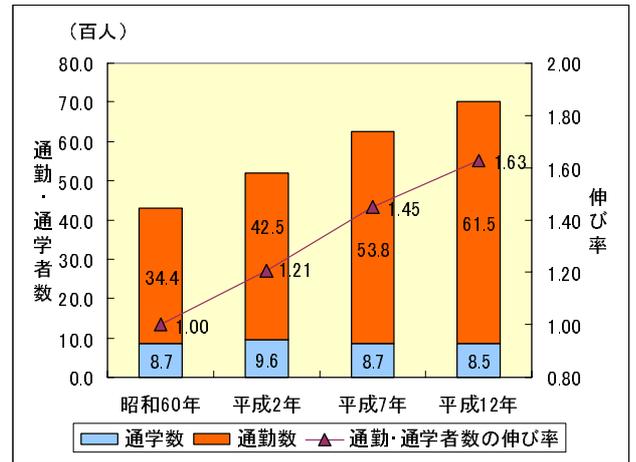
■高齢者人口の推移

資料：国勢調査各年

※1：伊万里生活圏…2次生活圏である伊万里市、有田町、西有田町を指す。

(2) 地域求心性の高まり

臨港地区（伊万里港）の開発等による新たな就業機会の場の形成に伴い、地域の中心都市である伊万里市への通勤・通学者数は1.6倍に増大し、本県北西部中心都市としての求心性が年々高まっている。



■伊万里市への通勤通学流動 資料：国勢調査（H12）

■伊万里市への通勤通学者数と伸び率 資料：国勢調査各年

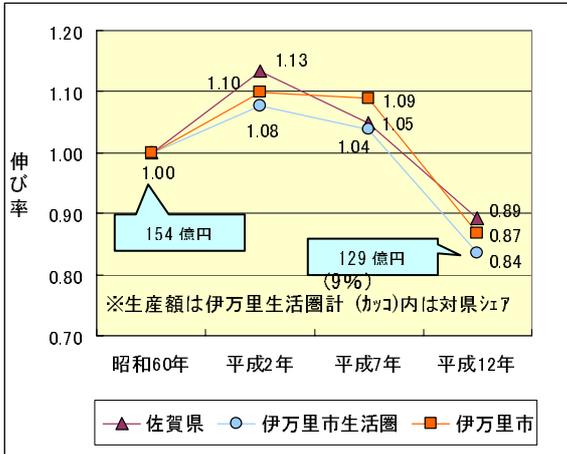


■伊万里市への企業進出状況 資料：伊万里市企業誘致推進課（H15. 12）

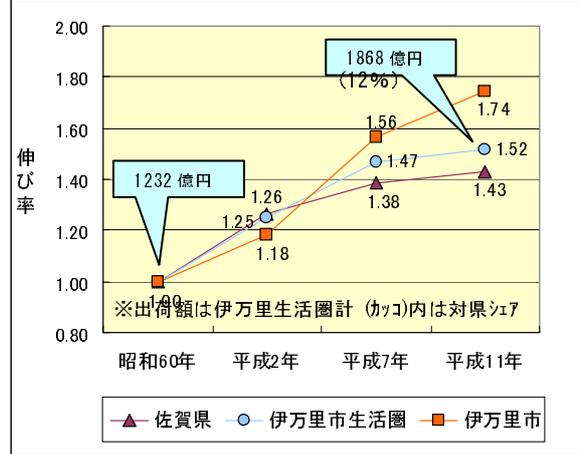
### (3) 産業生産活動の動向

農業粗生産額は年々減少しているものの、伊万里生活圏の生産額は県全体の9%を占めており、本地域の基幹産業となっている。また、製造品出荷額や商品年間販売額、観光入込み客数は佐賀県の水準を上回る増加率を示している。

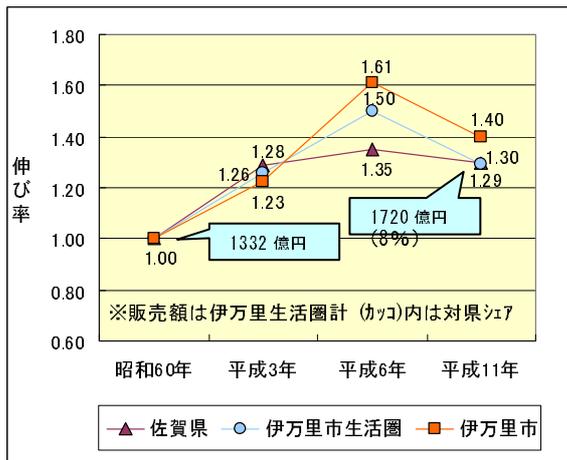
そのため、こうした地域産業を生かした活力ある地域づくりを推進する必要がある。



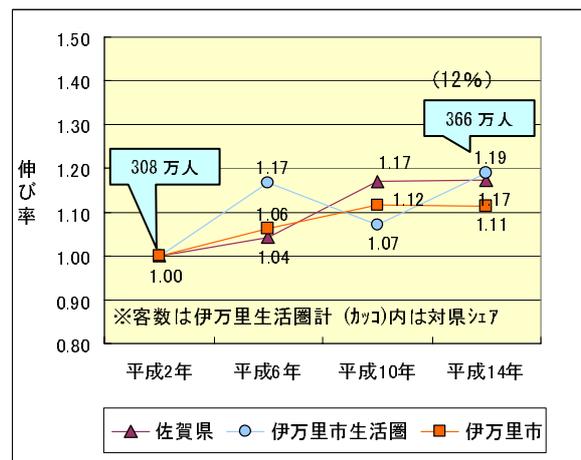
■ 農業粗生産額の推移



■ 製造品出荷額の推移



■ 商業年間販売額の推移



■ 観光入込み客数の推移

資料：佐賀県統計年報

### 【伊万里・北松浦生活圏の特産品】

**伊万里梨**

西日本第1位の収穫量 7900トﾝ  
(JA伊万里)

**伊万里牛**

佐賀県第1位の産出「伊万里牛」  
(伊万里市)

**有田みかん**

佐賀県の名産 有田みかん  
(JA伊万里)

**旬アジ旬サバ**

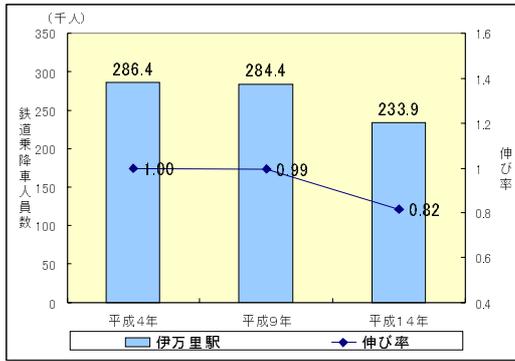
全国第1位の水揚げ量 8万トﾝ  
(松浦漁港)

#### (4) 交通動向

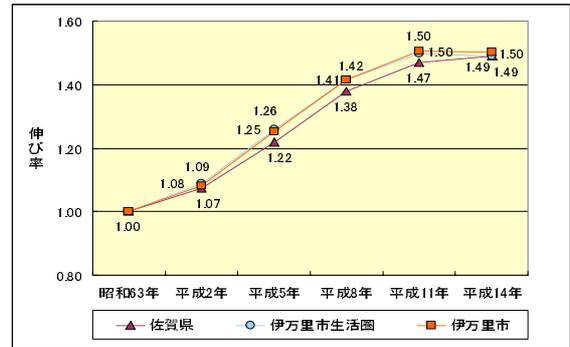
##### 【自動車交通への依存】

当該地域にはJR筑肥線があるものの運行本数が少なく（上り 13 本/日）、路線バス網も薄いなど公共交通サービスが高い地域とはいえない。

そのため、伊万里生活圏では自動車への依存が高く、人口が減少傾向にある中でも自動車の保有台数は増加傾向にあり、県平均の伸び率を若干上回る状況にある。



▲JR駅乗降車人員数の推移

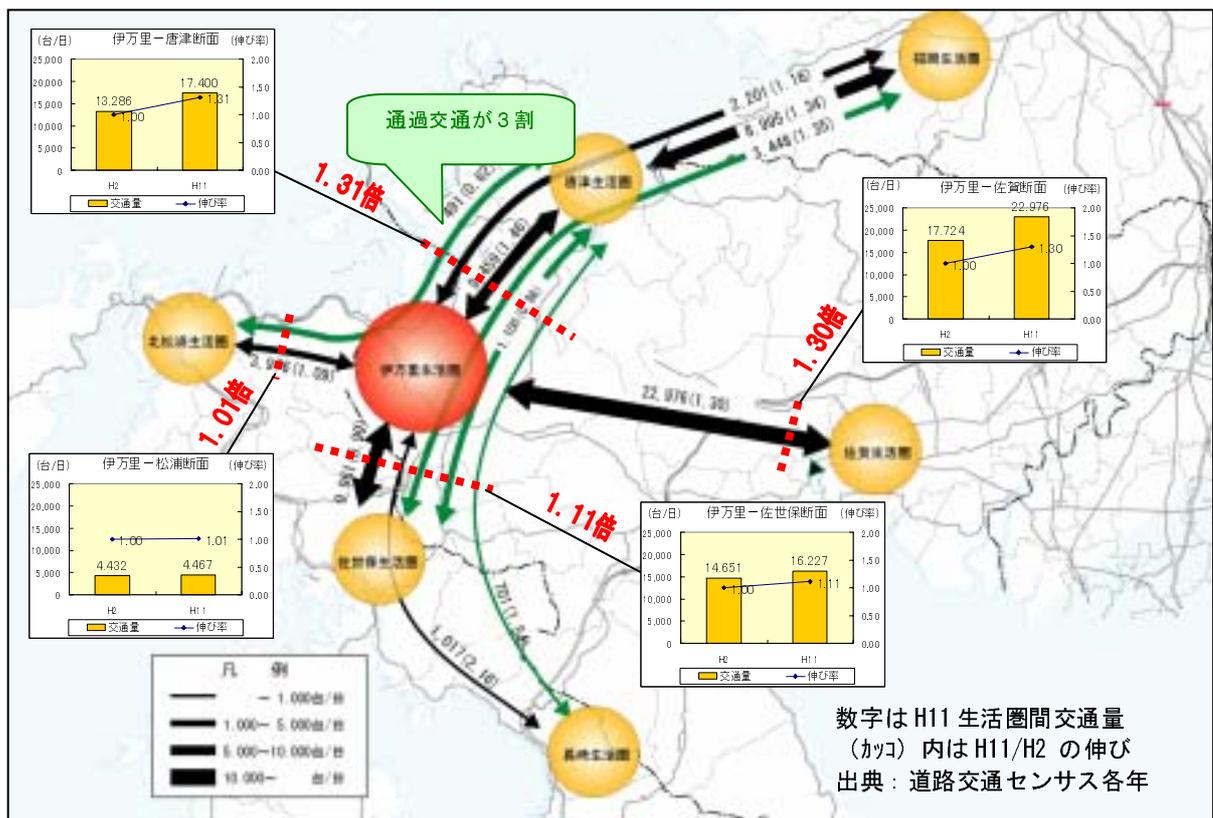


▲自動車保有台数の推移 資料：佐賀県統計年報

##### 【広域的な交通流動の活発化】

伊万里生活圏の自動車流動をみると、佐賀生活圏をはじめ唐津生活圏、佐世保生活圏との結び付きが強くなっている。

なかでも伊万里－唐津断面では交通流動の伸び率が 1.31 倍（H11/H2）に増加している。また、断面交通のうち3割が通過交通であるなど、広域的な流動が活発化していることが伺える。



■伊万里生活圏に関わる交通流動

## 【伊万里市中心部への交通集中】

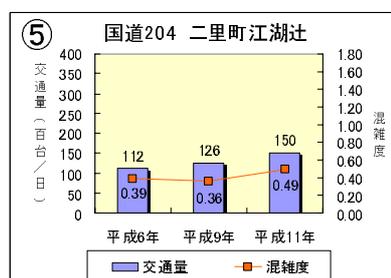
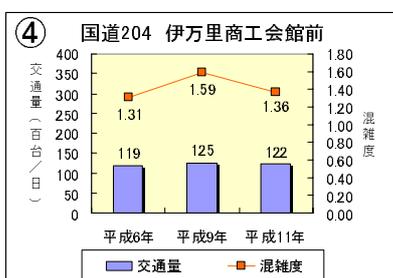
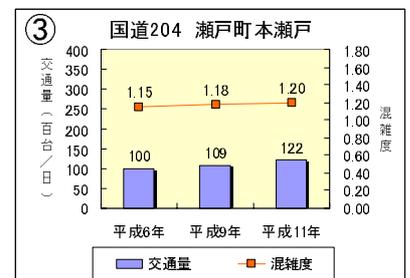
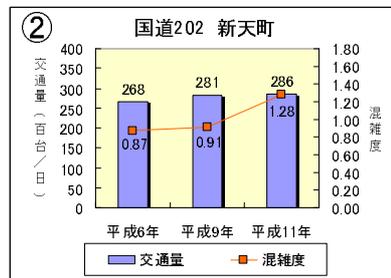
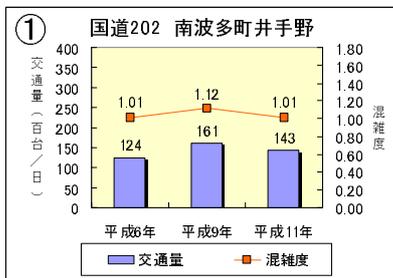
伊万里市の道路網は国道 202 号を骨格として南北に縦貫しており、また国道 204 号が伊万里市中心部を通過して松浦方面に伸びている。

伊万里市周辺の自動車交通量は漸増傾向にあり、加えて通過交通が中心市街地に集中する道路網体系であることから、混雑度が 1.0 を超えている区間がほぼ 5 割を占めており、幹線道路の機能低下を招いている。



## ■箇所別交通量

資料：道路交通センサス (H11年)

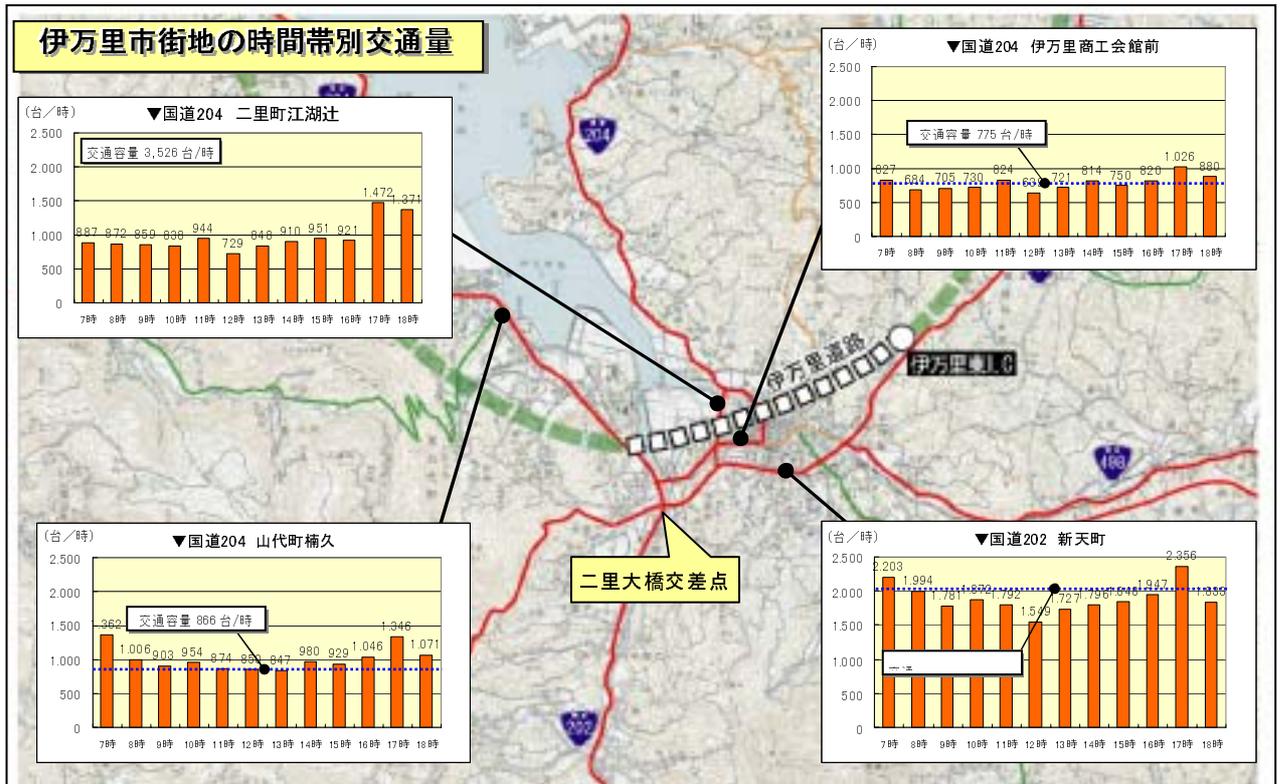


## 2) 事業の効果及び必要性

### 効果 1 : 交通渋滞の緩和

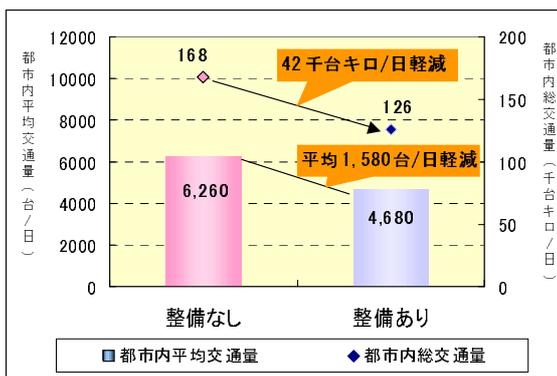
伊万里市内の国道 202 号や国道 204 号は、県内でも特に交通量が多く、二里大橋交差点では混雑度が 1.25 を超えるなど朝夕ピーク時を中心に著しい渋滞がみられる。

伊万里道路の整備により市街地への通過交通を排除し、年間 8 万人時間の渋滞損失時間削減が見込まれるなど、交通渋滞の緩和が期待される。

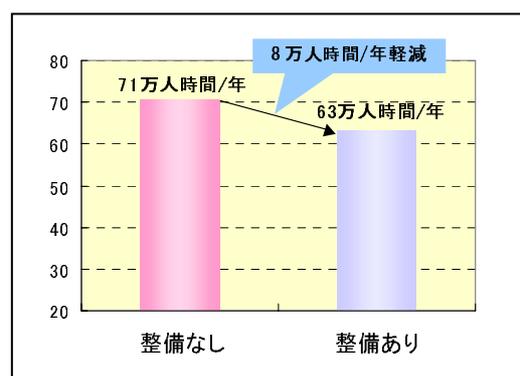


資料：道路交通センサス (H11)

期待される渋滞緩和



▲ 都市内通過交通の軽減 (予測値)

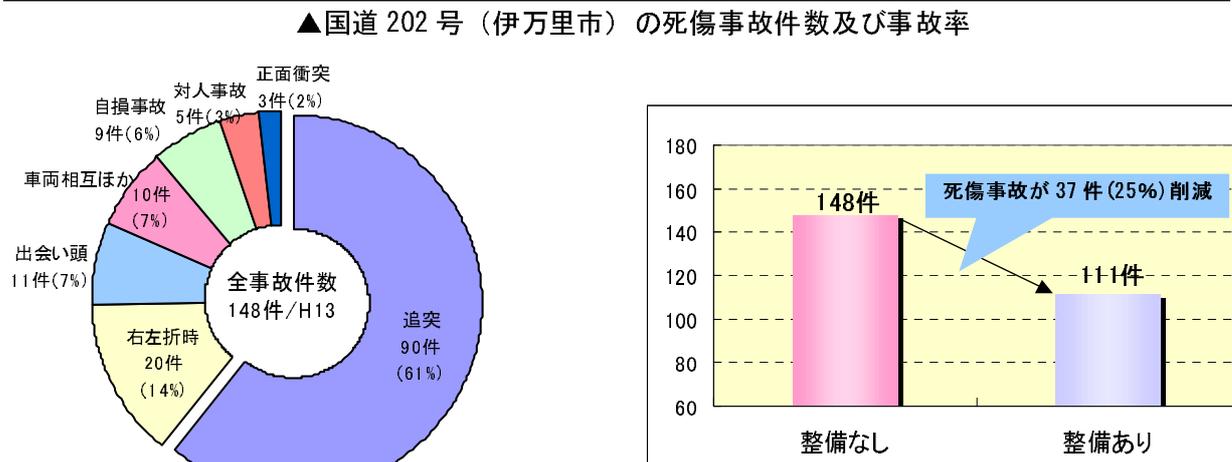
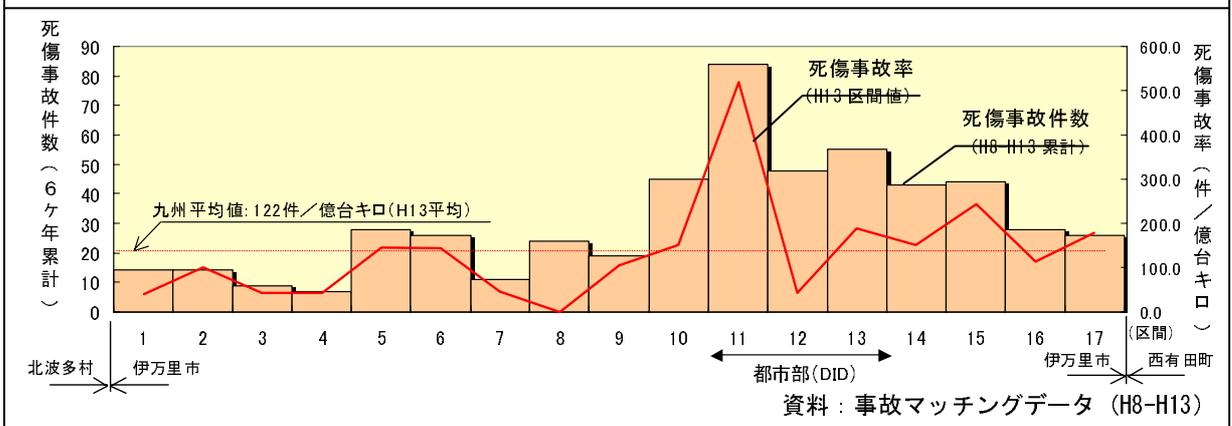
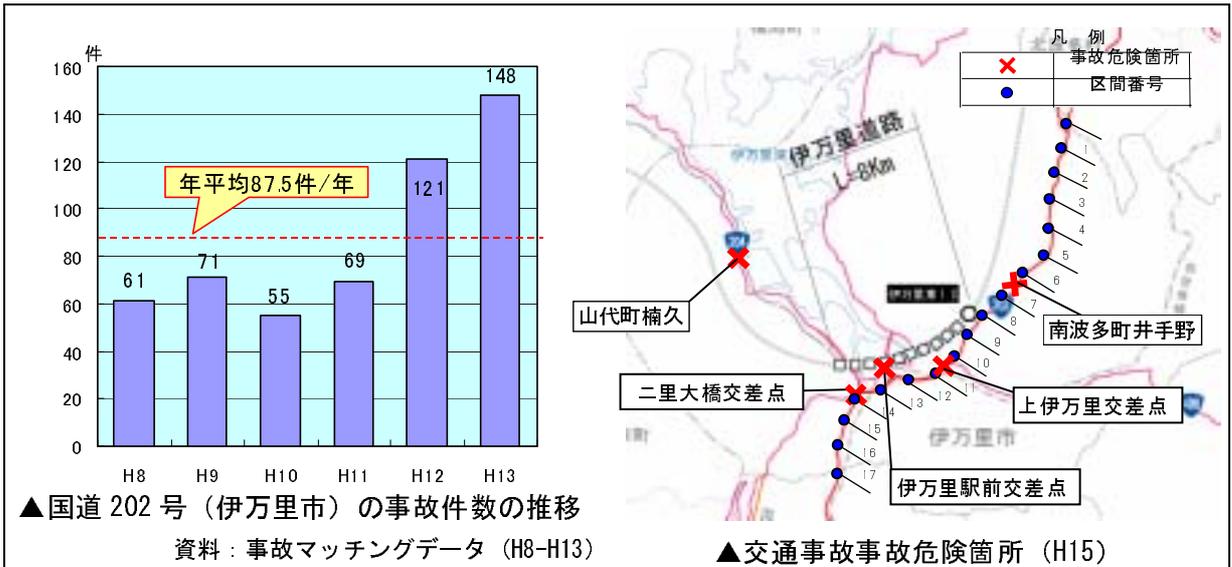


▲ 渋滞損失時間の軽減 (予測値)

※都市内：DID地区

## 効果 2 : 走行安全性の確保

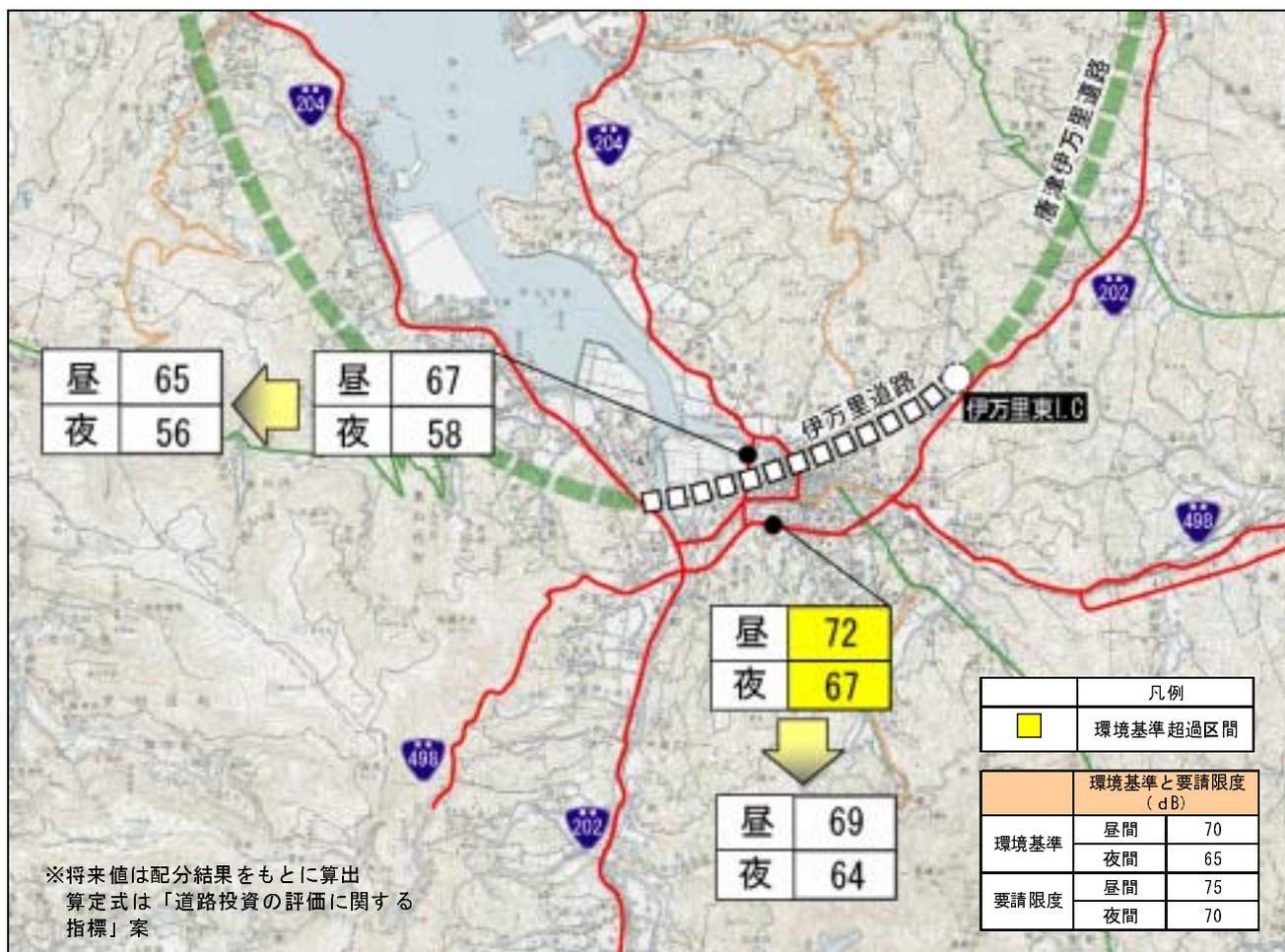
伊万里市では交通量の増加に伴い交通事故が近年急増しており、なかでも都市部(DID)では死傷事故率が九州平均(122件/億台キロ)を大きく上回る区間も存在する。交通事故の内訳をみると、特に渋滞時に多く発生する停止車両への追突事故が過半数以上を占めており、また事故危険箇所を5箇所も有していることから走行安全性の確保が期待される。



### 効果 3 : 沿道環境の改善 (騒音)

伊万里市街地内を横断し日常生活性の高い国道 202 号線は交通量も多く、沿道騒音の環境基準超過区間が存在する。

伊万里道路の整備はこれらの環境基準超過区間の騒音低下に寄与し、より快適な暮らしの実現が期待される。



▲伊万里道路整備による道路騒音の低減 資料：環境センサス(H15)

**効果 4 : 安心できる暮らしの支援**

(1) 救急患者搬送

伊万里市の救急患者を搬送する医療施設は伊万里市中心部から西に分布しており、市域北東部方面（福島、波多津地区など）で救急患者が発生した場合、伊万里道路を利用すると約 10 分の搬送時間短縮が図られることから救命率向上が期待される。

また伊万里市内の病院から唐津市赤十字病院まで 20 分（17 分短縮）、福岡大学付属病院まで 49 分（30 分短縮）で患者の転送が可能となり、患者への負担軽減が図られる。



注) 搬送数はH15年実績  
急病人の主な搬送先(上記4箇所)は伊万里市消防本部ヒアリングによる  
短縮時間約10分は伊万里東ICから伊万里西ICを利用し、各病院へ搬送した場合の短縮時間

▲伊万里市北東部からの搬送状況



注) 転送数はH15年実績

▲管轄外への転送状況

資料：伊万里市消防本部ヒアリング(H16.6.18)

## (2) 血液搬送

佐賀県では、手術などで使用する輸血用血液を佐賀県赤十字センター（佐賀市）から県内 167 の施設に必要なに応じて、毎日搬送している。そのうち伊万里市には 11 施設の搬送先があり、年間 1,818 本（200ml 換算）もの血液を搬送していることから、伊万里道路の利用により効率的で安定した血液搬送が可能となる。

また、献血により集められた血液は福岡県赤十字センター（筑紫野市）に 6 時間以内※に搬送しなければならないため、県最西部に位置する伊万里市周辺からの搬送の場合、伊万里道路をはじめ西九州自動車道の利用により迅速な血液搬送が可能となる。（佐賀県赤十字センターへのヒアリングによる）

このように伊万里道路は、円滑な救急救命活動などを支援し、安心できる暮らしの実現に寄与することが期待される。



▲佐賀県の血液搬送状況（H15）

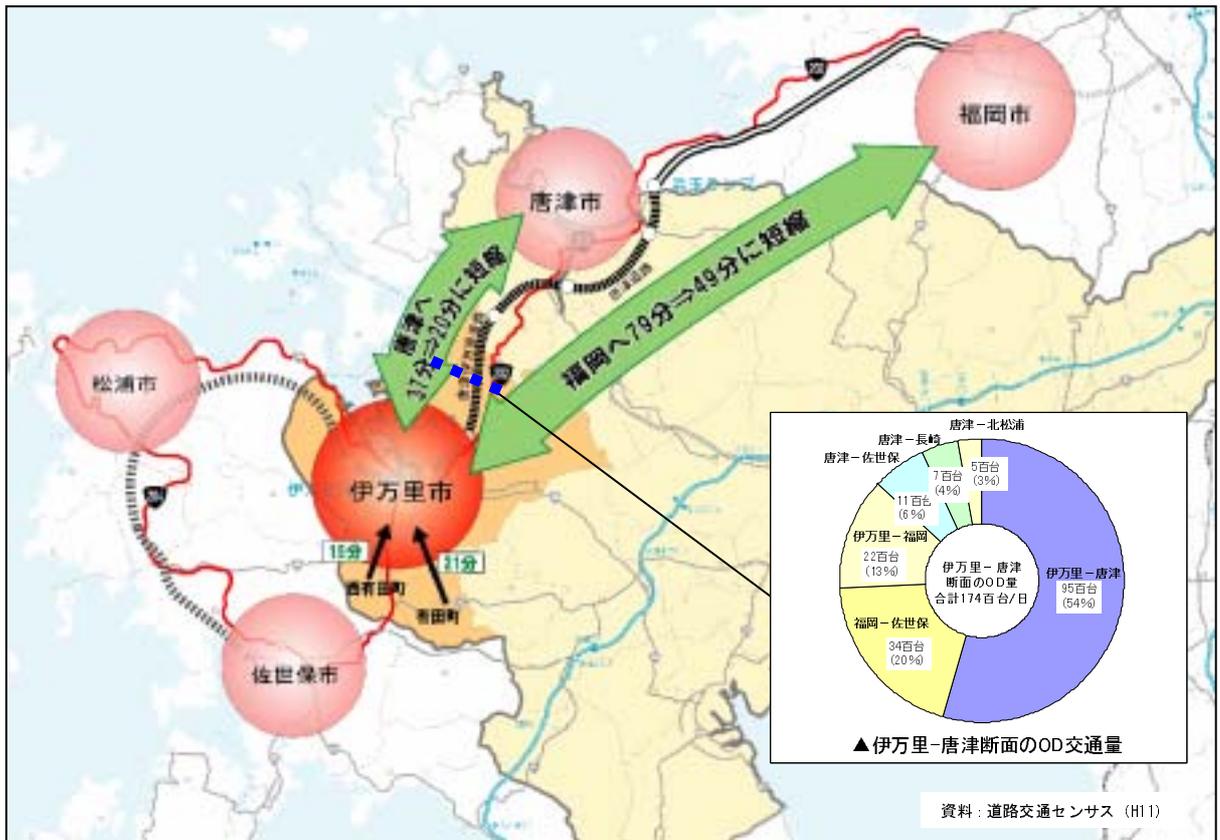
※献血で採血された血液のうち『血漿』については、新鮮凍結血漿として6時間以内に福岡県赤十字センターで加工せねばならず、通常9時から献血した血液を14時、16時、19時に確実に到着できるように定時性を求められる。

**効果5：広域的な交流・連携の支援**

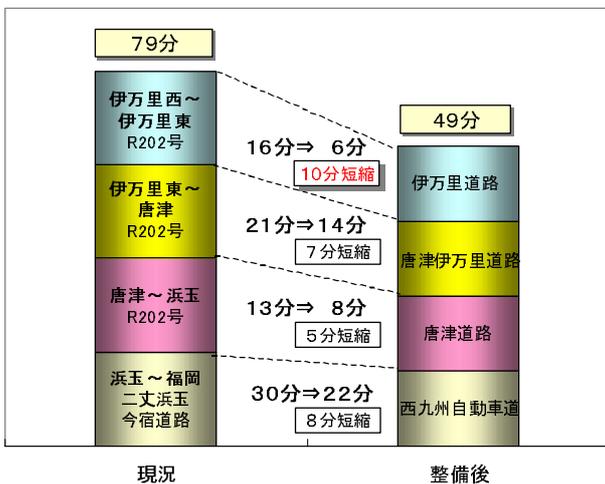
(1) 広域的な交流時間の短縮

伊万里市から福岡市まで現況では79分を要するものの、西九州自動車道の整備により49分での交流が可能となる。これに伴い、伊万里から福岡へ行く場合の住民利用満足度は54%から93%に大きく向上する。

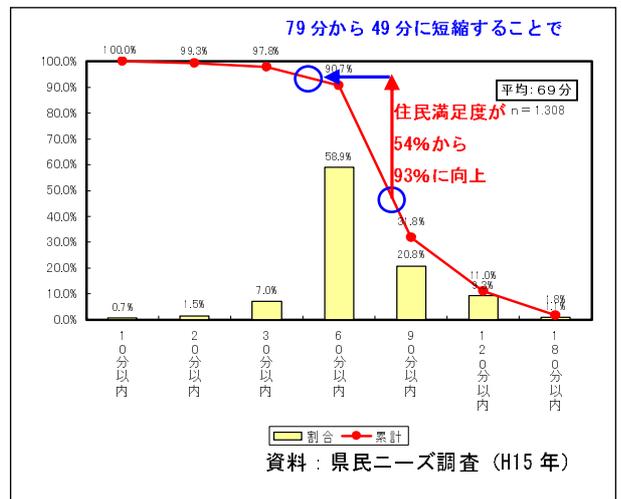
このように、九州経済の中心都市である福岡都市圏との交流や連携が強化されることにより、地域の産業・経済・観光の振興に寄与することが期待される。



▲伊万里市から福岡市、唐津市への所要時間の短縮



▲伊万里道路の時間短縮効果



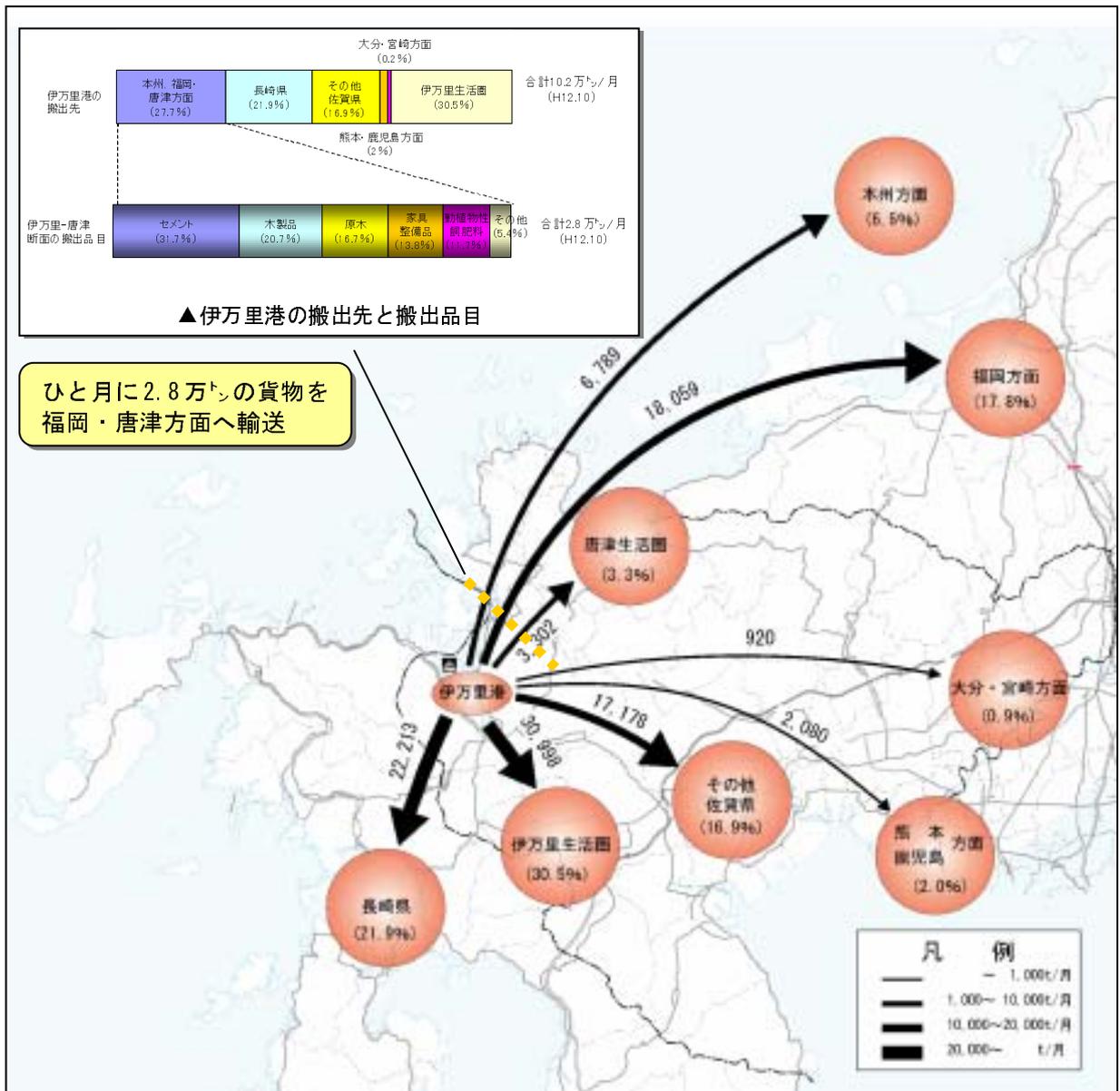
▲福岡市への所要時間短縮と住民満足度の変化

## (2) 物流ネットワークの支援

当該地域に位置する伊万里港は古くから玄海漁業の基地として、また大陸との海上交通の要衝として重要な役割を果たしてきた。本港は平成9年に韓国・釜山港との定期航路が開設したのをはじめ、中国・大連や華南地方等を結ぶ海外コンテナ貨物の取扱いが順調な伸びをみせており、セメント、木製品、原木など年間137万トンの（H13）もの貨物が国内外から船舶で輸送されている。

伊万里港で陸上げされた貨物は、本州、福岡・唐津方面へ28%、長崎県へ22%をはじめ全てトラック輸送されており、広域的な背後圏をもつ港湾として機能している。

そのため、伊万里道路を含む西九州自動車道の整備は、本地域から全国に広がる物流ネットワークを支援することが期待される。



資料：港湾統計 陸上出入貨物調査 (H12)

### (3) 観光ネットワークの形成

伊万里市、有田町は「伊万里焼」、「有田焼」に代表されるように陶器のふるさととして歴史・文化等の魅力の高い観光資源が豊富であり、なかでも『有田陶器市』は、平成16年のGW期間中に県内で最も多い103万人の集客を記録した。また、当地域では、平成4年に西九州自動車道（福岡前原道路）の供用に伴い、バス・自家用車を利用した観光客数が1.6倍（H14/S62）に急増している。

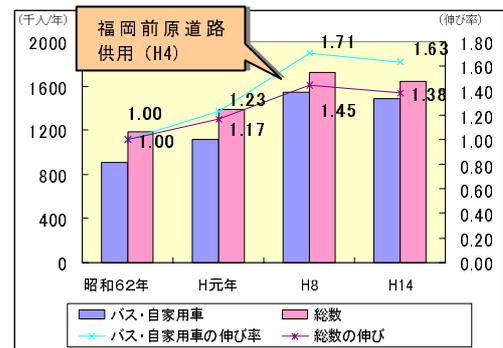
そのため、伊万里道路をはじめとする西九州自動車道の整備により、各観光施設までのアクセスが大に改善されるとともに、県内外をつなぐ回遊性の高いネットワークが形成され、地域の観光魅力が相乗的に向上することが期待される。



▲伊万里生活圏の方面別観光入込み客数（H13）

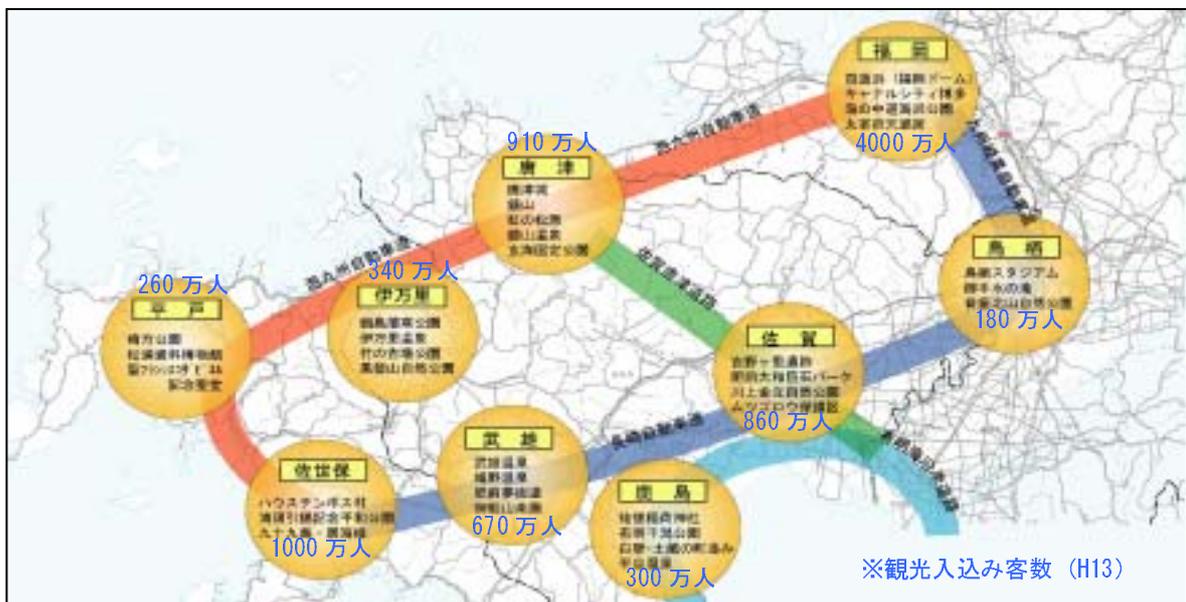


▲有田陶器市（有田町）



▲伊万里市へのバス・自家用車での来客数の推移

資料：佐賀県統計年報

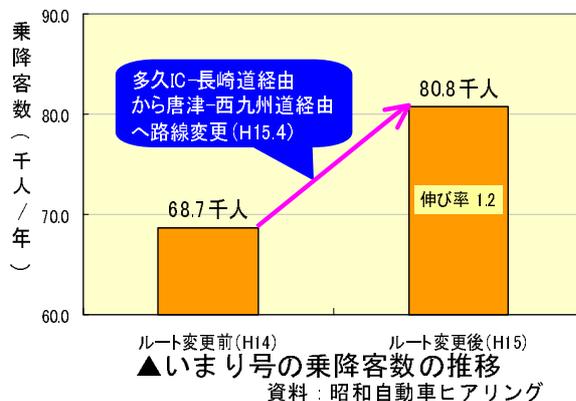


▲北部九州の観光周遊ネットワークの形成（イメージ）

#### (4) 広域的な行動の支援

伊万里市と福岡を結ぶ定期特急バスとして「いまり号」が1日9往復運行している。西九州自動車道（今宿道路）と福岡都市高速の直結に伴い、平成15年4月以降従来の長崎自動車道（多久IC）経由より唐津経由への変更に伴い、所要時間の短縮や運行本数が増加し、ビジネスや買物での利用者が約1.2倍（H15/H14）に増えている。

さらに伊万里道路をはじめとする西九州自動車道の整備により、目的地までの所要時間の短縮と定時性が確保され、高速バス利便性向上に伴う利用者の増加が見込まれるなど、広域的な行動の支援に寄与することが期待される。（昭和バスへのヒアリングによる）



### 直行バス（いまり号）

西九州自動車道 全線供用後（予想）

伊万里 6:30 → 唐津 6:50頃 → 福岡 7:33頃

西九州自動車道 約63分に短縮！

H15.4月以降 都市高速道路—今宿道路連結後

伊万里 6:30 → 唐津 7:07 → 福岡 8:03

西九州自動車道 93分 1,800円

H15.4月以前 都市高速道路—今宿道路連結前

伊万里 6:30 → 多久 7:06 → 福岡 8:35

長崎自動車道 125分 2,000円

博多駅交通センター

資料：昭和自動車ヒアリング（H16.6.17）

- 西九州自動車道（福岡—伊万里間）が供用されることにより、福岡までの所要時間の短縮と定時性が確保され、さらに利用者の増加が見込まれる
- 平日ビジネス目的（男性） 休日買物目的（女性）が多い
- 通学定期利用（学生）もみられる
- 長崎自動車道（多久IC）経由であり、125分を要した

### J R 筑肥線

伊万里 6:53 → 唐津 8:02 → 福岡 9:30

JR 筑肥線 157分 1,720円

JR博多駅

- 福岡までバス利用よりも80円安いものの、所要時間は1時間以上遅い



## (2) 市町村合併の支援

国と地方の役割分担や地方への財政移譲が進み、市町村が抱える様々な課題に協力して圏域全体での発展を図り、自立した地域社会の形成に向けた市町村合併の動きが、平成17年3月の合併特例法の期限を迎えて動きが活発化している。

伊万里市においても、住民の経済圏・生活圏が行政の枠組みを越えて拡大し、交流がますます活発化していることから、社会や経済の変化により生じる新たな行政需要に対処する施策の展開を図る必要を迫られている。

その取り組みとして、伊万里市と西松浦地区（2町）の市町村合併に向けた協議検討が進められている。

### ▼伊万里市、西松浦郡の市町村合併の動向

年月	協議名
H14.6～7	伊万里市、有田町住民説明会
H14.7	伊万里・西浦地区任意合併協議会設置
H14.7～8	西有田町住民説明会
H14.8	市町村合併重点支援地域の指定の受理
H14.11	新市将来構想策定委員会
H15.2	新市名称選定委員会
H15.6	新市建設計画策定委員会
H15.12	地域自治組織・財産問題検討会

伊万里道路は市町村合併による一体的な行政サービスの維持・向上を支援し、広域的な機能の連携、企業誘致の促進、交流人口の増加促進を図ることが期待される。



▲伊万里市、西松浦郡の市町村合併イメージ

②事業の投資効果（費用便益分析）

費用便益分析の結果（一般国道 497 号、伊万里道路、L＝約 8 km）

**【残事業 B / C】**

(1) 事業の目的

西九州自動車道の一部区間を形成し、九州西北部の地域経済の活性化、高速定時性の確保等を目的とした自動車専用道路である。

(2) 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 1 6 年			
供 用 年	平成 2 7 年（暫定）			
初年度便益	2 1 億円	4 億円	2 億円	2 7 億円
基準年における 現在価値 (B)	4 0 4 億円	5 9 億円	4 2 億円	5 0 5 億円

(3) 費用

	事 業 費	維持管理費	合計
基 準 年	平成 1 6 年		
単純合計	2 4 5 億円	7 0 億円	3 1 5 億円
基準年における 現在価値 (C)	1 6 0 億円	2 3 億円	1 8 3 億円

(4) 評価指標の算定結果

費用便益比 (CBR)	B / C = 2 . 8
-------------	---------------

※伊万里道路の暫定完成予定は平成 27 年であり、その後概ね 10 年で全線完成供用すると仮定している。

## 【全事業B/C】

### (1) 事業の目的

西九州自動車道の一部区間を形成し、九州西北部の地域経済の活性化、高速定時性の確保等を目的とした自動車専用道路である。

### (2) 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成16年			
供 用 年	平成27年(暫定)			
初年度便益	21億円	4億円	2億円	27億円
基準年における 現在価値(B)	404億円	59億円	42億円	505億円

### (3) 費用

	事 業 費	維持管理費	合計
基 準 年	平成16年		
単純合計	249億円	70億円	319億円
基準年における 現在価値(C)	164億円	23億円	187億円

### (4) 評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C = 2.7
------------	-----------

※伊万里道路の暫定完成予定は平成27年であり、その後概ね10年で全線完成供用すると仮定している。

### ③事業の進捗状況

#### 1) 事業の経緯

年次	事業実施項目	備考
平成5年	基本計画、環境基礎調査	
平成6年	環境予測評価	
平成7年	事業化	
平成8年	道路予備設計	
平成9年	構造物設計	環境影響評価法公布
平成10年	環境基礎調査(文献調査)	
平成11年	法アセスに基づく環境影響評価手続き (環境影響評価に基づく方法書作成)	環境影響評価法施行 H11年再評価実施済
平成12年	方法書の公告、縦覧 現地調査及び補足調査	佐賀県環境基本条例に基づく 「レッドデータブックさが」発刊
平成13年	現地調査及び補足調査	
平成14年	路線計画等の検討	
平成15年	路線計画等の検討、道路予備設計修正	
平成16年	準備書作成、都市計画(原案)の作成	



■伊万里道路位置図

#### 2) 事業進捗状況(執行済額)

	全体事業費	H15年度末進捗	進捗率
全体事業費	249億円	3億円	1%
うち用地補償費	—	—	—%

### 3. 事業の進捗の見込み

#### 1) 今後の事業の見通し

現在までに必要な関係機関との調整を行うとともに、地権者等への事業の必要性について理解が得られていることから、円滑な事業推進が可能である。

平成 15 年度末での事業進捗率は全体事業費 4 %となっており、今後も都市計画決定に必要な環境影響評価の実施や都市計画に向けての手続きを行うなど事業を引き続き推進する。

#### 2) 地域の協力体制

名 称	主な構成メンバー	活 動 内 容
西九州自動車道 建設促進期成会 会長：唐津市長	福岡市、前原市、二丈町、志摩町 唐津市、伊万里市、武雄市、浜玉町 北波多村、七山村、巖木町、相知町 肥前町、玄海町、鎮西町、呼子町 有田町、西有田町、佐世保市、平戸市 松浦市、波佐見町、田平町、福島町 江迎町、鹿町町、小佐々町、佐々町 吉井町、世知原町の首長及び議会議長	西九州自動車道の早期実現について、毎年国土交通省及び関係機関へ要望 〈参考〉 H8. 10. 3 本省要望 H9. 9. 2 地建要望 H10. 8. 18 地建要望 H11. 7. 16 地建要望 H12. 8. 17 本省要望 H13. 2. 9 地建要望 H13. 7. 13 定期総会 H13. 8. 29 地整要望 H13. 11. 13 本省要望 H14. 7. 26 地整要望 H14. 11. 13 本省要望 H15. 7. 31 地整要望 H16. 2. 17 地整要望
伊万里市西九州自動車道 建設促進期成会 会長：伊万里市長	伊万里市、市議会及び関係 行政機関の役職員 商工会議所・農業協同組合の役職員 関係地域団体及び経済団体等各種団体の 役職員	西九州自動車道の早期実現について、毎年国土交通省及び関係機関へ要望 〈参考〉 H11. 10. 19 地建要望 H12. 10. 30 地建要望 H12. 11. 14 本省要望 H13. 8. 29 地整要望 H13. 10. 29 地整要望 H13. 11. 13 本省要望 H14. 11. 15 本省要望 H15. 7. 31 地整要望 H15. 11. 12 地整要望 H15. 11. 20 本省要望
伊万里市西九州自動車道 建設促進期成会 会長：伊万里市長	伊万里市、市議会及び関係 行政機関の役職員 商工会議所・農業協同組合の役職員 関係地域団体及び経済団体等各種団体の 役職員	西九州自動車道の早期実現について、毎年国土交通省及び関係機関へ要望 〈参考〉 H11. 10. 19 地建要望 H12. 10. 30 地建要望 H12. 11. 14 本省要望 H13. 8. 29 地整要望 H13. 10. 29 地整要望 H13. 11. 13 本省要望 H14. 11. 15 本省要望 H15. 7. 31 地整要望 H15. 11. 12 地整要望 H15. 11. 20 本省要望

名 称	主な構成メンバー	活 動 内 容
名 称	主な構成メンバー	活 動 内 容
山代町西九州自動車道建設促進協議会 会長：伊万里市山代町区長会会長	山代町の各区長 地元県議会議員 地元市議会議員 地元団体	西九州自動車道の早期実現について、毎年国土交通省及び関係機関へ要望 〈参考〉 H11.10.19 地建要望 H12.10.30 地建要望 H12.11.13 本省要望 H13.10.29 地整要望 H13.11.12～13 本省要望 H14.10.29 地整要望 H14.11.15 本省要望 H15.11.12 地整要望 16.2.17 地整要望
西九州北部地域開発促進協議会 会長：伊万里市長	佐世保市、平戸市、松浦市、伊万里市 世知原町、佐々町、吉井町、小佐々町 田平町、江迎町、鹿町町、福島町 生月町、宇久町、小値賀町、大島町 鷹島町、有田町、西有田町、肥前町 波佐見町の首長及び議会議員	西九州自動車道の早期実現について、毎年国土交通省及び関係機関へ要望 〈参考〉 H9.10.21 本省要望 H10.11.25 本省要望 H11.11.17 本省要望 H11.11.29 佐賀長崎知事要望 H12.11.14 本省要望 H12.11.19 本省要望 H12.11.20 佐賀知事要望 H13.11.19 佐賀知事要望 H13.11.29 本省要望 H14.11.18 佐賀知事要望 H14.11.21 本省要望 H15.8.18 佐賀知事要望 H15.9.30 本省要望
南波多町西九州自動車道建設促進期成会 会長：伊万里市南波多町区長会会長	南波多長の各区長 地元県議会議員 地元市議会議員 農業協同組合組合長 地元公民館館長	西九州自動車道の早期実現について、毎年国土交通省及び関係機関へ要望 〈参考〉 H10.10.30 地建要望 H10.11.12 本省要望 H11.10.19 地建要望 H12.10.30 地建要望 H12.11.14 本省要望 H13.10.29 地整要望 H13.11.13 本省要望 H14.10.29 地整要望 H14.10.14～15 本省要望 H14.11.15 本省要望 H15.11.12 地整要望 H15.11.20 本省要望
北松浦半島振興対策協議会 会長：平戸市長	平戸市、松浦市、鹿町町、吉井町 小佐々町、世知原町、伊万里市 佐世保市、生月町、田平町、福島町 江迎町、佐々町の首長および議会議員	西九州自動車道の早期実現について、国土交通省へ要望 〈参考〉 H14.10.23 地整要望 H15.12.2 半島振興対策促進大会

3) 新聞記事

西日本新聞 平成15年7月9日



2車線での早期整備など、現実的要望も出た「西九州自動車道建設促進期成会」の定期総会

「一部2車線で  
早期の供用を」

西九州道期成会  
唐津市で総会

福岡市から長崎県佐世保市を経て佐賀県武雄市に至る西九州自動車道（総延長百五十キロ）の早期完成を目指す同自動車道の建設促進期成会の総会が八日、佐賀県唐津市であり、国に早期の全線開通を求めていくことなどを盛り込んだ本年度の事業計画を承認した。一方で、一部区間では四車線にこだわらず、二車線での早期整備を求める意見が出された。

総会には沿道の自治体首長ら約九十人が出席。国側が福岡市周船寺―福岡県前原市間のうち七・七キロの四車線化工事が今秋完成見込みであることや、佐賀県浜玉町―唐津市間は二〇〇五年度末の開通を目指していることなどを報告。佐賀県伊万里市―長崎県松浦市間は「交通量の調査結果によっては二車線化を検討する」との説明があり、一部自治体が「四車線にこだわらず、早く整備してもらった方がよい」と賛同した。

総会には沿道の自治体首長ら約九十人が出席。国側が福岡市周船寺―福岡県前原市間のうち七・七キロの四車線化工事が今秋完成見込みであることや、佐賀県浜玉町―唐津市間は二〇〇五年度末の開通を目指していることなどを報告。佐賀県伊万里市―長崎県松浦市間は「交通量の調査結果によっては二車線化を検討する」との説明があり、一部自治体が「四車線にこだわらず、早く整備してもらった方がよい」と賛同した。

西日本新聞 平成16年7月15日

西九州道期成会  
事業計画を承認

唐津市で総会

福岡市から長崎県佐世保市を経て佐賀県武雄市に至る西九州自動車道（総延長約百五十キロ）の早期完成を目指す建設促進期成会の定期総会が十四日、同県唐津市であり、国に早期の全線開通を求めることなどを盛り込んだ本年度の事業計画を承認した。

総会には沿道の自治体首長など約八十人が出席。国側が、唐津道路（一〇・四キロ）のうち唐津―浜玉間六・六キロが来年度中に暫定二車線で供用開始予定であることなどを報告。出席者からは「将来を見据え、交通量など実態に沿った要望戦略が必要」などの意見が出た。

同自動車道は約百五十キロのうち約五十キロが供用中で、約四十キロが整備中。

## 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性

### 1) コスト縮減の対応

事業実施に当たっては、新技術・新工法の積極的活用や建設副産物対策等により着実なコスト縮減を図るとともに、事業の時間的コストの低減に向け計画的・重点的な整備を行い、効率性の向上を図る。

(現在の検討状況)

- ・ 平面および縦断線形の見直しによる構造物延長の縮小
- ・ ローコスト IC の採用（ランペット型 IC からダイヤモンド平面 Y 型 IC へ）
- ・ 交差道路の統廃合による横断構造物の集約

### 2) 代替案の可能性

伊万里道路は、当該地域の地形条件、周辺地域からの利便性、地域開発計画等周辺土地利用との整合ならびに環境への影響など総合的な検討を行い、本計画の熟度を高めているところであり、現在は都市計画決定の手続き及び環境影響評価の準備書の作成を行っているところである。

## 5. 対応方針（原案）

### 〔事業継続〕

一般国道 497 号伊万里道路（西九州自動車道）については、事業を継続する。

今後も都市計画決定及び環境影響評価の手続きを促進し、早期に本格的な事業着手ができるよう努める。

# 卷 末 資 料

(客觀的評價指標)

## 客観的評価指標（1 / 3）

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。  
ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、  
評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を  
実施しなくてもよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

### ●事業採択の前提条件を確認するための指標

		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている ・残事業：B/C=2.75 全事業：B/C=2.70		
	事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> 整備計画策定済	<input checked="" type="checkbox"/> 基本計画策定済 ・H5年策定済	<input type="checkbox"/> 都市計画決定済
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	<input type="checkbox"/> 円滑な事業執行の環境が整っている		
			<input type="checkbox"/> 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している	

### ●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
大項目	中項目			
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ・19.5万人時間/年を削減（27.6%を削減）		
		<input type="checkbox"/> 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される		
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる ・福岡方面を結ぶ「いまり号」の増強が期待される（現在9往復/日）		
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる		
		<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる ・平成15年の実績は16,350個（韓国航路、中国航路の外資コンテナ定期航路が就航しており、平成16年は2万個超が見込まれる）		
		<input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる ・伊万里市は佐賀県の中でも農業生産額第1位であり、「伊万里梨」や「伊万里牛」等の農産ブランドが全国へ流通している		
	都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である ・平成16年6月に「伊万里・有田焼地域再生計画」に認定		
		<input type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する		
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		
	国土・地域ネットワークの構築		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する		
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常生活中心都市である伊万里－唐津を連絡する		
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		

政策目標		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
大項目	中項目			
1. 活力	個性ある地域の形成			<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する
		<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する ・有田陶器市（有田町）は平成15年のGW時で103万人を超える大規模イベントであり、福岡、本州方面からのアクセス利便性向上が見込める		
		<input checked="" type="checkbox"/> 10等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する ・伊万里市、有田町の観光は合わせて年間約350万人の乗客があり、福岡・唐津方面からの入込みの場合（年間約190万人）伊万里道路の利用により約10分の短縮が見込まれる。		
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる ・伊万里市市街地部には、500件/億台キロを超える区間があり、その軽減が見込める		
	災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり		
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する		
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する ・並行する長崎自動車道の代替路線となる		
		<input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する		
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 ・975t-aを排出抑制		
	生活環境の改善・保全	<input type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率		
		<input type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率		
		<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある		
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される			
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている		
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される		

一般国道 497 号（西九州自動車道）

## 伊万里道路

【費用便益分析（B/C）】

## ①費用便益分析（B/C）総括表

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
一般国道497号	伊万里道路	L=6.8Km	西九州自動車道	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
22,600	4	九州地方 整備局

### ① 費用

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基 準 年	平成16年度		
単純合計	249億円	70億円	319億円
うち残事業分	245億円	70億円	315億円
基準年における 現在価値（C）	164億円	23億円	187億円
うち残事業分	160億円	23億円	183億円

### ② 便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成16年度			
供 用 年	平成27年度（暫定）			
単年便益 (初年便益)	21億円	4億円	2億円	27億円
基準年における 現在価値（B）	404億円	59億円	42億円	505億円
うち残事業分	404億円	59億円	42億円	505億円

### ③ 結 果

費用便益比（事業全体）	2.7
費用便益比（残事業）	2.8

**全事業**

維持修繕費の単純単価の算出（消費税相当額含）

採用単価の根拠 一般国道（直轄）		
単価（億円）	延長（km）	単純単価（億円）
0.27	6.8	1.84

(B様式3)

**費用の現在価値算定表**

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-20年目	H 7	1.4233	0.20	0.28		
-19年目	H 8	1.3686	0.15	0.21		
-18年目	H 9	1.3159	0.07	0.09		
-17年目	H 10	1.2653				
-16年目	H 11	1.2167	0.10	0.12		
-15年目	H 12	1.1699	0.49	0.57		
-14年目	H 13	1.1249	0.35	0.39		
-13年目	H 14	1.0816	0.80	0.87		
-12年目	H 15	1.0400	0.34	0.35		
-11年目	H 16	1.0000	1.00	1.00		
-10年目	H 17	0.9615	1.00	0.96		
-9年目	H 18	0.9246	1.00	0.92		
-8年目	H 19	0.8890	2.00	1.78		
-7年目	H 20	0.8548	7.00	5.98		
-6年目	H 21	0.8219	15.00	12.33		
-5年目	H 22	0.7903	25.00	19.76		
-4年目	H 23	0.7599	30.00	22.80		
-3年目	H 24	0.7307	35.00	25.57		
-2年目	H 25	0.7026	40.00	28.10		
-1年目	H 26	0.6756	14.95	10.10		
供用開始年次	H 27	0.6496			1.75	1.14
1年目	H 28	0.6246			1.75	1.09
2年目	H 29	0.6006			1.75	1.05
3年目	H 30	0.5775			1.75	1.01
4年目	H 31	0.5553			1.75	0.97
5年目	H 32	0.5339	5.00	2.67	1.75	0.93
6年目	H 33	0.5134	15.00	7.70	1.75	0.90
7年目	H 34	0.4936	20.00	9.87	1.75	0.86
8年目	H 35	0.4746	25.00	11.87	1.75	0.83
9年目	H 36	0.4564	9.50	4.34	1.75	0.80
10年目	H 37	0.4388			1.75	0.77
11年目	H 38	0.4220			1.75	0.74
12年目	H 39	0.4057			1.75	0.71
13年目	H 40	0.3901			1.75	0.68
14年目	H 41	0.3751			1.75	0.66
15年目	H 42	0.3607			1.75	0.63
16年目	H 43	0.3468			1.75	0.61
17年目	H 44	0.3335			1.75	0.58
18年目	H 45	0.3207			1.75	0.56
19年目	H 46	0.3083			1.75	0.54
20年目	H 47	0.2965			1.75	0.52
21年目	H 48	0.2851			1.75	0.50
22年目	H 49	0.2741			1.75	0.48
23年目	H 50	0.2636			1.75	0.46
24年目	H 51	0.2534			1.75	0.44
25年目	H 52	0.2437			1.75	0.43
26年目	H 53	0.2343			1.75	0.41
27年目	H 54	0.2253			1.75	0.39
28年目	H 55	0.2166			1.75	0.38
29年目	H 56	0.2083			1.75	0.36
30年目	H 57	0.2003			1.75	0.35
31年目	H 58	0.1926			1.75	0.34
32年目	H 59	0.1852			1.75	0.32
33年目	H 60	0.1780			1.75	0.31
34年目	H 61	0.1712			1.75	0.30
35年目	H 62	0.1646			1.75	0.29
36年目	H 63	0.1583			1.75	0.28
37年目	H 64	0.1522			1.75	0.27
38年目	H 65	0.1463			1.75	0.26
39年目	H 66	0.1407	-34.07	-4.79	1.75	0.25
合計			214.88	163.84	70.00	23.40

単純事業費計	248.95	70.00
--------	--------	-------

※用地費は、評価対象期間最終年における用地残存価値を控除する

(B様式4)

## 便益の現在価値算定表

路線名：一般国道497号

年次	年度	総走行台数の年次別増減率 (左九州ブロック)			割引率 (A)	走行時間便益(億円)						走行経費便益(億円)						事故補出費用(億円)		合計 (億円)	
		乗用車率	貨物車率	全率		乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	合計	現在価値 ①×(A)	乗用車	バス	小型貨物	普通貨物	合計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	費用合計 (①+②)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 27	1.00751	0.99855	1.00502	0.6495	11.21	1.61	4.62	3.51	21.15	13.74	1.35	0.13	1.33	0.77	3.58	2.33	2.35	1.53	27.09	17.60
1年目	H 28	1.00746	0.99854	1.00499	0.6245	11.29	1.62	4.61	3.51	21.23	13.25	1.36	0.13	1.33	0.77	3.59	2.24	2.37	1.48	27.19	16.98
2年目	H 29	1.00740	0.99854	1.00497	0.6006	11.37	1.63	4.60	3.51	21.31	12.80	1.37	0.13	1.33	0.77	3.60	2.16	2.38	1.43	27.29	16.39
3年目	H 30	1.00735	0.99854	1.00494	0.5775	11.45	1.64	4.79	3.51	21.39	12.35	1.38	0.13	1.33	0.77	3.61	2.08	2.39	1.38	27.39	15.81
4年目	H 31	1.00729	0.99854	1.00492	0.5553	11.53	1.65	4.78	3.51	21.47	11.92	1.39	0.13	1.33	0.77	3.62	2.01	2.40	1.33	27.49	15.26
5年目	H 32	1.00727	0.99855	1.00004	0.5339	11.61	1.66	4.77	3.51	21.55	11.51	1.40	0.13	1.33	0.77	3.63	1.94	2.41	1.29	27.59	14.74
6年目	H 33	1.00727	0.99854	1.00004	0.5134	11.63	1.66	4.75	3.50	21.54	11.06	1.40	0.13	1.32	0.77	3.62	1.86	2.41	1.24	27.57	14.16
7年目	H 34	1.00726	0.99852	1.00004	0.4936	11.65	1.66	4.73	3.49	21.53	10.63	1.40	0.13	1.31	0.77	3.61	1.78	2.41	1.19	27.55	13.60
8年目	H 35	1.00726	0.99850	1.00004	0.4746	11.67	1.66	4.71	3.48	21.52	10.21	1.40	0.13	1.30	0.77	3.60	1.71	2.41	1.14	27.53	13.06
9年目	H 36	1.00726	0.99850	1.00004	0.4564	11.69	1.66	4.69	3.47	21.51	9.82	1.40	0.13	1.29	0.77	3.59	1.64	2.41	1.10	27.51	12.56
10年目	H 37	1.00726	0.99850	1.00004	0.4388	20.36	2.92	8.12	6.02	37.42	16.42	2.09	0.17	1.85	1.14	5.25	2.30	3.69	1.62	46.36	20.34
11年目	H 38	1.00726	0.99850	1.00004	0.4220	20.39	2.92	8.09	6.00	37.40	15.78	2.09	0.17	1.84	1.14	5.24	2.21	3.69	1.56	46.33	19.55
12年目	H 39	1.00726	0.99850	1.00004	0.4057	20.42	2.92	8.06	5.98	37.38	15.17	2.09	0.17	1.83	1.14	5.23	2.12	3.69	1.50	46.30	18.79
13年目	H 40	1.00726	0.99850	1.00004	0.3901	20.45	2.92	8.03	5.96	37.36	14.57	2.09	0.17	1.82	1.14	5.22	2.04	3.69	1.44	46.27	18.05
14年目	H 41	1.00726	0.99850	1.00004	0.3751	20.48	2.92	8.00	5.94	37.34	14.01	2.09	0.17	1.81	1.14	5.21	1.95	3.69	1.38	46.24	17.34
15年目	H 42	0.99690	0.99472	0.99633	0.3607	20.51	2.92	7.97	5.92	37.32	13.46	2.09	0.17	1.80	1.14	5.20	1.88	3.69	1.33	46.21	16.67
16年目	H 43	0.99689	0.99469	0.99632	0.3468	20.45	2.91	7.93	5.89	37.18	12.89	2.08	0.17	1.79	1.13	5.17	1.79	3.68	1.28	46.03	15.96
17年目	H 44	0.99688	0.99467	0.99630	0.3335	20.39	2.90	7.89	5.86	37.04	12.35	2.07	0.17	1.78	1.12	5.14	1.71	3.67	1.22	45.85	15.28
18年目	H 45	0.99687	0.99464	0.99629	0.3207	20.33	2.89	7.85	5.83	36.90	11.83	2.06	0.17	1.77	1.11	5.11	1.64	3.66	1.17	45.67	14.64
19年目	H 46	0.99686	0.99461	0.99628	0.3083	20.27	2.88	7.81	5.80	36.76	11.33	2.05	0.17	1.76	1.10	5.08	1.57	3.65	1.13	45.49	14.03
20年目	H 47	0.99685	0.99458	0.99626	0.2965	20.21	2.87	7.77	5.77	36.62	10.86	2.04	0.17	1.75	1.09	5.05	1.50	3.64	1.08	45.31	13.44
21年目	H 48	0.99684	0.99455	0.99625	0.2851	20.15	2.86	7.73	5.74	36.48	10.40	2.03	0.17	1.74	1.08	5.02	1.43	3.63	1.03	45.13	12.86
22年目	H 49	0.99683	0.99452	0.99623	0.2741	20.09	2.85	7.69	5.71	36.34	9.96	2.02	0.17	1.73	1.07	4.99	1.37	3.62	0.99	44.95	12.32
23年目	H 50	0.99682	0.99449	0.99622	0.2636	20.03	2.84	7.65	5.68	36.20	9.54	2.01	0.17	1.72	1.06	4.96	1.31	3.61	0.95	44.77	11.80
24年目	H 51	0.99681	0.99446	0.99621	0.2534	19.97	2.83	7.61	5.65	36.06	9.14	2.00	0.17	1.71	1.05	4.93	1.25	3.60	0.91	44.59	11.30
25年目	H 52	0.99634	0.99305	0.99550	0.2437	19.91	2.82	7.57	5.62	35.92	8.75	1.99	0.17	1.70	1.04	4.90	1.19	3.59	0.87	44.41	10.81
26年目	H 53	0.99632	0.99305	0.99548	0.2343	19.84	2.81	7.55	5.60	35.80	8.39	1.98	0.17	1.69	1.04	4.88	1.14	3.58	0.84	44.25	10.37
27年目	H 54	0.99631	0.99304	0.99547	0.2253	19.77	2.80	7.53	5.58	35.68	8.04	1.97	0.17	1.68	1.04	4.86	1.09	3.57	0.80	44.11	9.93
28年目	H 55	0.99630	0.99303	0.99546	0.2166	19.70	2.79	7.51	5.56	35.56	7.70	1.96	0.17	1.67	1.04	4.84	1.05	3.56	0.77	43.96	9.52
29年目	H 56	0.99628	0.99302	0.99545	0.2083	19.63	2.78	7.49	5.54	35.44	7.38	1.95	0.17	1.66	1.04	4.82	1.00	3.55	0.74	43.81	9.12
30年目	H 57	0.99627	0.99301	0.99543	0.2003	19.56	2.77	7.47	5.52	35.32	7.07	1.94	0.17	1.65	1.04	4.80	0.96	3.54	0.71	43.66	8.74
31年目	H 58	0.99625	0.99300	0.99542	0.1926	19.49	2.76	7.45	5.50	35.20	6.78	1.93	0.17	1.64	1.04	4.78	0.92	3.53	0.68	43.51	8.38
32年目	H 59	0.99624	0.99300	0.99541	0.1852	19.42	2.75	7.43	5.48	35.08	6.50	1.92	0.17	1.63	1.04	4.76	0.88	3.52	0.65	43.36	8.03
33年目	H 60	0.99623	0.99300	0.99539	0.1780	19.35	2.74	7.41	5.46	34.96	6.22	1.91	0.17	1.62	1.04	4.74	0.84	3.51	0.62	43.21	7.68
34年目	H 61	0.99621	0.99300	0.99538	0.1712	19.28	2.73	7.39	5.44	34.84	5.96	1.90	0.17	1.61	1.04	4.72	0.81	3.50	0.60	43.06	7.37
35年目	H 62	0.99620	0.99300	0.99537	0.1646	19.21	2.72	7.37	5.42	34.72	5.71	1.89	0.17	1.60	1.04	4.70	0.77	3.49	0.57	42.91	7.05
36年目	H 63	0.99618	0.99300	0.99535	0.1583	19.14	2.71	7.35	5.40	34.60	5.48	1.88	0.17	1.59	1.04	4.68	0.74	3.48	0.55	42.76	6.77
37年目	H 64	0.99617	0.99300	0.99534	0.1522	19.07	2.70	7.33	5.38	34.48	5.25	1.87	0.17	1.58	1.04	4.66	0.71	3.47	0.53	42.61	6.49
38年目	H 65	0.99615	0.99300	0.99533	0.1463	19.00	2.69	7.31	5.36	34.36	5.03	1.86	0.17	1.58	1.04	4.65	0.68	3.46	0.51	42.47	6.22
39年目	H 66	1.00000	1.00000	1.00000	0.1407	18.93	2.68	7.29	5.34	34.24	4.82	1.85	0.17	1.57	1.04	4.63	0.65	3.45	0.49	42.32	5.96
合計 (H27～H66)						710.90	101.05	277.30	204.95	1,294.20	404.06	73.55	6.40	64.37	39.95	184.27	59.25	131.65	41.63	1,610.12	504.97

**残事業**

維持修繕費の単価単価の算出（消費税相当額含）

(B様式3)

**費用の現在価値算定表**

採用単価の根拠 一般国道（直轄）		
単価（億円）	延長（km）	単価単価（億円）
0.27	6.8	1.84

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-14年目	H 13	1.1249				
-13年目	H 14	1.0816				
-12年目	H 15	1.0400				
-11年目	H 16	1.0000				
-10年目	H 17	0.9615	1.00	0.96		
-9年目	H 18	0.9246	1.00	0.92		
-8年目	H 19	0.8890	2.00	1.78		
-7年目	H 20	0.8548	7.00	5.98		
-6年目	H 21	0.8219	15.00	12.33		
-5年目	H 22	0.7903	25.00	19.76		
-4年目	H 23	0.7599	30.00	22.80		
-3年目	H 24	0.7307	35.00	25.57		
-2年目	H 25	0.7026	40.00	28.10		
-1年目	H 26	0.6756	14.95	10.10		
供用開始年次	H 27	0.6496			1.75	1.14
1年目	H 28	0.6246			1.75	1.09
2年目	H 29	0.6006			1.75	1.05
3年目	H 30	0.5775			1.75	1.01
4年目	H 31	0.5553			1.75	0.97
5年目	H 32	0.5339	5.00	2.67	1.75	0.93
6年目	H 33	0.5134	15.00	7.70	1.75	0.90
7年目	H 34	0.4936	20.00	9.87	1.75	0.86
8年目	H 35	0.4746	25.00	11.87	1.75	0.83
9年目	H 36	0.4564	9.50	4.34	1.75	0.80
10年目	H 37	0.4388			1.75	0.77
11年目	H 38	0.4220			1.75	0.74
12年目	H 39	0.4057			1.75	0.71
13年目	H 40	0.3901			1.75	0.68
14年目	H 41	0.3751			1.75	0.66
15年目	H 42	0.3607			1.75	0.63
16年目	H 43	0.3468			1.75	0.61
17年目	H 44	0.3335			1.75	0.58
18年目	H 45	0.3207			1.75	0.56
19年目	H 46	0.3083			1.75	0.54
20年目	H 47	0.2965			1.75	0.52
21年目	H 48	0.2851			1.75	0.50
22年目	H 49	0.2741			1.75	0.48
23年目	H 50	0.2636			1.75	0.46
24年目	H 51	0.2534			1.75	0.44
25年目	H 52	0.2437			1.75	0.43
26年目	H 53	0.2343			1.75	0.41
27年目	H 54	0.2253			1.75	0.39
28年目	H 55	0.2166			1.75	0.38
29年目	H 56	0.2083			1.75	0.36
30年目	H 57	0.2003			1.75	0.35
31年目	H 58	0.1926			1.75	0.34
32年目	H 59	0.1852			1.75	0.32
33年目	H 60	0.1780			1.75	0.31
34年目	H 61	0.1712			1.75	0.30
35年目	H 62	0.1646			1.75	0.29
36年目	H 63	0.1583			1.75	0.28
37年目	H 64	0.1522			1.75	0.27
38年目	H 65	0.1463			1.75	0.26
39年目	H 66	0.1407	-34.07	-4.79	1.75	0.25
合計			211.38	159.96	70.00	23.40

単純事業費計	245.45	70.00
--------	--------	-------

※用地費は、評価対象期間最終年における用地残存価値を控除する

