

国道497号  
(西九州自動車道)

唐津伊万里道路  
伊万里松浦道路

平成22年11月1日

国土交通省 九州地方整備局

# 目 次

1. 事業の概要	道路-3-1
(1) 西九州自動車道の概要及び整備効果	道路-3-1
(2) 唐津伊万里道路・伊万里松浦道路の概要	道路-3-5
2. 事業の必要性	道路-3-7
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-3-7
(2) 事業の効果・必要性	道路-3-13
(3) 事業の投資効果	道路-3-27
(4) 事業の進捗状況	道路-3-29
3. 事業の進捗の見込み	道路-3-31
(1) 今後の事業の見通し	道路-3-31
(2) 地域の協力体制	道路-3-31
(3) 環境・景観への取り組み状況	道路-3-33
4. コスト縮減や代替案立案等	道路-3-34
5. 対応方針（原案）	道路-3-35
巻末資料（唐津伊万里道路）	道路-3-36
巻末資料（伊万里松浦道路）	道路-3-51

# 1. 事業の概要

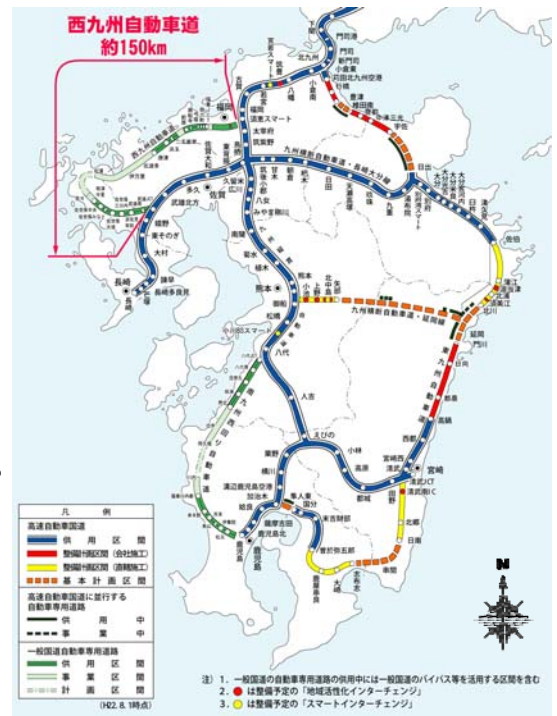
## (1) 西九州自動車道の概要及び整備効果

### ①事業の概要

西九州自動車道は高規格道路網の一環として計画された道路であり、一般国道の自動車専用道路として整備され、九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく寄与するものである。

本道路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 から前原 IC (福岡前原道路) を 4 車線で、二丈鹿家 IC～唐津 IC (唐津道路)、相浦中里 IC～武雄 JCT (武雄佐世保道路と佐世保道路と佐々佐世保道路の一部区間) を暫定 2 車線で供用している。



▲九州の高規格幹線道路網図



H22. 8. 1 現在

全体延長	約150km
事業中延長	59km
供用中延長(自専部)	78km

※供用中延長には、一般国道のバイパス等を活用する区間を含む。

凡 例	
	供用中 事業区間 西九州自動車道
	西九州自動車道基本計画区間
	フル及びハーフィンター (未供用のLC名称は仮称)
	高速道路
	供用中 一般国道
	未供用 一般国道
	供用中 有料道路・都市高速道路
	事業区間 有料道路・都市高速道路

▲西九州自動車道道路網図

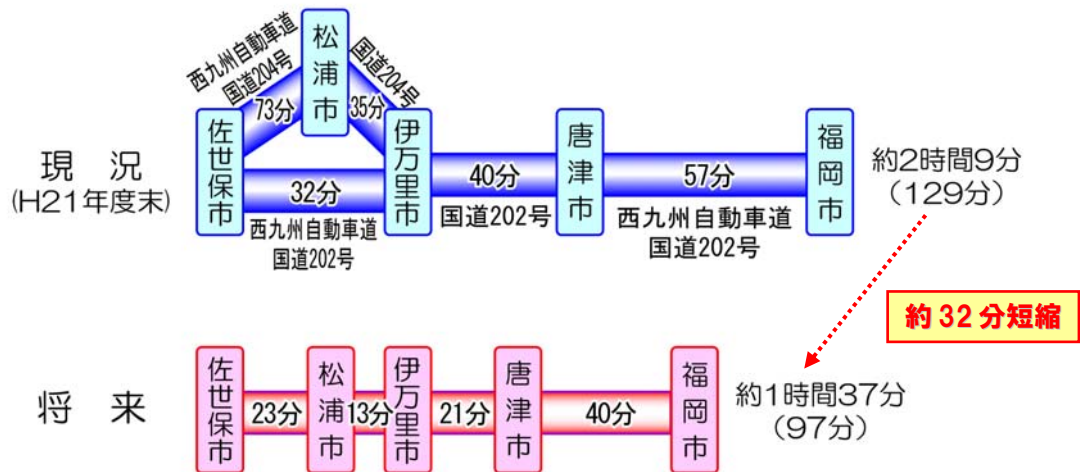
## ②事業の効果・必要性

### 効果1：地域間の交流連携の支援

- 西九州自動車道の整備により、福岡市から佐世保市間の所要時間は、現況（H21年度末）の約2時間9分から約1時間37分へと約32分短縮され、地域間の交流連携を支援する。

西九州自動車道沿線には、福岡市、唐津市、伊万里市、松浦市および佐世保市の主要都市が存在しているが、これら都市間の現況所要時間は最低でも30分以上を要し、福岡市～佐世保市間の現況（H21年度末）の所要時間は約2時間9分となっている。

今後の西九州自動車道の整備により、福岡市～佐世保市間の所要時間は現況の約2時間9分→約1時間37分へと約32分短縮され、地域間の交流連携を支援する。



※天神北ランプを起点とし、各都市間は想定しているそれぞれのIC予定地付近との時間。

#### ▲西九州自動車道沿線主要都市間の所要時間の変化

資料：H17 道路交通センサス

## 効果2：物流の効率化支援

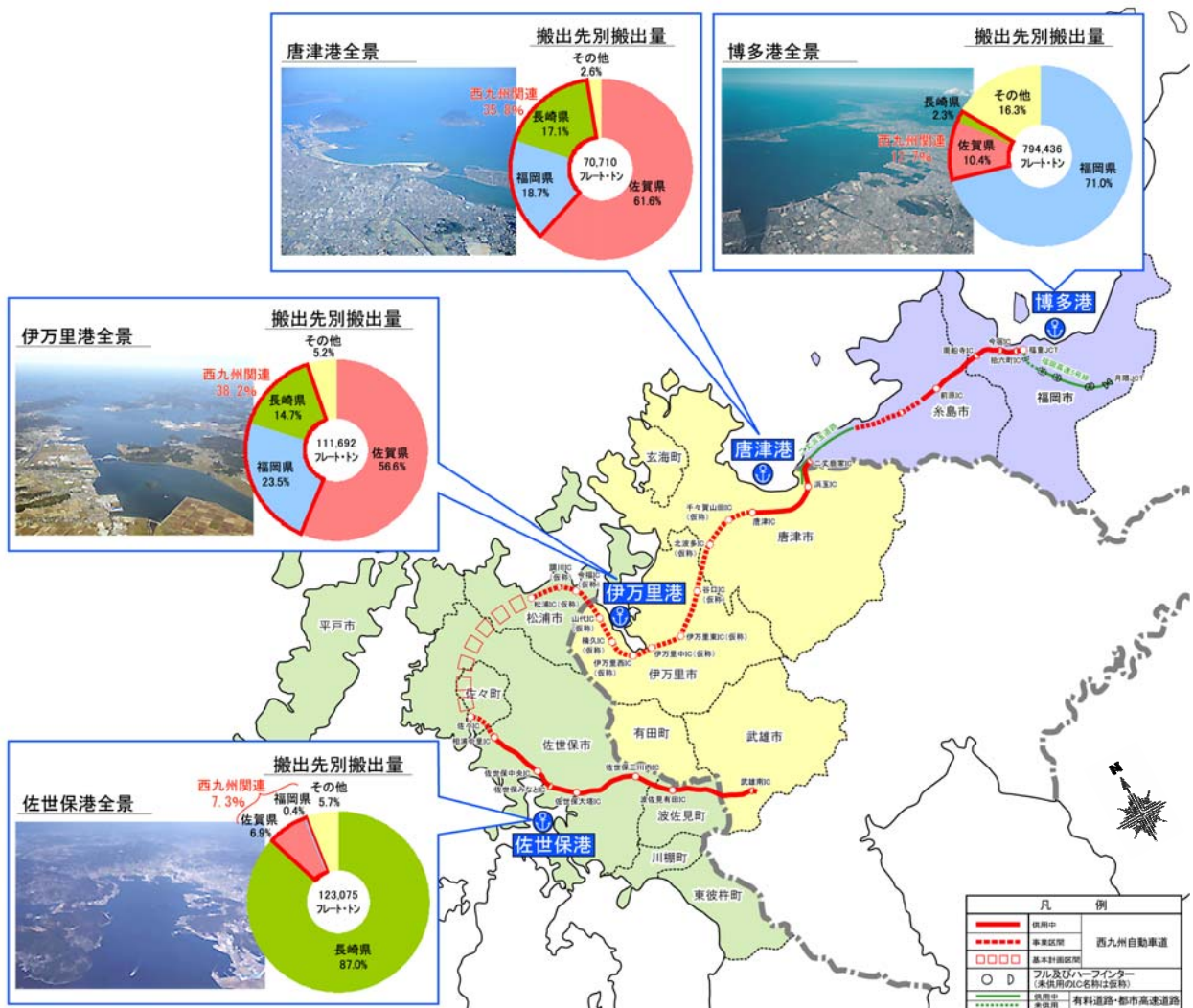
- 西九州自動車道沿線には、特定重要港湾「博多港」、重要港湾「唐津港・伊万里港・佐世保港」が存在する。これらの港湾で陸揚げされた貨物は、県内のみならず西九州自動車道沿線方向へ搬出され、特に、唐津港・伊万里港における搬出量の約4割は、西九州自動車道沿線への搬出である。
- 西九州自動車道の整備により、広域的な物流の支援が期待される。

西九州自動車道沿線には、特定重要港湾「博多港」および重要港湾「唐津港・伊万里港・佐世保港」が存在し、特に「伊万里港」は重点港湾に指定されている。

博多港は中枢国際港湾に指定されており、九州一のコンテナ取扱量を誇っている。また伊万里港は、H21年、コンテナ取扱量が九州4位\*にまで躍進しており、西九州自動車道沿線には海外との物流の玄関口となる拠点港湾が連なっている。

港湾で陸揚げされた貨物は、県内のみならず、西九州自動車道沿線方向に搬出されている。特に、唐津港・伊万里港搬出量の約4割は、西九州自動車道沿線への搬出となり、西九州自動車道の整備により、これらの広域的な物流を支援することが期待される。

※実入りに空コンを加えた外貿コンテナ取扱量



▲西九州自動車道沿線の特定重要港湾・重要港湾

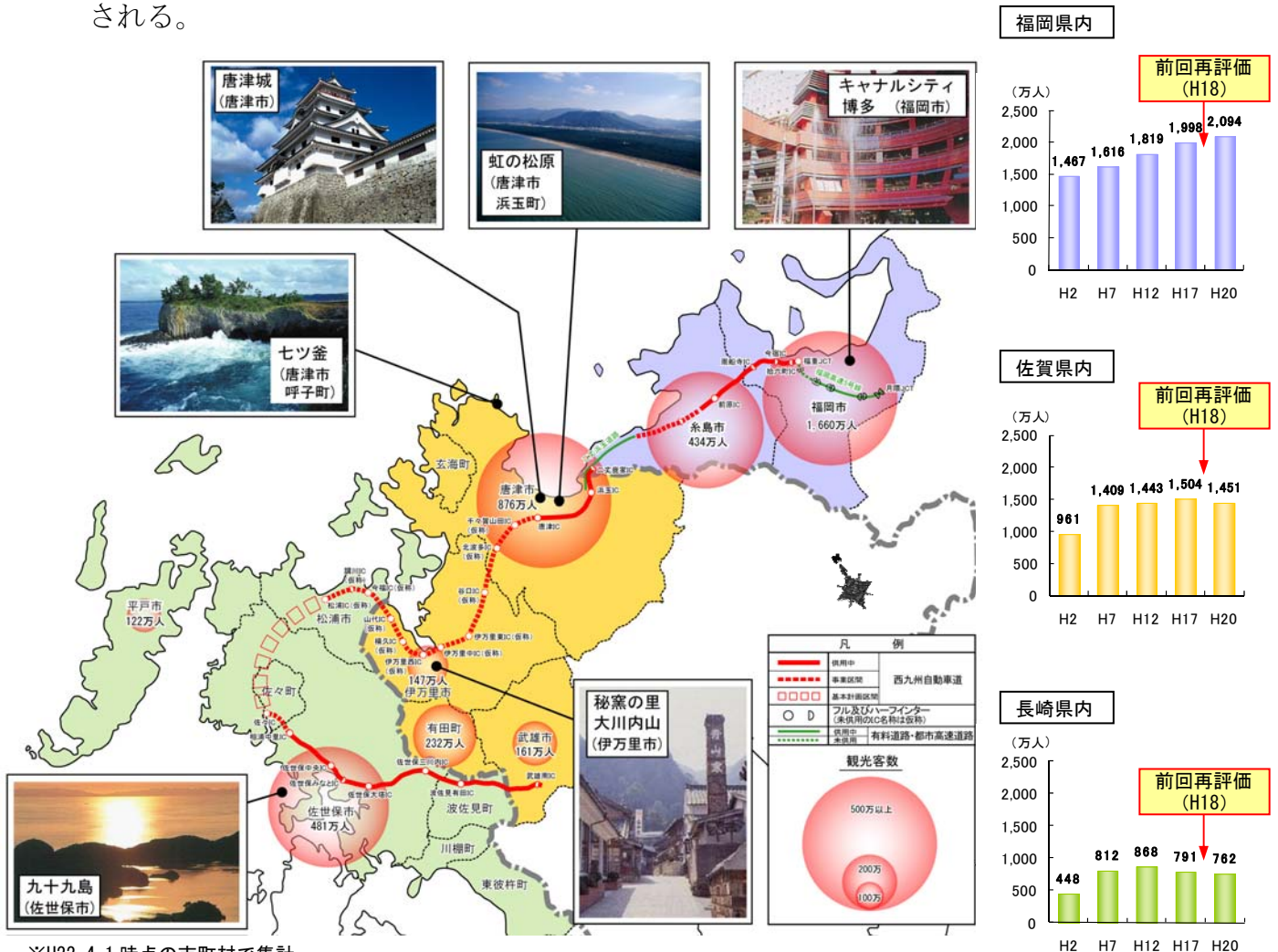
資料：九州地方整備局港湾空港部 HP  
平成17年陸上出入貨物調査

### 効果3：活力ある地域づくりの支援

- 西九州自動車道沿線には、福岡市、唐津市、伊万里市、佐世保市など観光客が100万人を超える市町村が点在している。
- 福岡県の西九州自動車道沿線地域では、H2年以降観光客数が増加傾向にあるものの、佐賀県、長崎県の西九州自動車道沿線地域では、観光客数が近年減少する傾向にある。
- 西九州自動車道の整備により、九州北西部を連絡する新たな観光ルートが形成されるなど、観光活性化の支援が期待される。

西九州自動車道沿線地域には、福岡市、唐津市、伊万里市、佐世保市など観光客が100万人を超える市町村が点在している。福岡県の西九州自動車道沿線地域では、H2年以降、観光客数は増加傾向にある。一方、佐賀県の西九州自動車道沿線地域では、H17年をピークに、長崎県の西九州自動車道沿線地域では、H12年をピークにそれぞれ減少に転じている。

西九州自動車道が整備されることにより、沿線の観光拠点間のアクセス性が向上し、九州北西部を連絡する新たな観光ルートが形成されるなど、観光活性化の支援が期待される。



※H22.4.1時点の市町村で集計

※観光客数100万人以上の市町村のみ観光客数を記載

#### ▲西九州自動車道沿線の観光客数の分布(H20)と推移

資料：佐賀県観光客動態調査、長崎県観光統計、福岡県観光入込客推計調査、伊万里市観光協会 HP

## (2) 唐津伊万里道路・伊万里松浦道路の概要

### ①概 要

唐津伊万里道路は、西九州自動車道のうち、佐賀県唐津市～佐賀県伊万里市を結ぶ延長 18.1km の自動車専用道路である。また、伊万里松浦道路は、西九州自動車道のうち、佐賀県伊万里市～長崎県松浦市を結ぶ延長 17.2km の自動車専用道路である。

本道路は、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに、当該地域の主要幹線道路である一般国道 202 号及び 204 号の代替路線としての機能も有する。

※唐津伊万里道路は、当面暫定 2 車線として整備を行うものである。



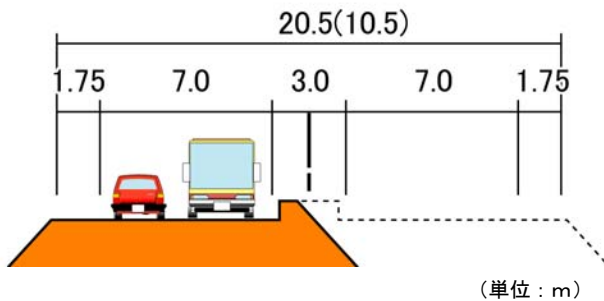
▲路線概要図

## ②計画諸元

	唐津伊万里道路	伊万里松浦道路
起 終 点	さがけんからつしなかぼる (自)佐賀県唐津市中原	さがけんいまりしひがしやましろちよう (自)佐賀県伊万里市東山代町
	さがけんいまりしみなみはたちようふまねき (至)佐賀県伊万里市南波多町府招	ながさきけんまつうらしし さちよう (至)長崎県松浦市志佐町
延 長	L=18.1km	L=17.2km
幅 員	10.5m (暫定2車線)	12.0m
車 線 数	4車線 (当面2車線で整備)	2車線
道路規格	第1種第3級	第1種第3級
設計速度	80km/h	80km/h
計画交通量 (H42)	17,200~22,200台/日	9,400~14,000台/日

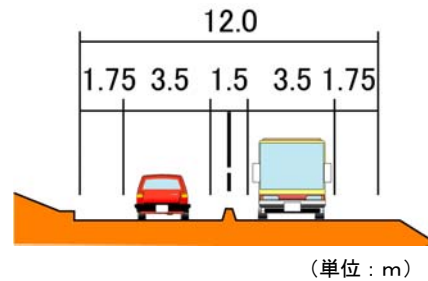
## ③標準断面図

【唐津伊万里道路 (一般部)】



※ ( ) 内は暫定2車線時の幅員

【伊万里松浦道路 (一般部)】



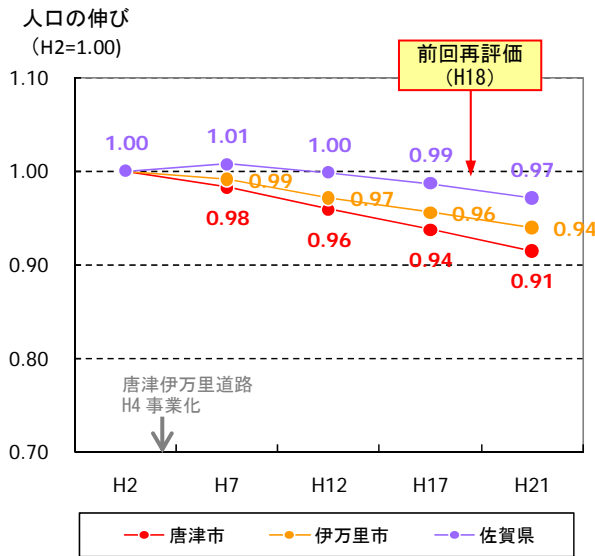
## 2. 事業の必要性

### (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

#### ①人口動向

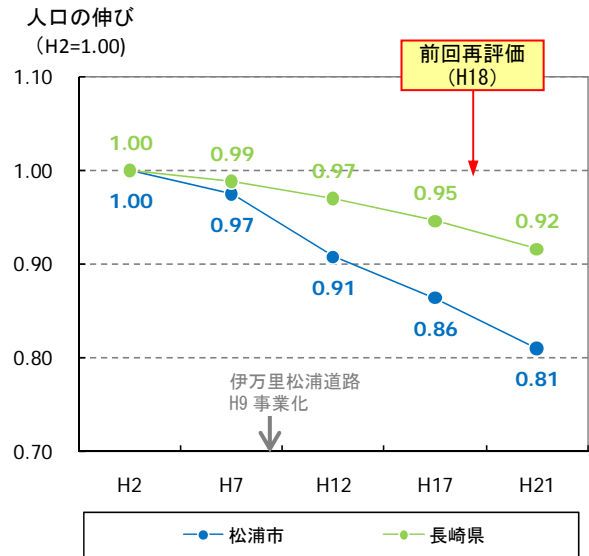
当該路線が通過する唐津市、伊万里市、松浦市では、前回評価時（H18）以降も人口が減少しており、特に松浦市の人口減少が著しい（H2 年比（H17）0.86→（H21）0.81）。

また、高齢化率は、唐津市、伊万里市、松浦市ともに前回評価時（H18）以降も増加しており、中でも松浦市は30.1%（H21）と、高齢化の進展が著しい。



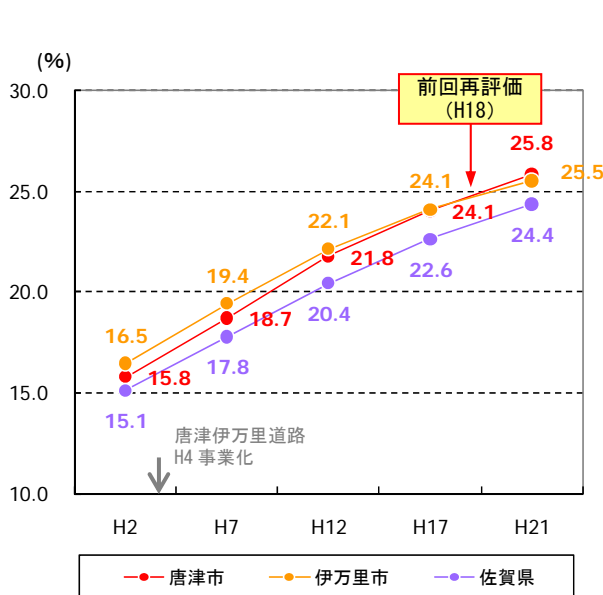
#### ▲人口の推移（佐賀県）

資料：国勢調査（H2～H17）  
佐賀県推計人口（H21）



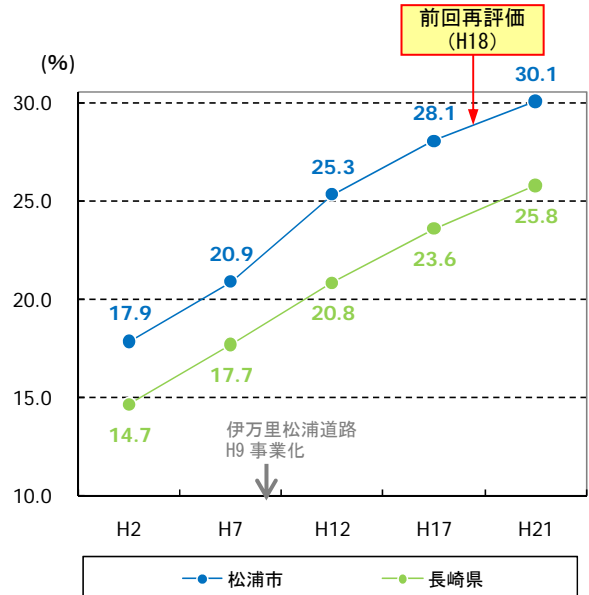
#### ▲人口の推移（長崎県）

資料：国勢調査（H2～H17）  
長崎県推計人口（H21）



#### ▲高齢化率の推移（佐賀県）

資料：国勢調査（H2～H17）  
佐賀県推計人口（H21）



#### ▲高齢化率の推移（長崎県）

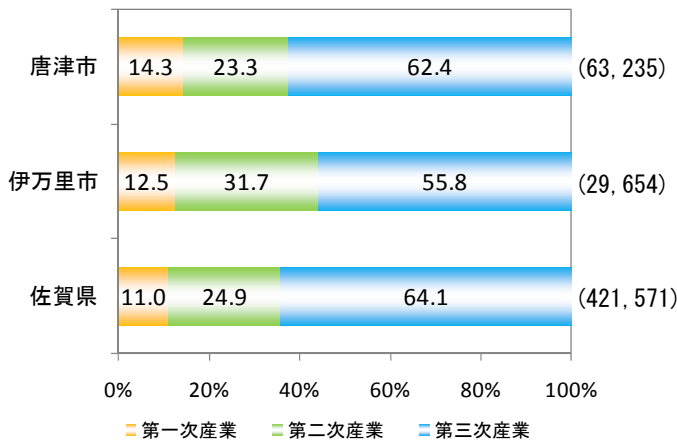
資料：国勢調査（H2～H17）  
長崎県推計人口（H21）

## ②産業動向

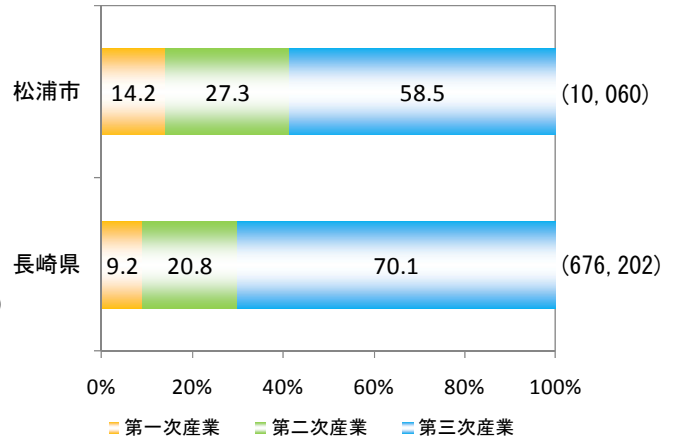
### 1) 産業別就業人口

産業別就業人口構成をみると、唐津市では第一次産業就業者数の割合が、伊万里市では、第一次・第二次産業就業者数の割合がそれぞれ佐賀県平均を上回っている。

また、松浦市については、第一次・第二次産業就業者数の割合が長崎県平均を上回っている。



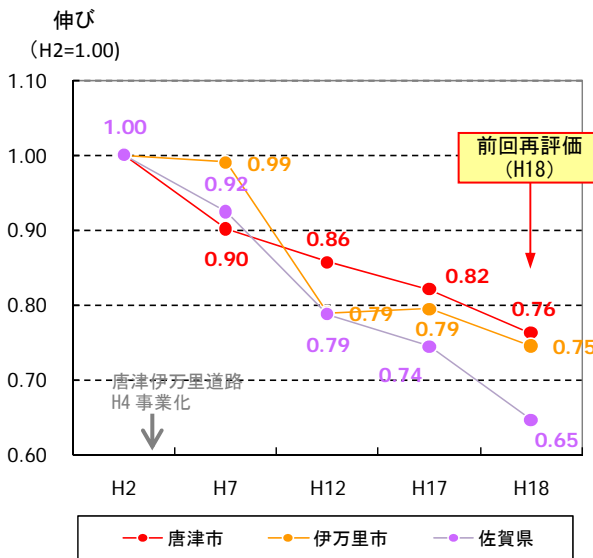
※) 内数値は分類不能を除く就業人口(人)  
▲産業別就業人口構成(佐賀県)  
資料: 国勢調査(H17)



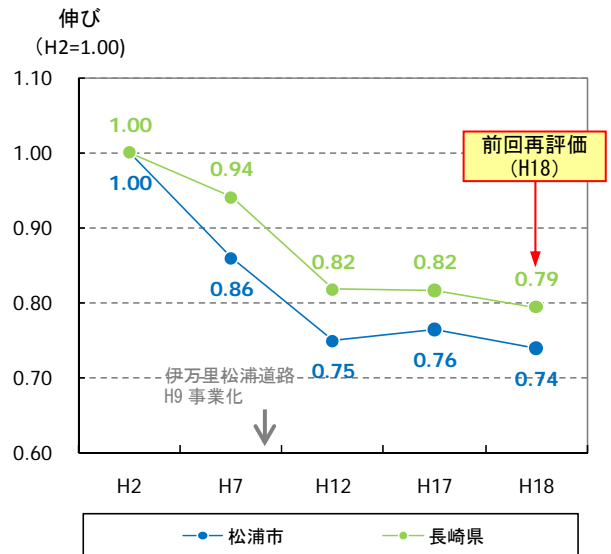
※) 内数値は分類不能を除く就業人口(人)  
▲産業別就業人口構成(長崎県)  
資料: 国勢調査(H17)

### 2) 農業の動向

農業産出額は、佐賀県、長崎県、当該路線沿線地域の唐津市、伊万里市、松浦市ともに事業化時(H4, H9)以降も減少している。



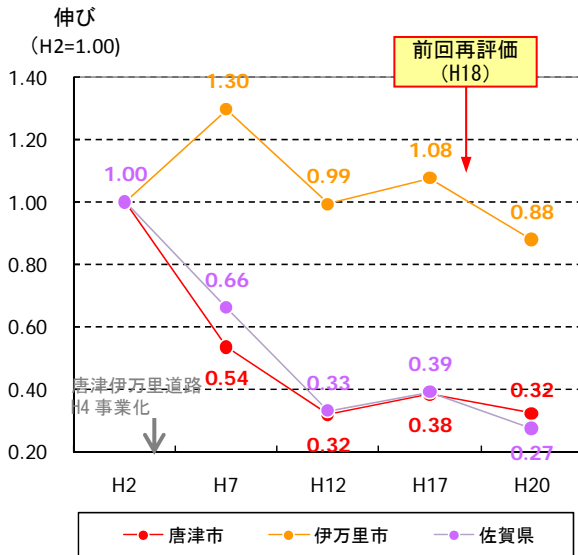
▲農業産出額の推移(佐賀県)  
資料: 生産農業所得統計



▲農業産出額の推移(長崎県)  
資料: 生産農業所得統計

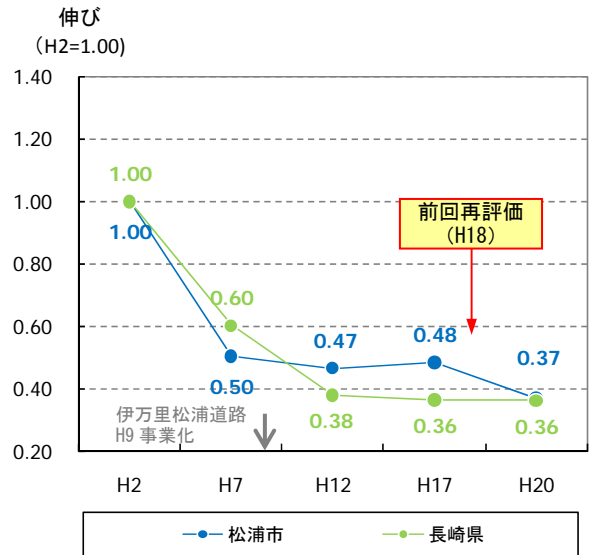
### 3) 水産業の動向

漁獲量は事業化時（H4, H9）以降も減少を続けており、当該路線沿線地域では唐津市、松浦市の減少が著しく、ともに前回評価時（H18）以降も減少している。（なお、伊万里市については漁獲量自体が少ないため、大きな減少に至っていない。）



▲漁獲量の推移(佐賀県)

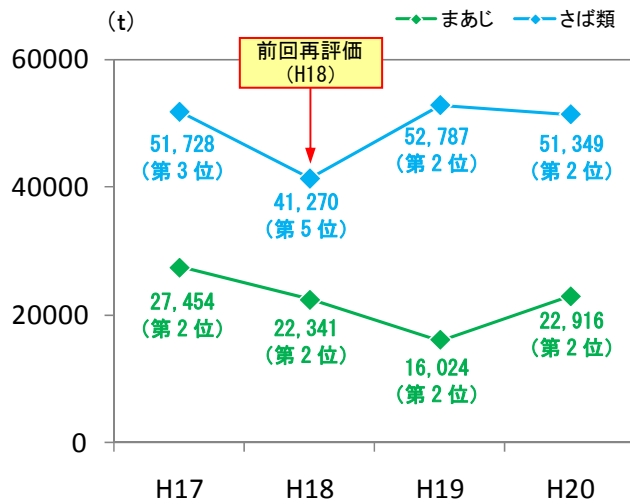
資料:佐賀県農林水産統計年報



▲漁獲量の推移(長崎県)

資料:長崎県農林水産統計年報

漁獲量が減少する中、伊万里松浦道路沿線に位置する松浦港では、前回評価時（H18）以降も、まあじ、さば類の水揚量は全国上位を誇っており、我が国有数の漁業基地として位置づけられている。



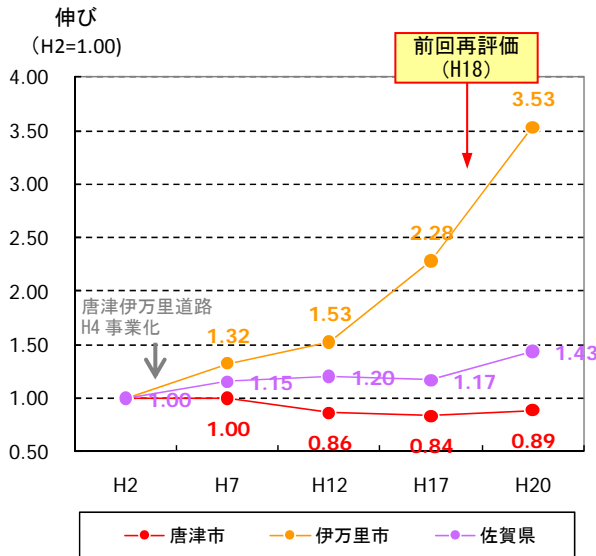
※ ( ) 内は全国での順位

▲松浦港におけるまあじ・さば類の水揚量の推移

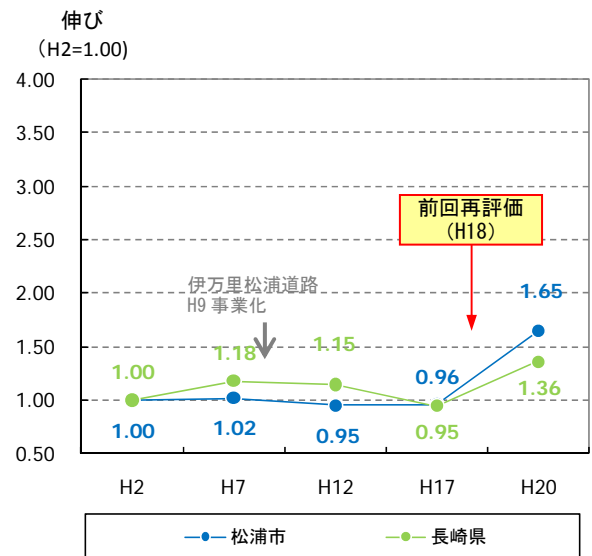
資料:水産物流通統計年報

#### 4) 製造業の動向

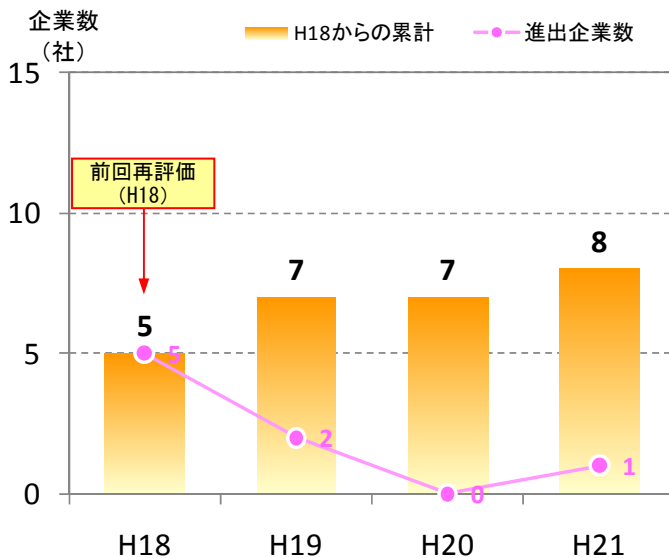
製造品出荷額については、当該路線が通過する唐津市、伊万里市、松浦市ともに、前回評価時（H18）以降増加している。中でも、前回評価時（H18）以降、株式会社 SUMCO 等の世界的企業を含む 8 社が進出した伊万里市では、製造品出荷額の伸びが著しい（H2 年比（H17）2.28→（H20）3.53）。



▲製造品出荷額の推移 (佐賀県)  
資料:工業統計調査



▲製造品出荷額の推移 (長崎県)  
資料:工業統計調査



▲伊万里市における企業進出数の推移  
資料:企業誘致ハンドブック(佐賀県)

#### ▼伊万里市の進出企業 (H18～H21)

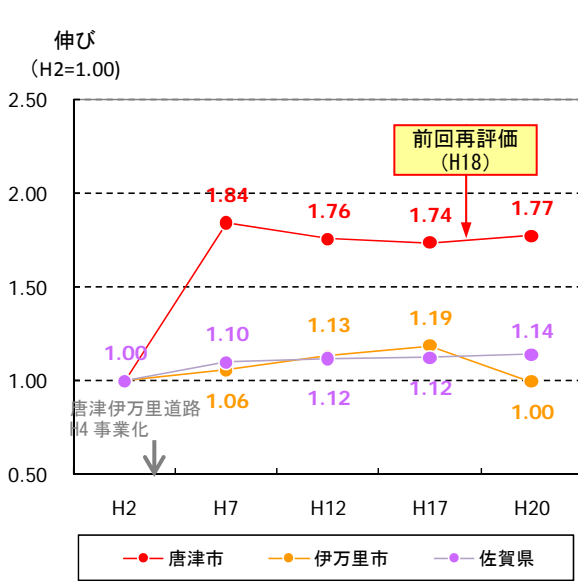
進出年月	企業名	従業員 (人)	敷地面積 (㎡)
H18.3	株式会社ゼネシス	16	40,000
H18.4	清本鉄工株式会社	10	19,150
H18.5	株式会社SUMCO	1,000	272,010
H18.10	中国木材株式会社	150	114,878
H18.12	株式会社名村造船所	36	68,384
H19.10	株式会社かねは	97	8,250
H19.11	株式会社SUMCO	—	51,220
H21.10	株式会社伸建設工業	50	18,787

※内容は進出協定時の事業計画による  
資料:企業誘致ハンドブック(佐賀県)

### ③観光動向

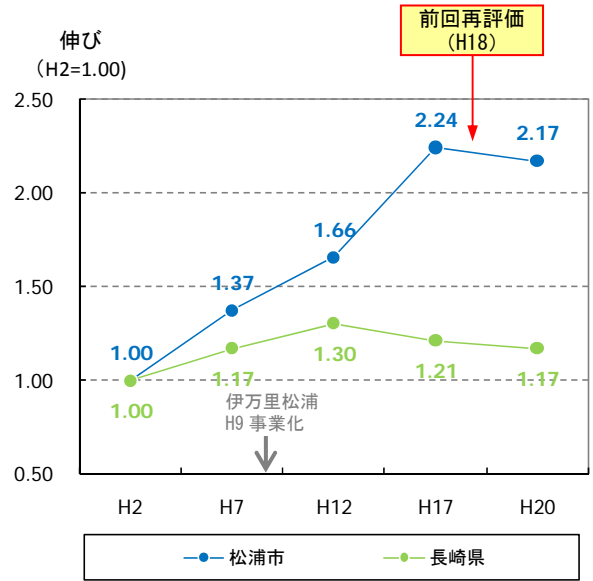
唐津市、伊万里市、松浦市の観光客数は、事業化時（H4, H9）以降も増加傾向にあるが、伊万里市及び松浦市は、前回評価時（H18）以降減少している。中でも伊万里市の観光客の減少幅は大きく、H20年の観光客数はH2年と同数にまで落ち込んでいる。

また、観光客の利用交通手段は、唐津市、伊万里市、松浦市・北松地域ともに約9割以上が自動車（自家用車、バス、タクシー）を利用しており、ともに各県の自動車利用割合を上回るなど、観光面での自動車利用が高い地域となっている。



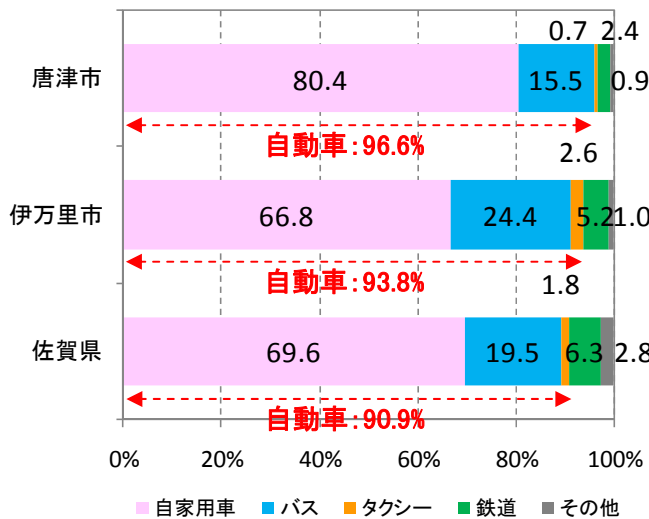
▲観光客数の伸び(佐賀県)

資料:佐賀県観光動態調査



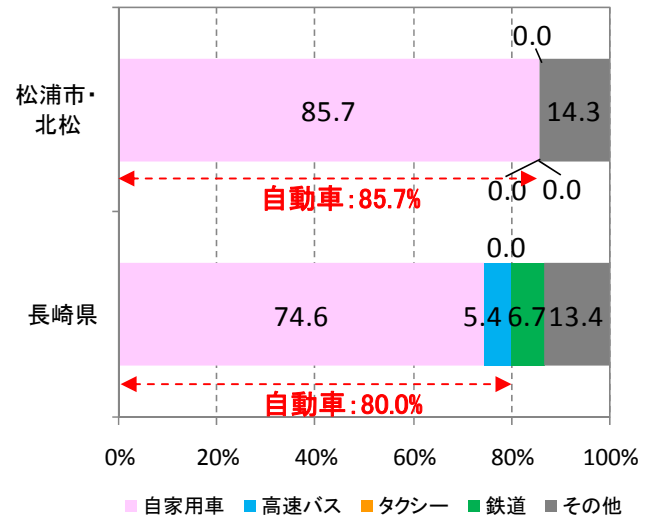
▲観光客数の伸び(長崎県)

資料:長崎県観光統計



▲観光客の利用交通機関(佐賀県)

資料:佐賀県観光動態調査(H20)



※日帰客を対象とした県外から長崎への移動交通手段

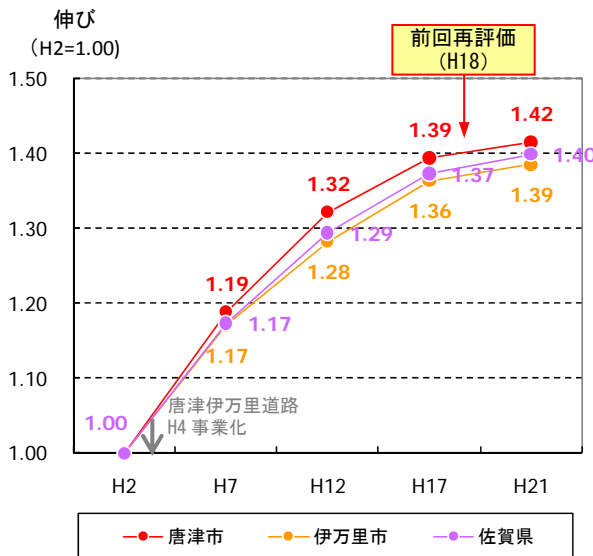
▲観光客の利用交通機関(長崎県)

資料:長崎県観光動向調査報告書(H13)

#### ④自動車利用状況

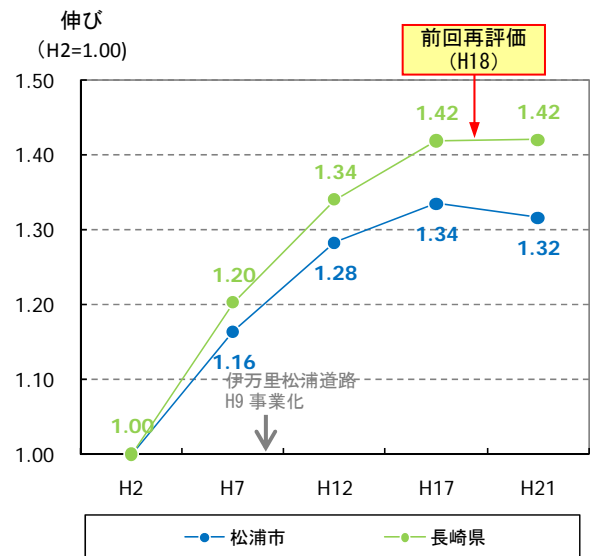
当該路線が通過する唐津市、伊万里市、松浦市は、人口が減少傾向にあるにもかかわらず、自動車保有台数は事業化時（H4, H9）以降も増加しているが、松浦市では、前回評価時（H18）以降、やや減少に転じている。

また、H12年の通勤通学時における自家用車利用割合は、唐津市で約63%、伊万里市で約77%、松浦市で約70%と九州平均より高く、日常的に自動車への依存が高い地域であるといえる。



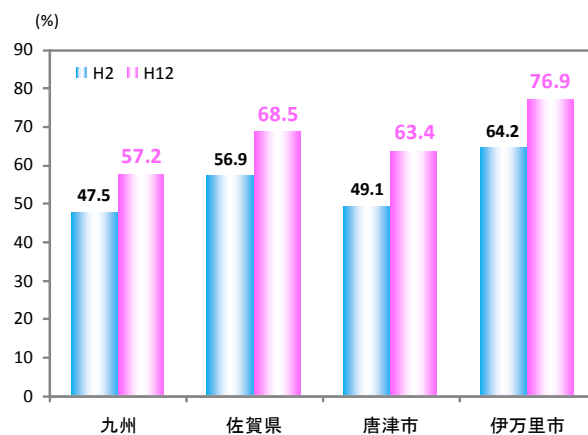
#### ▲自動車保有台数の推移 (佐賀県)

資料：市区町村別自動車保有車両数  
市区町村別軽自動車車両数



#### ▲自動車保有台数の推移 (長崎県)

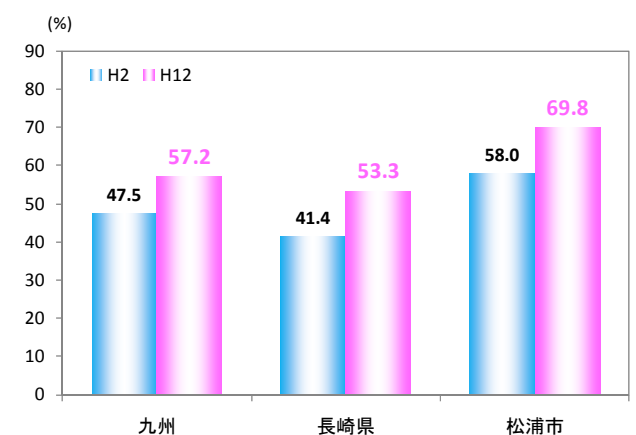
資料：市区町村別自動車保有車両数  
市区町村別軽自動車車両数



※統計年次の市町村で集計

#### ▲通勤通学時における自家用車利用割合の変化 (佐賀県) (H2, H12)

資料：国勢調査



※統計年次の市町村で集計

#### ▲通勤通学時における自家用車利用割合の変化 (長崎県) (H2, H12)

資料：国勢調査

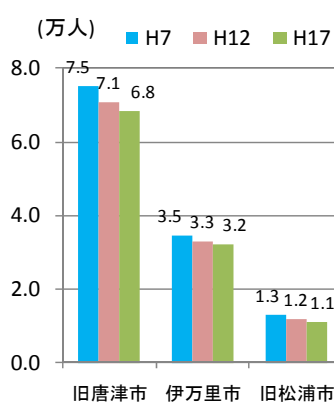
(2) 事業の効果・必要性

**効果1:地域間の交流連携の支援**

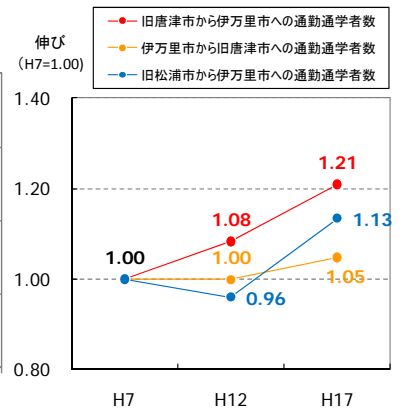
- 西九州自動車道沿線市町村間での通勤通学面での結び付きは強く、唐津市と伊万里市相互、旧松浦市から伊万里市への通勤通学者数は増加している。
- 唐津伊万里道路、伊万里松浦道路の整備により、沿線都市間の所要時間が短縮し、地域間交流の活性化が図られる。

唐津伊万里道路、伊万里松浦道路沿線市町村間で日常的な交流が行われていることがうかがえる。特に、旧唐津市、伊万里市相互、旧松浦市から伊万里市への通勤通学者数はH7年以降増加、通勤通学面での結び付きは高まりつつある。

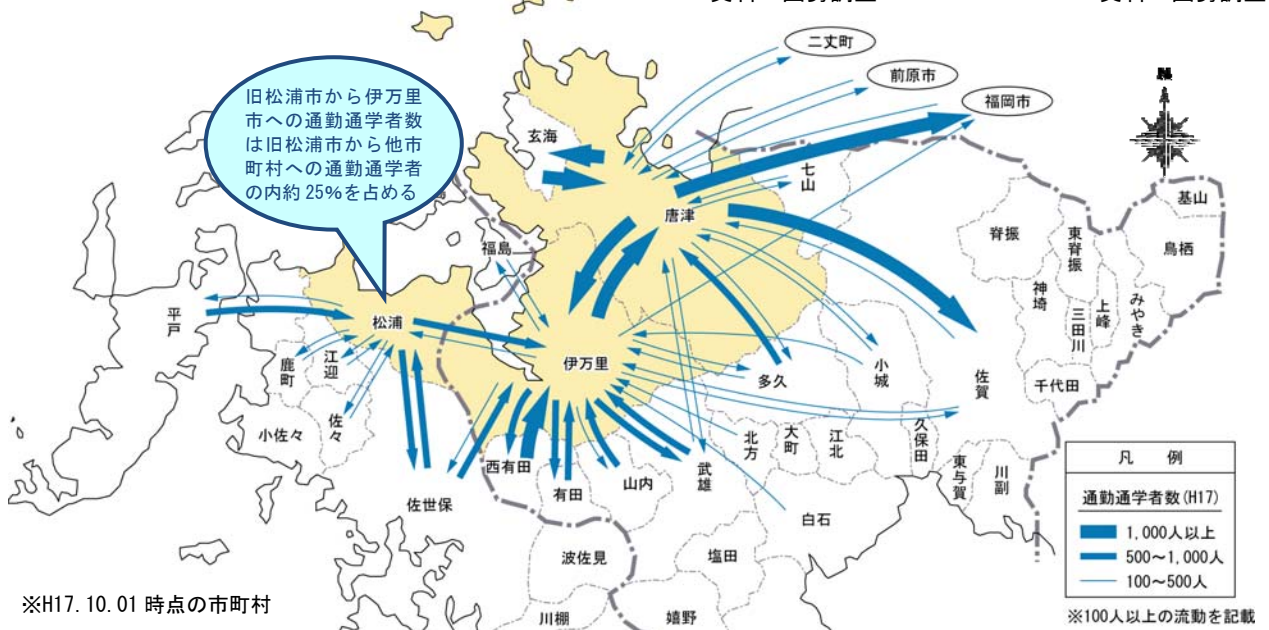
唐津伊万里道路の整備により、唐津市～伊万里市間は45分→40分と5分短縮、また伊万里松浦道路の整備により、松浦市～伊万里市間は39分→24分と15分の短縮となり、地域間交流の活発化が図られる。



▲沿線市の通勤通学者数の変化  
資料：国勢調査

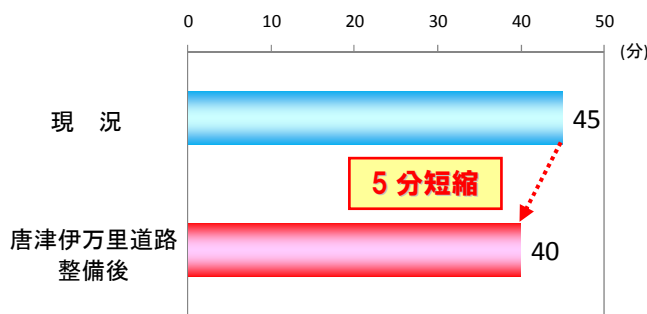


▲沿線市間の通勤通学者数の変化  
資料：国勢調査



▲旧唐津市・伊万里市・旧松浦市に関する通勤通学流動(H17)

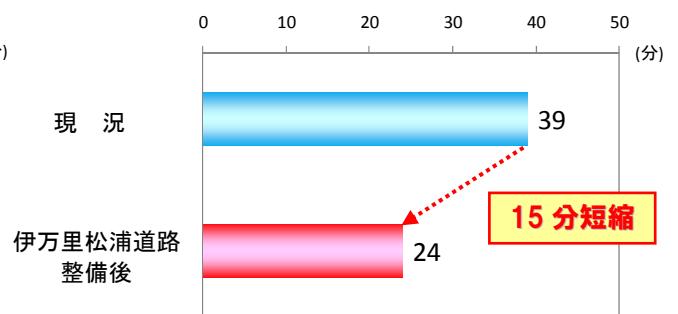
資料：国勢調査



※市役所間の所要時間

▲唐津市～伊万里市の所要時間変化

資料：H17 道路交通センサス



※市役所間の所要時間

▲伊万里市～松浦市の所要時間変化

資料：H17 道路交通センサス

## 効果2：物流の効率化支援

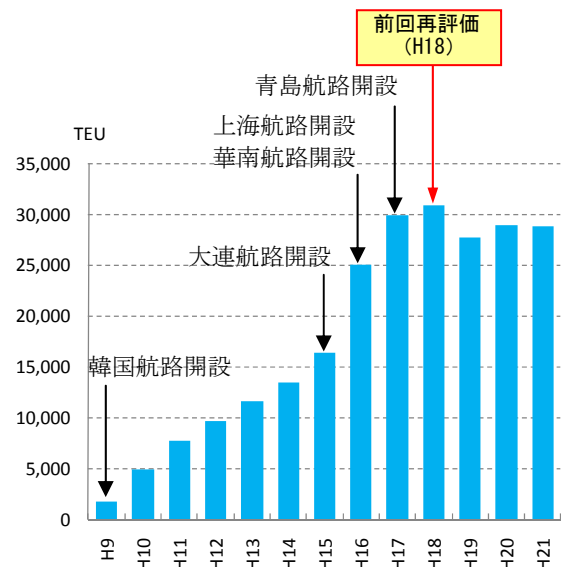
### ① 広域的な物流の支援

- 唐津伊万里道路、伊万里松浦道路沿線に位置する伊万里港（外貨コンテナ取扱量九州第4位※）に陸揚げされた貨物の約4割、また唐津港の貨物の約4割が、西九州自動車道沿線の福岡県・長崎県へ搬送されている。

伊万里港に陸揚げされた貨物の約24%は福岡県、約15%は長崎県へ、また、唐津港においては約19%が福岡県、約17%が長崎県へ搬送されており、伊万里港、唐津港ともに県境を越えた広域的な背後圏を有する港湾となっている。

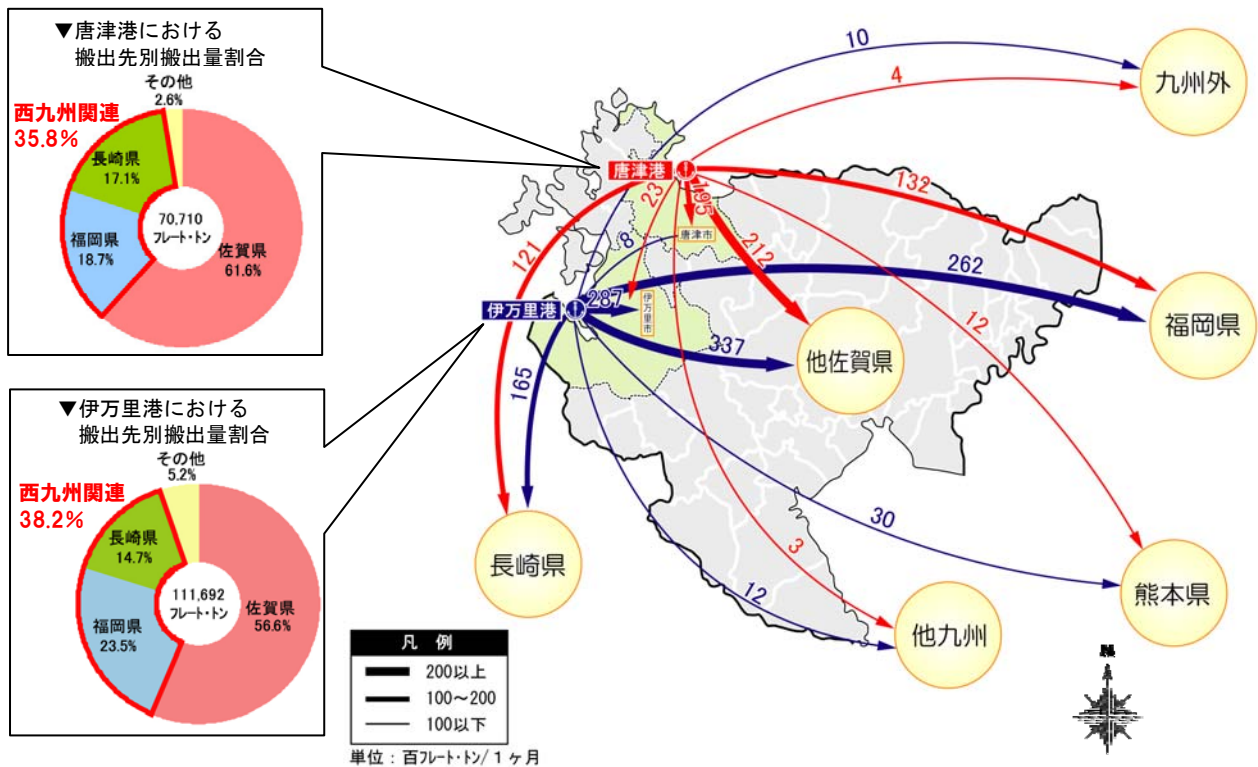
このうち、伊万里港については、外貨コンテナ取扱量が近年横ばいの状況にあるものの、国際定期コンテナ航路が就航したH9年以降、右肩上がり推移している。さらに、外貨コンテナ取扱量はH21年に九州第4位※を誇るに至っている。このように増加するコンテナ貨物への対応を図るべく、H27年度の完了を目標に、「七ツ島地区国際物流ターミナル整備事業」が進行中である。

※実入りに空コンを加えた外貨コンテナ取扱量



▲伊万里港外貨コンテナ取扱量（実入り）の推移

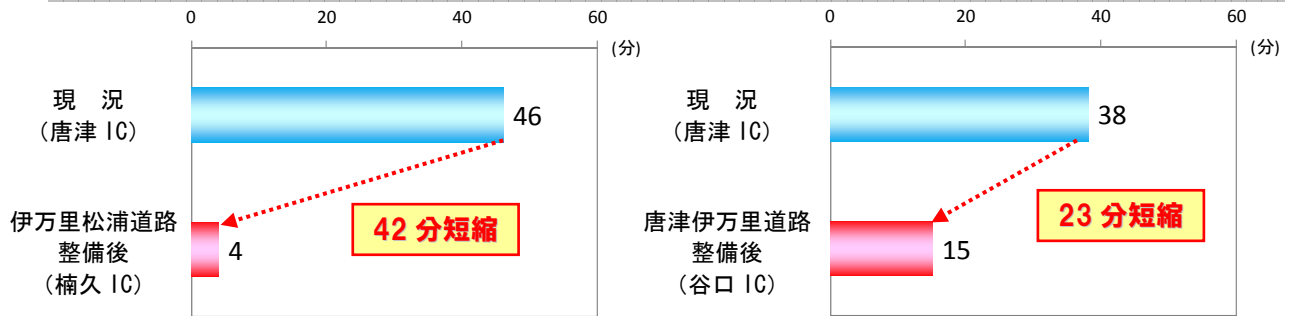
資料：伊万里港統計年報



▲唐津港・伊万里港における県内外搬出先および搬出量

資料：平成17年陸上出入貨物調査

- 唐津伊万里道路、伊万里松浦道路が整備されることにより、国際物流ターミナル整備が進められている伊万里港七ツ島地区、及び伊万里港久原南地区から高速 IC へのアクセス性が向上する。
- さらに、唐津港から長崎県方面へのアクセス性も向上し、広域的な物流の支援が図られる。

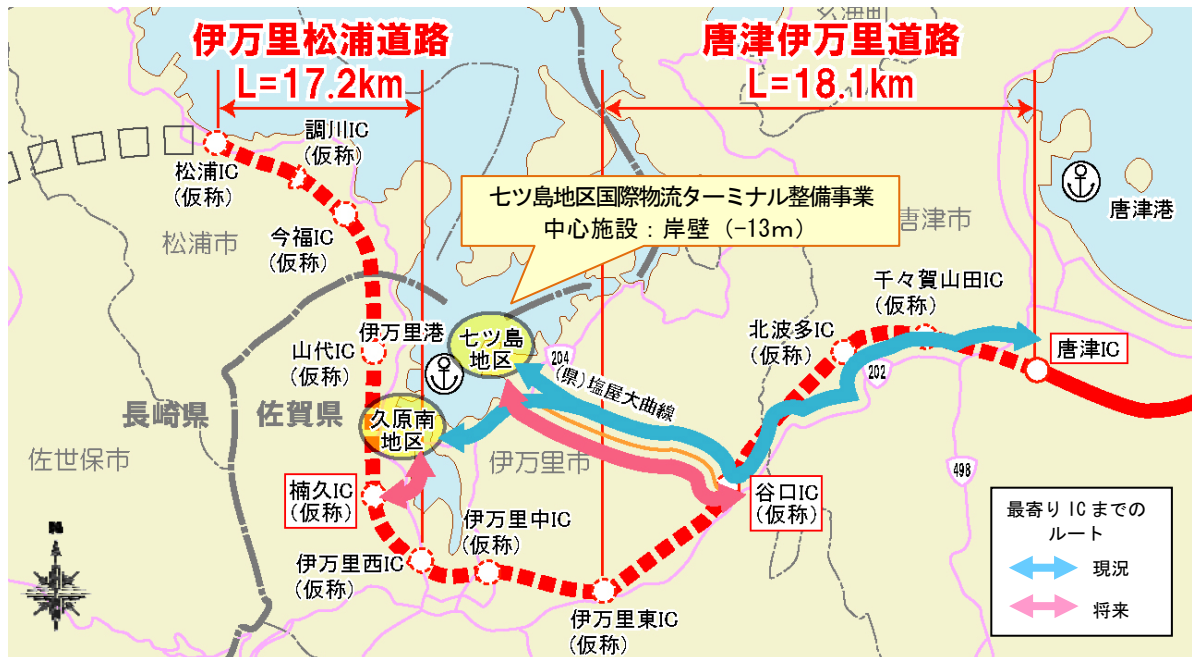


▲伊万里港久原南地区から高速 IC までの所要時間変化

資料：H17 道路交通センサス

▲伊万里港七ツ島地区から高速 IC までの所要時間変化

資料：H17 道路交通センサス



▲伊万里港（久原南地区・七ツ島地区）からの最寄り高速 IC の変化

< 伊万里国際コンテナターミナル株式会社ヒアリング結果 >

- ・伊万里港は、アジアに至近距離という地理的優位性を持ち、21 世紀の「中国・アジアの時代」にふさわしいゲートウェイとして期待されています。
- ・更なる航路の開設と取扱量の増大を図るためには、**高速道路網の整備が必要不可欠な状況**です。
- ・**西九州自動車道**は、福岡、熊本、長崎など九州主要都市との時間距離を大幅に短縮させ、**低コスト、スピーディな陸上輸送を可能とするものであり、これにより港湾物流の大幅な効率化を図ることが出来ます。**



(写真) 伊万里港国際ターミナル

## ②地域ブランドの支援

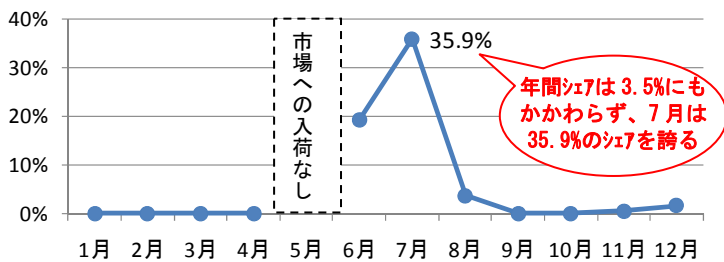
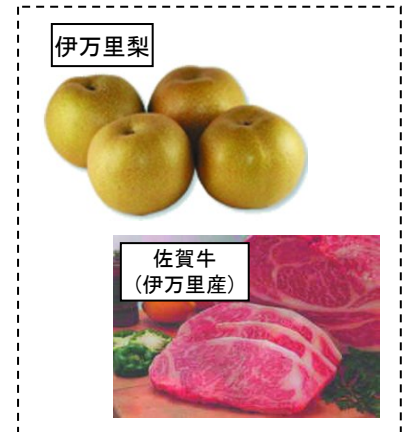
- 伊万里市の特産品である「伊万里梨」は、約 3 割を関西・中国へ、約 2 割を関東へ、また 1 割を中部へ出荷している。ハウス栽培を行っているため、東京都中央卸売市場に 7 月に入荷する日本なしの約 36%は「伊万里梨」で占められる。
- 唐津伊万里道路の整備により、輸送時間の短縮による顧客との信頼性向上や輸送コストの低減が図られ、地域ブランドの確立を支援する。

伊万里市の農業産出額は下降傾向にあるものの、伊万里市は、「伊万里梨」や「佐賀牛（伊万里産）」の全国的なブランドの産地である。

H21 年においては、JA 伊万里で取り扱っている「伊万里梨」のうち約 26%が関西・中国、約 24%が関東、約 14%が中部へ出荷されている。ハウス栽培ものは、東日本の梨産地の出荷より一足早く 6 月下旬から出荷するため、東京都中央卸売市場に 7 月に入荷する「なし」の約 36%は「伊万里梨（佐賀県産）」となっている。

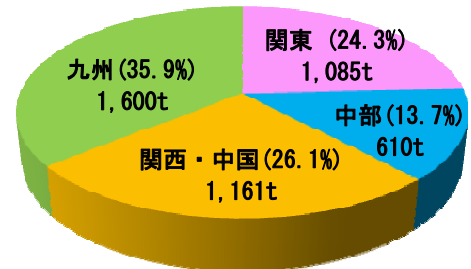
唐津伊万里道路を含む西九州自動車道が整備されることにより、輸送時間の短縮が図られることで、延着がなくなり、顧客との信頼関係の向上や地域ブランドとしての価値の向上が期待される。さらに、輸送時間の短縮により輸送コストが低減するため、良質で安価な商品を大都市圏へと提供することが可能となることで、地域ブランドの確立を図り、農業振興を支援する。

### ▼伊万里市のブランド農産品



### ▲東京都中央卸売市場における佐賀県産

「日本なし類」の割合 (H21) 資料：東京都中央卸売市場統計情報



### ▲「伊万里梨」の主な販売先割合 (H21)

資料：JA 伊万里資料



### ▲「伊万里梨」の出荷の流れ

資料：JA 伊万里、物流業者ヒアリング結果

### ＜JA 伊万里 園芸流通センター ヒアリング結果＞

・ブランドとしての価値を高めるためには、輸送時間の短縮を図り、品質を保持するとともに、延着などを防ぎ、顧客との信頼関係を向上することが重要です。

### ＜物流業者ヒアリング結果＞

・現在は唐津 IC を利用するより、武雄北方 IC までの方が時間がかからないため、武雄北方 IC を利用しているが、輸送時間の短縮は重要となるため(何が起るかわからないので出来るだけ早く品物を出荷先へ届けたい)、西九州自動車道が延伸されれば、関東・関西方面への出荷には必ず利用するようになると考えています。

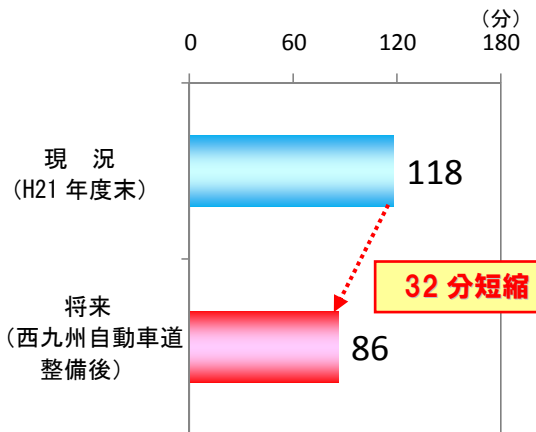
- 伊万里松浦道路沿線の松浦港で水揚げされる「まあじ」、「さば類」は、約3/4が三大都市圏へ出荷されている。また、五島・対馬沖でとれる「旬あじ」、「旬さば」は、全国に通用するブランドとして定着しつつある。
- 伊万里松浦道路の整備により、輸送時間短縮（松浦港から福岡 IC への所要時間は約32分短縮）による鮮度の向上など商品価値の向上が図られ、地域ブランドとしての地位確立を支援する。

伊万里松浦道路沿線の松浦港は、「まあじ」及び「さば類」の水揚量が全国トップクラスの漁港であり、約3/4が京浜、名古屋、京阪神といった三大都市圏へ出荷されている。長崎産のまあじは、東京都中央卸売市場において年間取扱量が第2位である。

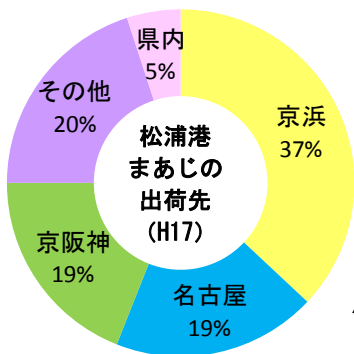
また、松浦港で水揚げされるまあじ・さばの中でも、五島・対馬沖でとれる「旬あじ」、「旬さば」は、全国に通用するブランドとして定着しつつある。

伊万里松浦道路の整備により、輸送時間短縮による鮮度の向上など商品価値の向上が図られる。さらに、輸送時間短縮に伴い積み込み時間が増加し輸送量が増加するなど、輸送コストの低減も期待出来、良質で安価な商品を大都市圏へ提供することが可能となり、地域ブランドとしての地位確立を支援する。

▼松浦港～福岡 IC の所要時間変化

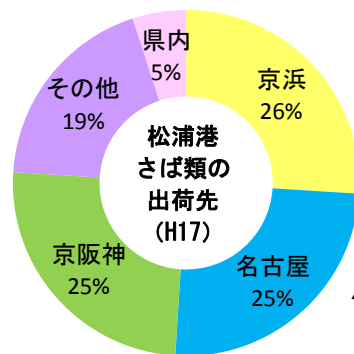


※現況の武雄北方 IC を経由する九州横断自動車道ルートから将来は西九州自動車道ルートへと変化  
資料：H17 道路交通センサス



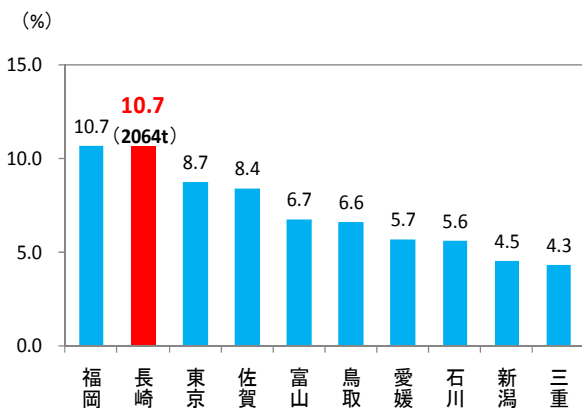
▲松浦港まあじの出荷先

資料：水産物流通統計年報



▲松浦港さば類の出荷先

資料：水産物流通統計年報



▲東京市場まあじ産地別出荷量割合 (H21)

資料：東京都中央卸売市場市場統計情報

<西日本魚市(株)ヒアリング結果>

- ・ 主な出荷先は、東京、名古屋、大阪等で、陸送しています（平均20～30台/日）。現在は時間を優先して、武雄北方ICから高速道路を利用している。
- ・ 東京市場への出荷は松浦港を午前10時に出発。午後水揚げされた魚は東京出荷を諦め、価格が安くても時間的に間に合う名古屋への出荷や、もしくは冷凍することもあります。
- ・ 西九州自動車道の整備により時間短縮される分だけ、出荷時間を遅らせることができ、加工時間の確保や出荷量の増加が期待されます。
- ・ 出荷時間を遅らせることにより他漁港の出荷状況の把握が可能となり、市場での価格低下を防ぎ、安定した価格での取引が可能となります。

### 効果3:救急医療活動の支援

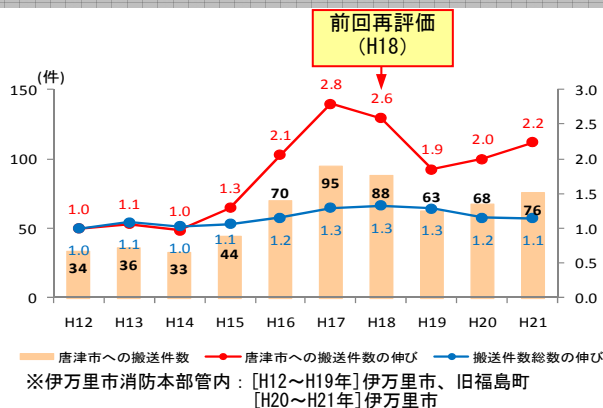
- 伊万里市消防本部管内から唐津市への救急搬送件数、松浦市消防本部管内から伊万里市への救急搬送件数は増加している。
- 唐津伊万里道路、伊万里松浦道路を含む西九州自動車道の整備により、救急搬送時間が短縮し、安全・安心な暮らしの実現に寄与する。

唐津赤十字病院は、H21年4月に地域救命救急センターを開設し、三次救急医療施設に近い機能を有し、救急救命医療の中核を担っている。

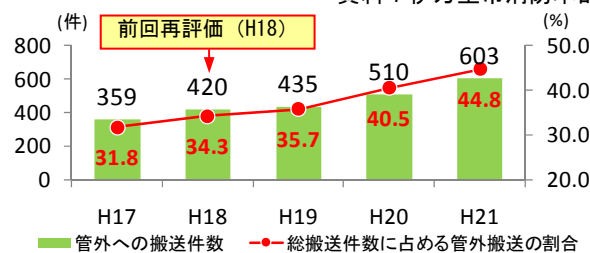
伊万里市消防本部の救急搬送件数はH12年以降横ばいであるものの、唐津赤十字病院が位置する唐津市への救急搬送件数は、前回評価時(H18)以降一旦減少、近年再び増加している。

また、松浦市消防本部管内から管外への救急搬送件数は、前回評価時(H18)以降も増加している。

唐津伊万里道路、伊万里松浦道路を含む西九州自動車道が整備されることにより、伊万里市から唐津赤十字病院まで42分、松浦市から山元記念病院まで22分で搬送することが可能となり、安全・安心な暮らしの実現に寄与する。



▲伊万里市消防本部管内から唐津市への搬送件数の推移 資料：伊万里市消防本部資料



▲松浦市消防本部管内から管外への搬送件数の推移 資料：松浦市消防本部資料



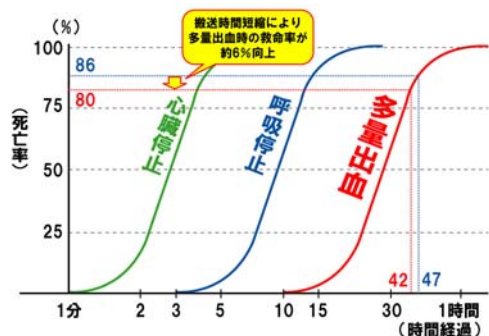
▲伊万里市、松浦市消防本部管内から管外への搬送件数(H21)

資料：伊万里市消防本部資料、松浦市消防本部資料  
H17 道路交通センサス

## ■救急医療活動のアクセス向上

### 【唐津伊万里道路】

- 唐津伊万里道路の整備による「消防署から現場」、「現場から高次医療施設」への搬送時間の短縮により救われる人命価値が考えられる。
- 唐津伊万里道路の整備により、伊万里市役所付近の現場から唐津赤十字病院までの搬送時間が約5分短縮（約47分⇒約42分）し、多量出血時の救命率が約6%向上する。



▲カーラー曲線と搬送時間短縮効果



▲対象地域図

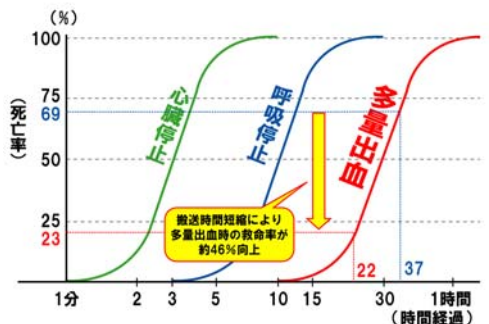
※対象地域は、対象路線の整備により「消防署から現場」及び「現場から高次医療施設」までの所要時間がそれぞれ1分以上短縮する地域を設定。

**所要時間短縮による救急医療活動のアクセス向上便益は、※約39億円と試算される。**

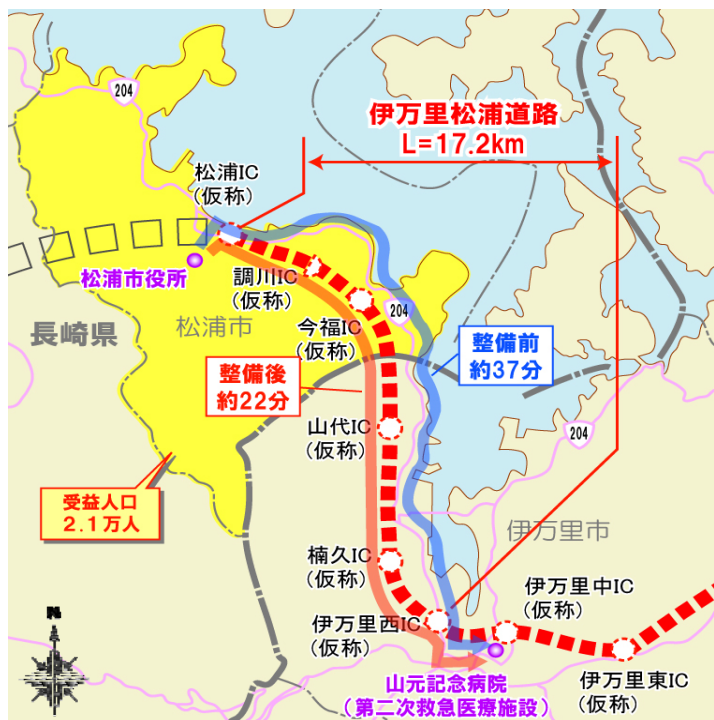
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

### 【伊万里松浦道路】

- 伊万里松浦道路の整備による「消防署から現場」、「現場から高次医療施設」への搬送時間の短縮により救われる人命価値が考えられる。
- 伊万里松浦道路の整備により、松浦市役所付近の現場から山元記念病院までの搬送時間が約15分短縮（約37分⇒約22分）し、多量出血時の救命率が約46%向上する。



▲カーラー曲線と搬送時間短縮効果



▲対象地域図

※対象地域は、対象路線の整備により「消防署から現場」及び「現場から高次医療施設」までの所要時間がそれぞれ1分以上短縮する地域を設定。

**所要時間短縮による救急医療活動のアクセス向上便益は、※約130億円と試算される。**

※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

## 効果4:地域の防災機能・安全性の向上

### ①代替路の確保

- 伊万里松浦道路が通過する伊万里・北松地域は、「北松型地すべり」と呼ばれる地すべり地帯である。
- 伊万里松浦道路に並行する国道 204 号のみならず、唐津伊万里道路に並行する国道 202 号においても、土砂災害による通行規制が行われている。
- また、路面冠水による全面通行止めも多発している。

伊万里・北松地域は、「北松型地すべり」と呼ばれる地すべり地帯である。平成 2 年には、被災区域面積 22ha に及ぶ大規模な地すべりが発生している（石倉地すべり）。

伊万里松浦道路は、北松型地すべり地帯を通過する路線であり、並行する国道 204 号沿線には地すべり防止区域が連続し、土砂災害による道路災害発生危険性が高い区間となっている。そのため、伊万里松浦道路に並行する国道 204 号では、これまでも土砂災害による通行規制が行われている。

また、唐津伊万里道路に並行する国道 202 号でも土砂災害による通行規制、路面冠水による通行規制が行われており、防災面で脆弱な幹線道路となっている。



### ▲地すべり防止区域

資料：長崎河川国道事務所

### ▼道路冠水状況

(伊万里市南波多町水留：H18.9.16)



### ▲通行規制箇所

資料：佐賀国道事務所、佐賀県、長崎県資料

- さらに、国道 202 号、204 号には、道路防災総点検における要対策箇所が存在している。
- 唐津伊万里道路、伊万里松浦道路が整備されることにより、唐津市と伊万里市、伊万里市と松浦市を連絡する唯一の幹線道路である国道 202 号及び 204 号の代替路の確保が図られる。

唐津伊万里道路に並行する国道 202 号では、道路防災総点検における要対策箇所のうち未対策箇所が 3 箇所残されている。

また、伊万里松浦道路に並行する国道 204 号においても、道路防災総点検における要対策箇所のうち未対策箇所が 2 箇所残されている。

このように、防災面からの問題を抱える国道 202 号、204 号に並行して唐津伊万里道路、伊万里松浦道路が整備されることにより、国道 202 号、204 号の代替路の確保が図られる。



※佐賀県管理国道 204 号には、道路防災総点検による要対策箇所なし

### ▲道路防災総点検における要対策箇所

資料：道路防災総点検（国道 202 号、長崎県管理国道 204 号）



#### ▲防災点検での要対策箇所（松浦市調川町）

平尾第一地すべり付近に位置。この付近では平成元年度に斜面崩壊が発生し、国道に流下する道路災害が発生。



#### ▲防災点検での要対策箇所（唐津市北波多）

国道より比高 50～60m 付近に砂岩の急崖が露出している。砂岩は亀裂や節理が部分的に発達・浮石化しており、下方斜面に落石が多数堆積する。亀裂の大半は岩盤接着工が施工されているが、一部はまだ不安定な状態。

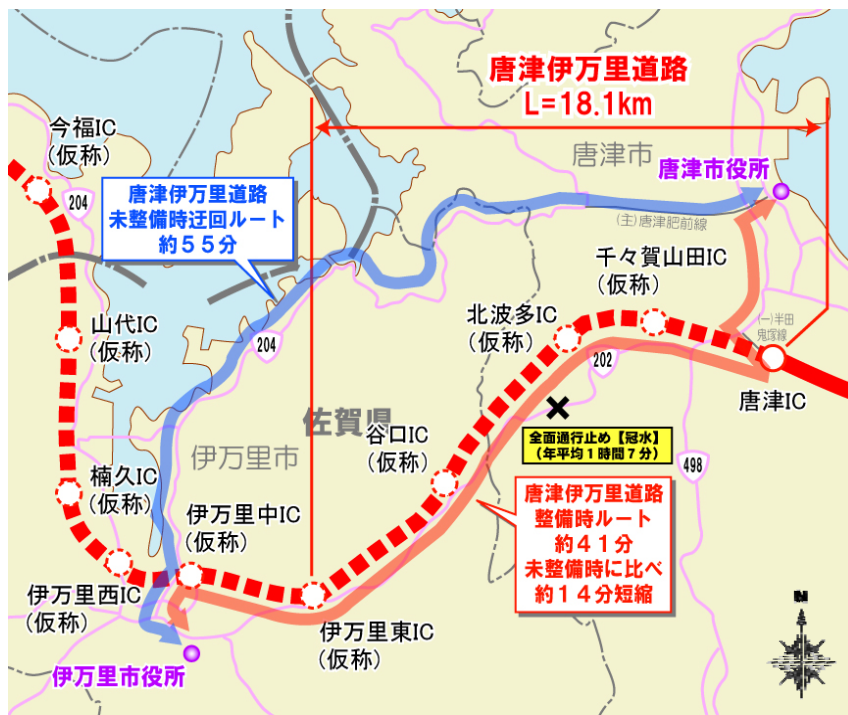
## ■通行止めの際の迂回時間の短縮

### 【唐津伊万里道路】

- 唐津伊万里道路に並行する国道 202 号では、過去に冠水や法面崩壊等による通行規制が行われ、H18 年 9 月には冠水による全面通行止めも実施されている。
- 唐津伊万里道路の整備により、迂回に伴う時間が約 14 分短縮する。

**冠水による全面通行止め（1 時間 7 分/年）で迂回する交通の損失を解消する効果は、\*約 0. 10 億円と試算される。**

※は、供用後 50 年間の便益額として試算した値（参考値）



▲全面通行止めの際の迂回ルート

### 【伊万里松浦道路】

- 伊万里松浦道路に並行する国道 204 号では、過去に冠水や土砂崩壊等による通行規制が行われ、H21 年 7 月には冠水による全面通行止めも実施されている。
- 伊万里松浦道路の整備により、迂回に伴う時間が約 20 分短縮する。

**冠水による全面通行止め（1 時間 53 分/年）で迂回する交通の損失を解消する効果は、\*約 0. 08 億円と試算される。**

※は、供用後 50 年間の便益額として試算した値（参考値）



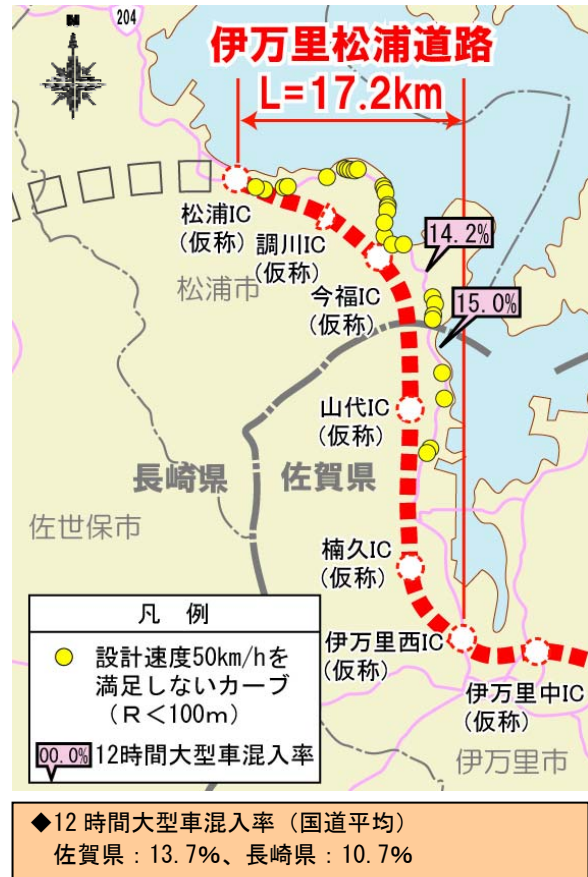
▲全面通行止めの際の迂回ルート

## ②走行時の安全性向上

- 国道 204 号には、設計速度 50km/h を満足しないカーブ ( $R < 100m$ ) が 28 箇所存在している。さらに、港湾関連等の大型車の通行が多く、大型車混入率は県平均を上回っている。
- 伊万里松浦道路が整備されることにより、線形不良区間を回避することが出来るため、走行時の安全性が向上し円滑な物流活動を支援する。

伊万里松浦道路に並行する国道 204 号には、設計速度 50km/h を満足しないカーブ ( $R < 100m$ ) が 28 箇所存在している。さらに、カーブが連続する県境付近では、大型車混入率が 14~15% と、佐賀県及び長崎県の国道平均を上回っており、港湾関連等の大型車の通行が多くなっている。

国道 204 号に並行する伊万里松浦道路が整備されることにより、線形不良区間を回避することが出来るため、走行時の安全性が向上し、円滑な物流活動の支援が期待できる。



▲国道 204 号の線形不良箇所及び大型車混入率  
資料：道路台帳、H17 道路交通センサス



▲  $R < 100m$  のカーブ (松浦市調川町)



▲  $R < 100m$  のカーブ (松浦市今福町)

### ③交通安全性の向上

- 唐津伊万里道路に並行する国道202号は、通学路に指定されているものの、大型車混入率が佐賀県平均を超える区間があり、歩道未設置の区間があるため通学時の安全性が脅かされる状況にある。
- また、伊万里松浦道路に並行する国道204号では、伊万里市街地における死傷事故率が高い。
- 唐津伊万里道路、伊万里松浦道路の整備により、国道202号、204号では交通量削減に伴う交通事故の減少が予測され、安全性の向上が期待される。

唐津伊万里道路に並行する国道202号沿線には、小学校、中学校が立地しており、通学路に指定されているものの、大型車混入率が佐賀県平均を超える区間があり、通学路の安全性がさらに脅かされる状況となっている。

また、伊万里松浦道路に並行する国道204号の伊万里市街地では、死傷事故率が165.9件/億台キロと、佐賀県の補助国道平均（124.4件/億台キロ）の約1.3倍と、補助国道平均を大きく上回っている。

これらの路線に並行する唐津伊万里道路、伊万里松浦道路が整備されることにより、現道から西九州自動車道へ交通が転換し、交通量削減に伴う交通事故の減少が予測され、安全性向上が期待できる。



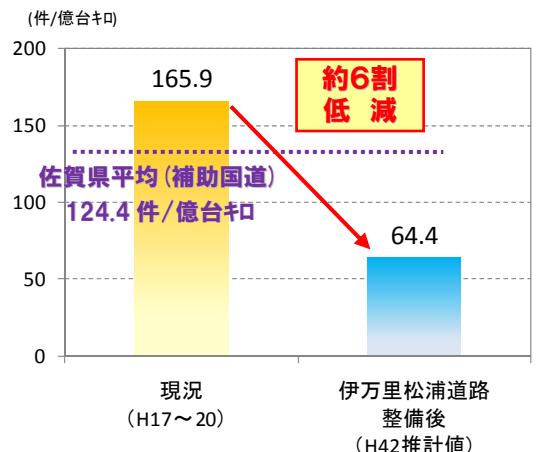
▲国道202号の通学路指定状況及び大型車混入率  
資料：H17道路交通センサス



▲歩道未設置区間状況  
(唐津市北波多合野)



▲伊万里市中心部（センサス調査区間1056）の位置



▲伊万里市中心部（1056）における死傷事故率の変化

資料：事故統合データベース

## 効果5:活力ある地域づくりの支援

### ①開発計画の支援

- 唐津伊万里道路、伊万里松浦道路沿線の唐津市・伊万里市・松浦市周辺では、工業団地をはじめとした開発計画が多数存在している。
- 唐津伊万里道路、伊万里松浦道路の整備により、定時性の確保、輸送コストの削減が期待されるとともに、市場の拡大が期待できるなど、企業進出を支援する。

唐津伊万里道路、伊万里松浦道路沿線地域では、工業団地をはじめとした開発事業が数多く存在している。

千々賀山田 IC (仮称) を最寄りとする唐津石志工業団地は、全体分譲開始直後に完売〔分譲開始〕H16年度〔完売〕H19年度〕しており、当該工業団地に工場建設を行う企業は「主要都市からのアクセス性の良さ」を進出の理由に挙げている。

また、楠久 IC (仮称) を最寄りとし、伊万里港内に位置する伊万里団地も H20 年度に完売するなど、前回評価時 (H18) 以降に完売となった工業団地が存在しているほか、七ツ島工業団地は完売間近の状況となっている。

唐津伊万里道路、伊万里松浦道路の整備により、定時性の確保、輸送コストの削減が期待されるだけでなく、福岡方向との所要時間が短縮されるため、市場の拡大が期待できるなど、沿線工業団地への企業進出を支援する。



▲唐津伊万里道路、伊万里松浦道路沿線における開発計画の状況

### ＜伊万里市企業誘致・商工振興課ヒアリング結果＞

- ・唐津道路の部分供用も1要因となり、H18以降、企業の進出が続き好調であり、伊万里団地はH21.2.17に完売しました。
- ・また、七ツ島団地も84.4%が立地済（H22.9.1時点）であり、残りの分譲区画については、既に企業から引き合いがあり、現時点で新規受付は行っていない状況にあります。
- ・伊万里市内の工業団地がほぼ立地済のため、現在、新しい工業団地の位置を検討中しています。条件は港湾へのアクセスとICへのアクセス性です。

## ②観光活性化の支援

- 福岡県から唐津・伊万里地域への観光客は年間約 400 万人となっている。
- 唐津伊万里道路、伊万里松浦道路を含む西九州自動車道の整備により、県外からの観光客の利便性向上が図られるとともに、沿線の観光拠点のネットワーク化が図れるなど、観光活性化の支援が期待される。

唐津伊万里道路、伊万里松浦道路を含む西九州自動車道沿線地域には、唐津市、伊万里市、佐世保市など観光客が 100 万人を超える市町が点在している。唐津市や伊万里市周辺地域には、唐津城や虹の松原（以上、唐津市）、秘窯の里 大川内山（伊万里市）等の観光地が多く存在し、この地域に隣接する福岡県からは、佐賀県内観光客数とほぼ同数の約 400 万人/年が訪れている。

伊万里市では、消費者を農業の生産現場に案内し、農作業体験や新鮮な食材で農家が作った料理を楽しんでもらう「畑の中のレストラン」を H16 年度より開催している。福岡県からも参加者を募集するなど、グリーンツーリズムによる観光活性化を進めている。

唐津伊万里道路、伊万里松浦道路を含む西九州自動車道の整備により、県外からの観光客の利便性向上が図られるとともに、沿線の観光拠点のネットワーク化が図れるなど、観光活性化の支援が期待される。



### ▲西九州自動車道沿線の観光客数と唐津・伊万里地域への発地別観光客数 (H20)

資料：佐賀県観光客動態調査、長崎県観光統計  
 伊万里市観光協会 HP、松浦市観光協会 HP

### (3) 事業の投資効果

#### 【唐津伊万里道路】

##### ①事業の目的

本道路は、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに、当該地域の主要幹線道路である一般国道 202 号の代替路線としての機能も有する。

##### ②費用便益分析結果（残事業）

###### 1) 便 益

項 目	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 22 年度			
供用年	平成 24 年度			
初年便益	16 億円	3.0 億円	1.4 億円	20 億円
基準年における現在価値(B)	858 億円	243 億円	110 億円	1,210 億円

###### 2) 費 用

項 目	事 業 費	維持管理費	合計
基準年	平成 22 年度		
単純合計	220 億円	93 億円	314 億円
基準年における現在価値(C)	175 億円	34 億円	210 億円

###### 3) 評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C = 5.8
------------	-----------

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

##### ③費用便益分析結果（全事業）

###### 1) 便 益

項 目	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 22 年度			
供用年	平成 24 年度			
初年便益	16 億円	3.0 億円	1.4 億円	20 億円
基準年における現在価値(B)	858 億円	243 億円	110 億円	1,210 億円

###### 2) 費 用

項 目	事 業 費	維持管理費	合計
基準年	平成 22 年度		
単純合計	651 億円	93 億円	744 億円
基準年における現在価値(C)	664 億円	34 億円	698 億円

###### 3) 評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C = 1.7
------------	-----------

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 【伊万里松浦道路】

### ①事業の目的

本道路は、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに、当該地域の主要幹線道路である一般国道 204 号の代替路線としての機能も有する。

### ②費用便益分析結果（残事業）

#### 1) 便 益

項 目	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 22 年度			
供用年	平成 33 年度			
初年便益	45 億円	8.6 億円	4.9 億円	58 億円
基準年における現在価値(B)	562 億円	111 億円	64 億円	737 億円

#### 2) 費 用

項 目	事 業 費	維持管理費	合計
基準年	平成 22 年度		
単純合計	543 億円	99 億円	641 億円
基準年における現在価値(C)	435 億円	29 億円	464 億円

#### 3) 評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C = 1.6
------------	-----------

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

### ③費用便益分析結果（全事業）

#### 1) 便 益

項 目	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 22 年度			
供用年	平成 33 年度			
初年便益	45 億円	8.6 億円	4.9 億円	58 億円
基準年における現在価値(B)	562 億円	111 億円	64 億円	737 億円

#### 2) 費 用

項 目	事 業 費	維持管理費	合計
基準年	平成 22 年度		
単純合計	650 億円	99 億円	749 億円
基準年における現在価値(C)	549 億円	29 億円	578 億円

#### 3) 評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C = 1.3
------------	-----------

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

(4) 事業の進捗状況

①事業の経緯

	唐津伊万里道路	伊万里松浦道路
平成 2年	基本計画	
平成 4年	事業化	
平成 5年		基本計画決定
平成 6年	事業アセス	
平成 9年	整備計画	事業化
平成10年	唐津地区用地着手	環境調査
平成11年		
平成12年	北波多地区用地着手	
平成13年		
平成14年	唐津地区工事着手	道路構造の見直し (完成 4 車線→完成 2 車線)
平成15年	北波多地区工事着手	
平成16年		
平成17年	伊万里地区用地着手	都市計画決定 (佐賀県区間：平成 17 年 9 月、長崎 県区間：平成 17 年 6 月) 路線測量着手
平成19年		山代 IC～今福 IC 用地着手(佐賀、長 崎県区間)
平成20年	伊万里地区工事着手	山代 IC～今福 IC、工事着手(佐賀県 区間、長崎県区間)、今福 IC～調川 IC 用地着手

②事業費の進捗状況

【唐津伊万里道路】

	全体事業費	H21 年度末進捗	進捗率
事業費	約 655 億円	約 388 億円	約 59%
うち用地補償費	約 128 億円	約 112 億円	約 87%

【伊万里松浦道路】

※進捗率は事業費ベース

	全体事業費	H21 年度末進捗	進捗率
事業費	約 677 億円	約 68 億円	約 10%
うち用地補償費	約 103 億円	約 18 億円	約 17%

※進捗率は事業費ベース

③前回評価時からの変化

【唐津伊万里道路】

		前回評価 (H18 年度)	今回評価 (H22 年度)
延長		18.1km	18.1km
計画交通量		24,900~30,000 台/日	17,200~22,200 台/日
事業費 (現在価値化後)		約 878 億円 (685 億円)	約 655 億円 (664 億円)
B/C	残事業	$2.8 = \left( \frac{1,485 \text{ 億円}}{541 \text{ 億円}} \right)$	$5.8 = \left( \frac{1,210 \text{ 億円}}{210 \text{ 億円}} \right)$
	全事業	$2.0 = \left( \frac{1,485 \text{ 億円}}{755 \text{ 億円}} \right)$	$1.7 = \left( \frac{1,210 \text{ 億円}}{698 \text{ 億円}} \right)$

【伊万里松浦道路】

		前回評価 (H18 年度)	今回評価 (H22 年度)
延長		17.2km	17.2km
計画交通量		7,900~13,800 台/日	9,400~14,000 台/日
事業費 (現在価値化後)		約 677 億円 (517 億円)	約 677 億円 (549 億円)
B/C	残事業	$1.3 = \left( \frac{750 \text{ 億円}}{560 \text{ 億円}} \right)$	$1.6 = \left( \frac{737 \text{ 億円}}{464 \text{ 億円}} \right)$
	全事業	$1.3 = \left( \frac{750 \text{ 億円}}{577 \text{ 億円}} \right)$	$1.3 = \left( \frac{737 \text{ 億円}}{578 \text{ 億円}} \right)$

④事業費減額の理由

【唐津伊万里道路】

	前回評価 (H18 年度)	今回評価 (H22 年度)	変更内容	理由
事業費	約 878 億円	約 655 億円	ー約 223 億円	○新技術採用によるコスト縮減【ー約 1 億円】 ○当面暫定 2 車線整備を行う(暫定 2 車線整備のみ計上)【ー約 222 億円】

### 3. 事業の進捗の見込み

#### (1) 今後の事業の見通し

唐津伊万里道路の平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約59%であり、そのうち、用地進捗率は約87%に達している。また、伊万里松浦道路の平成21年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約10%であり、そのうち、用地進捗率は約17%に達している。

今後は、事業効果を早期発現できるように、引き続き用地買収を促進するとともに、早期供用に向けて事業を推進する。

事業推進にあたっては、唐津市及び伊万里市、松浦市に地元窓口の担当課を設置するなど地元や関係機関との協力体制も確立しており、円滑な事業執行が可能である。

#### (2) 地域の協力体制

##### ●期成会等

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)  《主な活動内容》 西九州自動車道の早期実現について 国土交通省及び関係機関へ要望	福岡市、糸島市、 唐津市、伊万里市、武雄市、玄海町、有田町、 佐世保市、平戸市、松浦市、波佐見町、佐々町 の首長及び議会議長	〈総会〉 ・ H18.7.4 ・ H19.7.10 ・ H20.5.20 ・ H21.5.29 ・ H22.7.1  〈要望活動〉 ・ H18.8.22 ・ H18.10.26 ・ H19.8.21 ・ H19.8.30 ・ H19.11.15 ・ H20.10.14 ・ H21.7.8 ・ H21.8.25 ・ H22.8.26  〈総決起大会〉 ・ H20.7.19
西九州北部地域開発促進協議会 (会長:伊万里市長)  《主な活動内容》 西九州自動車道の早期実現について 国土交通省及び関係機関へ要望	佐世保市、伊万里市、松浦市、平戸市、 佐々町、小値賀町、有田町、波佐見町の首長及び議会議長	〈要望活動〉 ・ H18.10.31 ・ H19.10.3 ・ H20.10.3 ・ H21.11.27
西九州自動車道建設推進協議会 (会長:佐賀県知事)  《主な活動内容》 西九州自動車道の早期実現について 国土交通省及び関係機関へ要望	佐賀県、福岡県、長崎県の知事及び議会議長 福岡市の首長及び議会議長 佐賀県、福岡県、長崎県、福岡市の関係行政機関の役職員 西日本高速道路株式会社九州支社長 佐賀県、福岡県、長崎県の道路公社理事長 地元の衆議院議員及び参議院議員	〈協議会〉 ・ H18.7.20 ・ H19.7.26 ・ H20.7.24 ・ H21.7.29 ・ H22.7.22  〈総決起大会〉 ・ H20.7.19  〈要望活動〉 ・ H20.6.10
伊万里・平戸・松浦市議会 西九州自動車道建設促進協議会 (会長:松浦市議会特別委員会委員長)  《主な活動内容》 西九州自動車道の早期実現について 国土交通省及び関係機関へ要望	伊万里市、松浦市、平戸市議会の特別委員会委員 市西九州自動車道 伊万里市、松浦市、平戸市議会の議会議長	〈要望活動〉 ・ H18.8.28 ・ H20.8.25 ・ H21.8.21 ・ H22.8.24
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)  《主な活動内容》 西九州自動車道の早期実現について 国土交通省及び関係機関へ要望	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・森林組合、関係期成会 区長会連合会、観光協会、婦人連絡協議会、 青年会議所の役職員	〈総会〉 ・ H18.7.12 ・ H19.7.19 ・ H20.7.8 ・ H21.7.17 ・ H22.7.15  〈要望活動〉 ・ H18.11.6 ・ H18.11.16 ・ H19.11.7 ・ H19.11.16 ・ H20.7.8 ・ H20.10.27 ・ H21.7.8 ・ H21.11.2 ・ H21.11.13
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)  《主な活動内容》 西九州自動車道の早期実現について 国土交通省及び関係機関へ要望	伊万里市山代町各区長 地元県議会議員 地元市議会議員 地元団体 土木事務所所長	〈総会〉 ・ H18.7.25 ・ H19.7.23 ・ H20.7.22 ・ H21.7.24 ・ H22.7.23  〈要望活動〉 ・ H20.7.22 ・ H21.7.24

名称	主な構成メンバー	活動内容
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)  《主な活動内容》 西九州自動車道の早期実現について 国土交通省及び関係機関へ要望	伊万里市南波多町の各区長 重橋区、井手野地区代表 地元市議会議員 農業協同組合支所長 地元公民館館長 伊万里市建設部長 土木事務所所長	〈総会〉 ・ H18.7.10 ・ H19.7.9 ・ H20.7.14 ・ H21.7.10 ・ H22.7.9  〈要望活動〉 ・ H20.7.14 ・ H21.7.10
長崎県西九州自動車道建設促進期成会 (会長:長崎県知事)  《主な活動内容》 西九州自動車道の早期実現について 国土交通省及び関係機関へ要望	長崎県知事及び議会議長 関係市長及び議会議長 行政関係役職員 商工会議所 農業・漁業組合 中小企業団体首長 町村会及び議長会等会長	〈総会〉 ・ H18.5.29 ・ H19.6.4 ・ H20.6.2 ・ H21.6.4 ・ H22.6.2
平戸市議会西九州自動車道整備促進特別委員 (会長:平戸市議会議長)  《主な活動内容》 西九州自動車道の早期実現について 国土交通省及び関係機関へ要望	平戸市議会特別委員会	〈要望活動〉 ・ H19.1.24

### ●協力体制

組織名	業務内容
唐津市建設部国道対策室 (平成元年4月) 平成21年4月より道路河川課国道対策係	西九州自動車道・唐津道路・唐津伊万里道路 (地元対応、地域情報窓口)
伊万里市建設部国道港湾対策課 (平成3年4月)	西九州自動車道・唐津伊万里道路・伊万里道路・伊万里松浦道路 (地元対応、地域情報窓口)
松浦市都市計画課西九州道推進係 (平成17年4月) 平成19年4月1日より西九州道推進室	西九州自動車道・伊万里松浦道路 (地元対応)

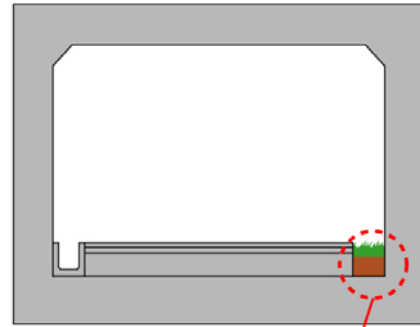
### (3) 環境・景観への取り組み状況

#### ○環境への取り組み状況

##### 【唐津伊万里道路】

- ・動物の生息域を当該道路が通過するため、移動経路の確保の観点から、ボックスカルバートの設置箇所の内空断面に周辺の表土等を入れた移動空間を設置する取り組みを行う。

<ボックスカルバートのイメージ>



U型側溝に周辺の表土や種子入り客土を入れて、草本類により動物の移動路や隠れ場所を作る

##### 【伊万里道路松浦道路】

- ・環境影響評価の対象事業ではないが、事業者任意の環境影響検討を行っている。
- ・本事業により、影響が予測される重要動植物については、有識者の意見を踏まえながら、適切な措置を講じていく。

#### ○景観への取り組み状況

- ・集落の近傍を盛土で通過する地区では、盛土面の圧迫感・閉塞感の軽減や、盛土部分の無機質的な印象の軽減を図るため、法尻に高木を植栽する等、景観面から沿線居住者の日常生活に対する配慮を行う取り組みを行っている。

## 4. コスト縮減や代替案立案等

### 【唐津伊万里道路】

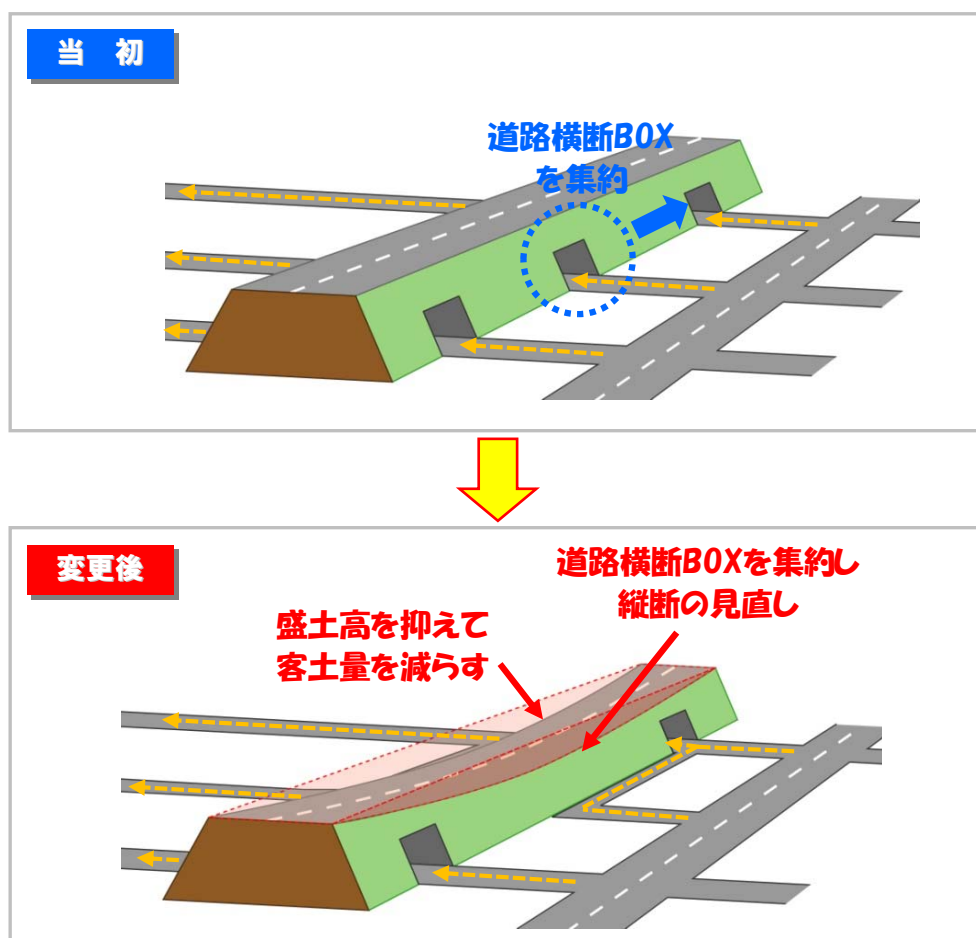
#### ◆新技術採用によるコスト縮減

- ・これまで不要とされてきた、建設工事から発生する伐採木をチップ化し、現場発生土と混合して法面を保護する生育基盤材として活用する等の新技術を採用し、約1億円のコスト縮減を図る。

### 【伊万里松浦道路】

#### ◆道路縦横断計画の再検討によるコスト縮減

- ・道路横断BOXの集約により道路縦横断計画の再検討を行い、コスト縮減を図る予定。



○事業内容を、当面2車線整備に必要な事業費に見直し。(唐津伊万里道路)

○唐津伊万里道路は、地形条件、集落等のコントロールポイントや利便性、経済性等を総合的に勘案して計画し整備しており、今後の事業における事業手法、施設規模については、現計画が妥当である。

○伊万里松浦道路は、都市計画決定に基づいて整備しており、今後の事業については、現計画が妥当である。

## 5. 対応方針(原案)

### 〔事業継続〕

唐津伊万里道路・伊万里松浦道路は、西九州自動車道の一部を形成し、九州北西部の広域的な地域間の連携を図り、地域活性化に大きく寄与するとともに、物流の効率化、地域の防災機能・安全性の向上などを支援する事業である。

また、本事業の早期完成を望む声は非常に強く、地元、自治体及び期成会等からの積極的な整備促進要望がなされている。

事業進捗率は、事業費ベースで唐津伊万里道路が約59%〔約388億円/約655億円〕、伊万里松浦道路が約10%〔約68億円/677億円〕(平成21年度末)であり、そのうち用地進捗率は、唐津伊万里道路が約87%〔約112億円/約128億円〕、伊万里松浦道路が約17%〔約18億円/約103億円〕に達しており、事業の供用を図ることにより、高速ネットワークが形成され、周辺地域等への整備効果の発現が大きく期待できることから、当該事業区間の暫定及び完成2車線供用に向けて事業を継続することとしたい。

なお、唐津伊万里道路の4車線化(完成)については、交通量の増加など必要に応じ、新たな事業評価を実施し、妥当性の検証を行う。

卷 末 資 料  
(唐津伊万里道路)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道497号(西九州自動車道) 唐津伊万里道路
事業主体	九州地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	<p>■ 便益が費用を上回っている</p>	<p>全事業：費用便益比(B/C) = 1.7 (経済的純現在価値(B-C) = 512億円、経済的内部収益率(EIRR) = 6.5%)                      残事業：費用便益比(B/C) = 5.8 (経済的純現在価値(B-C) = 1,000億円、経済的内部収益率(EIRR) = 27.8%)</p>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なまどり の確保	<p>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>□ 現道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</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 現道等に、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</p> <p>□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 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</p>	<p>区間b(当該区間/並行区間)について、国道202号(唐津市大字和多品～伊万里市大坪町)並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間、53万人・時間/年                      並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：8割削減</p>
物流効率化の支 援	<p>■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは180規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p>	<p>伊万里港七ツ島地区(重要港湾)～最寄りIC間の所要時間の短縮 (38分(唐津IC)⇒15分(谷口IC)、23分短縮)</p> <p>伊万里市の「伊万里梨」や「佐賀牛(伊万里産)」、松浦市の「旬あじ」や「旬さば」などの農水産品ブランドの流通を支援</p>

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	都市の再生	
	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある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	
	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である	
	<input type="checkbox"/> D10区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
	<input type="checkbox"/> 対象区画が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は10ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり	
	<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(A'路線としての位置づけがある場合)	
	<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	日常活動圏中心都市：唐津市、伊万里市
	<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
	<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が図込まれる	
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	毎年100万人を集める大規模イベントである青田陶器市(有田町)への福岡・本州方面からのアクセス向上
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	年間観光客数が100万人を超える唐津市や伊万里市へのアクセス向上
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
2. 暮らし	<p>歩行者・自転車 ののための生活空間の形成</p>	<p>自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</p>
3. 安全	<p>無電柱化による美しい町並みの形成</p> <p>安全で安心して暮らすための確保</p> <p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>□ バリアフリー新法に特定道路が新たにバリアフリー化される</p> <p>□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</p> <p>□ 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する</p> <p>■ 三次医療施設へのアクセス向上が図られる</p> <p>□ 現道等に死傷事故率が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、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる</p> <p>□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は半量、児童が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p>□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A路線としての位置づけがある場合)</p> <p>□ 現道の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架設の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</p> <p>□ 現道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を解消する</p> <p>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</p> <p>□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</p>
		<p>伊万里市～唐津赤十字病院(地域救命救急センター)間の搬送時間の短縮(47分⇒42分(西九州自動車道全線整備時)、5分短縮)</p> <p>※唐津赤十字病院は第二次救急医療施設であるものの、第三次救急医療施設に近い機能を有している。</p>
		<p>代替する緊急輸送道路路線名：国道202号</p> <p>代替する区間：唐津市養母田奥塚～伊万里市南波多町府前</p>

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
4. 環境 地球環境の保全	● 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	評価対象区間：国道202号（現道） CO2排出削減量：22.40t/年
生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	評価対象区間：国道202号（現道） 排出削減率：92t/年、排出削減率：7割
	● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	評価対象区間：国道202号（現道） 排出削減率：9t/年、排出削減率：7割
	□ 現道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	
	□ その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他 他のアゾライトとの関係	□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
	□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
	□ 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	□ 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見込まれる	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
国道497号	唐津伊万里道路	18.1 km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
17,200~22,200	2	九州地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	651億円	93億円	744億円
うち残事業分	220億円	93億円	314億円
基準年における 現在価値 (C)	664億円	34億円	698億円
うち残事業分	175億円	34億円	210億円

## 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22年度			
供用年	平成24年度			
単年便益 (初年便益)	16億円	3.0億円	1.4億円	20億円
基準年における 現在価値 (B)	858億円	243億円	110億円	1,210億円
うち残事業分	858億円	243億円	110億円	1,210億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.7
経済的純現在価値（事業全体）	512億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.5%
費用便益比（残事業）	5.8
経済的純現在価値（残事業）	1,000億円
経済的内部収益率（残事業）	27.8%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	17,200～22,200	±10%	5.6 ～ 6.0
事業費	220億円	±10%	5.3 ～ 6.3
事業期間	10年	±20%	5.4 ～ 6.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名：国道497号 唐津伊万里道路

(推計時点 H42年) (事業全体・残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 唐津伊万里道路： 18.1km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0.00	20,000	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0.00	18	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	65	
②主な周 辺道路	現道(国 道202号) ：17.6km	交通量	[台/日]	15,200	4,200
		走行時間	[分]	27	24
		走行時間費用	[億円/年]	71	17
	国道204 号他 ：44.2km	交通量	[台/日]	6,500	6,000
		走行時間	[分]	72	71
		走行時間費用	[億円/年]	83	76
	主_相知 山内線他 ：36.7km	交通量	[台/日]	7,100	4,900
		走行時間	[分]	60	58
		走行時間費用	[億円/年]	71	43
	国道498 号他 ：39.7km	交通量	[台/日]	5,100	4,600
		走行時間	[分]	61	61
		走行時間費用	[億円/年]	56	49
	九州横断 自動車道 ：47.4km	交通量	[台/日]	17,500	16,500
		走行時間	[分]	32	32
		走行時間費用	[億円/年]	107	101
③その他道路合計 ：2571.0km	走行時間費用	[億円/年]	4,273	4,251	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：2774.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,661	4,602	58

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



## 費用便益分析の条件

事業名：国道497号 唐津伊万里道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 <input type="checkbox"/> ( ) 複数時点での推計 <input checked="" type="checkbox"/> (H17・H42)	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計 <input checked="" type="checkbox"/>	
		整備の有無のいずれかのみ推計 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 いずれかのみ推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他( )	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無 <input checked="" type="checkbox"/>	
		有 <input type="checkbox"/> 有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載	
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
		転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
Q-V式と転換率式の併用による配分		<input checked="" type="checkbox"/>	
均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		<input type="checkbox"/>	
簡易手法		<input type="checkbox"/>	
簡易手法の採択理由		小規模事業である <input type="checkbox"/> 山間部海岸部で併行道路が少ない <input type="checkbox"/> その他( )	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 <input checked="" type="checkbox"/>		
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線などが混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度 <input type="checkbox"/> 採用理由を記載		
	その他( ) <input type="checkbox"/>		

(3)

		項目	チェック欄	
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		( ) %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
	車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
独自に設定した値を使用		<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：国道497号 唐津伊万里道路

(4)

		項目	チェック欄
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他( )	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 過去5年間(H15～H19)において九州地整にて執行した維持管理費に関する費用の平均	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

## 費用の現在価値算定表

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)					
				単価(億円)		延長(km)		単純単価(億円)	
				0.12		18.1		2.2	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)			
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価		
-20年目	H 4	2.0258	103.4	0.97	1.7				
-19年目	H 5	1.9479	103.7	1.1	1.8				
-18年目	H 6	1.8730	103.6	3.5	5.9				
-17年目	H 7	1.8009	103.0	1.6	2.6				
-16年目	H 8	1.7317	102.4	1.4	2.1				
-15年目	H 9	1.6651	103.4	2.2	3.3				
-14年目	H 10	1.6010	102.8	3.4	4.9				
-13年目	H 11	1.5395	101.3	12	17				
-12年目	H 12	1.4802	99.7	15	21				
-11年目	H 13	1.4233	98.4	14	19				
-10年目	H 14	1.3686	96.6	13	17				
-9年目	H 15	1.3159	95.4	17	22				
-8年目	H 16	1.2653	94.4	27	33				
-7年目	H 17	1.2167	93.2	36	43				
-6年目	H 18	1.1699	92.5	58	67				
-5年目	H 19	1.1249	91.7	58	65				
-4年目	H 20	1.0816	91.3	57	61				
-3年目	H 21	1.0400	91.3	59	61				
-2年目	H 22	1.0000	91.3	50	50				
-1年目	H 23	0.9615	91.3	22	21				
供用開始年次	H 24	0.9246	91.3	22	20	0.91	0.84		
1年目	H 25	0.8890	91.3	22	20	0.91	0.81		
2年目	H 26	0.8548	91.3	22	19	0.91	0.78		
3年目	H 27	0.8219	91.3	22	18	0.91	0.75		
4年目	H 28	0.7903	91.3	22	17	0.91	0.72		
5年目	H 29	0.7599	91.3	22	17	0.91	0.69		
6年目	H 30	0.7307	91.3	22	16	0.91	0.66		
7年目	H 31	0.7026	91.3	22	15	0.91	0.64		
8年目	H 32	0.6756	91.3	22	15	0.91	0.61		
9年目	H 33	0.6496	91.3			2.1	1.3		
10年目	H 34	0.6246	91.3			2.1	1.3		
11年目	H 35	0.6006	91.3			2.1	1.2		
12年目	H 36	0.5775	91.3			2.1	1.2		
13年目	H 37	0.5553	91.3			2.1	1.1		
14年目	H 38	0.5339	91.3			2.1	1.1		
15年目	H 39	0.5134	91.3			2.1	1.1		
16年目	H 40	0.4936	91.3			2.1	1.0		
17年目	H 41	0.4746	91.3			2.1	0.98		
18年目	H 42	0.4564	91.3			2.1	0.94		
19年目	H 43	0.4388	91.3			2.1	0.91		
20年目	H 44	0.4220	91.3			2.1	0.87		
21年目	H 45	0.4057	91.3			2.1	0.84		
22年目	H 46	0.3901	91.3			2.1	0.81		
23年目	H 47	0.3751	91.3			2.1	0.78		
24年目	H 48	0.3607	91.3			2.1	0.75		
25年目	H 49	0.3468	91.3			2.1	0.72		
26年目	H 50	0.3335	91.3			2.1	0.69		
27年目	H 51	0.3207	91.3			2.1	0.66		
28年目	H 52	0.3083	91.3			2.1	0.64		
29年目	H 53	0.2965	91.3			2.1	0.61		
30年目	H 54	0.2851	91.3			2.1	0.59		
31年目	H 55	0.2741	91.3			2.1	0.57		
32年目	H 56	0.2636	91.3			2.1	0.55		
33年目	H 57	0.2534	91.3			2.1	0.52		
34年目	H 58	0.2437	91.3			2.1	0.50		
35年目	H 59	0.2343	91.3			2.1	0.49		
36年目	H 60	0.2253	91.3			2.1	0.47		
37年目	H 61	0.2166	91.3			2.1	0.45		
38年目	H 62	0.2083	91.3			2.1	0.43		
39年目	H 63	0.2003	91.3			2.1	0.41		
40年目	H 64	0.1926	91.3			2.1	0.40		
41年目	H 65	0.1852	91.3			2.1	0.38		
42年目	H 66	0.1780	91.3			2.1	0.37		
43年目	H 67	0.1712	91.3			2.1	0.35		
44年目	H 68	0.1646	91.3			2.1	0.34		
45年目	H 69	0.1583	91.3			2.1	0.33		
46年目	H 70	0.1522	91.3			2.1	0.32		
47年目	H 71	0.1463	91.3			2.1	0.30		
48年目	H 72	0.1407	91.3			2.1	0.29		
49年目	H 73	0.1353	91.3	-95	-13	2.1	0.28		
合計				556	664	93	34		
単純事業費計				651		93			

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

## 費用の現在価値算定表

箇所名: 国道497号 唐津伊万里道路(残事業)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.12	18.1	2.2	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-1年目	H 23	0.9615	91.3	22	21		
供用開始年次	H 24	0.9246	91.3	22	20	0.91	0.84
1年目	H 25	0.8890	91.3	22	20	0.91	0.81
2年目	H 26	0.8548	91.3	22	19	0.91	0.78
3年目	H 27	0.8219	91.3	22	18	0.91	0.75
4年目	H 28	0.7903	91.3	22	17	0.91	0.72
5年目	H 29	0.7599	91.3	22	17	0.91	0.69
6年目	H 30	0.7307	91.3	22	16	0.91	0.66
7年目	H 31	0.7026	91.3	22	15	0.91	0.64
8年目	H 32	0.6756	91.3	22	15	0.91	0.61
9年目	H 33	0.6496	91.3			2.1	1.3
10年目	H 34	0.6246	91.3			2.1	1.3
11年目	H 35	0.6006	91.3			2.1	1.2
12年目	H 36	0.5775	91.3			2.1	1.2
13年目	H 37	0.5553	91.3			2.1	1.1
14年目	H 38	0.5339	91.3			2.1	1.1
15年目	H 39	0.5134	91.3			2.1	1.1
16年目	H 40	0.4936	91.3			2.1	1.0
17年目	H 41	0.4746	91.3			2.1	0.98
18年目	H 42	0.4564	91.3			2.1	0.94
19年目	H 43	0.4388	91.3			2.1	0.91
20年目	H 44	0.4220	91.3			2.1	0.87
21年目	H 45	0.4057	91.3			2.1	0.84
22年目	H 46	0.3901	91.3			2.1	0.81
23年目	H 47	0.3751	91.3			2.1	0.78
24年目	H 48	0.3607	91.3			2.1	0.75
25年目	H 49	0.3468	91.3			2.1	0.72
26年目	H 50	0.3335	91.3			2.1	0.69
27年目	H 51	0.3207	91.3			2.1	0.66
28年目	H 52	0.3083	91.3			2.1	0.64
29年目	H 53	0.2965	91.3			2.1	0.61
30年目	H 54	0.2851	91.3			2.1	0.59
31年目	H 55	0.2741	91.3			2.1	0.57
32年目	H 56	0.2636	91.3			2.1	0.55
33年目	H 57	0.2534	91.3			2.1	0.52
34年目	H 58	0.2437	91.3			2.1	0.50
35年目	H 59	0.2343	91.3			2.1	0.49
36年目	H 60	0.2253	91.3			2.1	0.47
37年目	H 61	0.2166	91.3			2.1	0.45
38年目	H 62	0.2083	91.3			2.1	0.43
39年目	H 63	0.2003	91.3			2.1	0.41
40年目	H 64	0.1926	91.3			2.1	0.40
41年目	H 65	0.1852	91.3			2.1	0.38
42年目	H 66	0.1780	91.3			2.1	0.37
43年目	H 67	0.1712	91.3			2.1	0.35
44年目	H 68	0.1646	91.3			2.1	0.34
45年目	H 69	0.1583	91.3			2.1	0.33
46年目	H 70	0.1522	91.3			2.1	0.32
47年目	H 71	0.1463	91.3			2.1	0.30
48年目	H 72	0.1407	91.3			2.1	0.29
49年目	H 73	0.1353	91.3	-26	-3.5	2.1	0.28
合計				195	175	93	34
単純事業費計				220		93	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

箇所名：国道497号 唐津伊万里道路(事業全体・強事業)

便益の現在価値算定表

年次 (基準年)	年度 (暦年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州7ロツク)		GDP テラルーテ	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)		走行経費減少便益(億円)		事故減少便益(億円)		合計 (億円)						
		乗用車種別	貨物車種別			全車	乗用車種別	貨物車種別	①計	現在価値 (1)×(A)	乗用車種別		小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×(2)	③	現在価値 (3)×(A)
供用開始年次	H 22	0.99931	0.99678	0.99858	0.9246	91.3	16	15	1.4	0.35	1.3	3.0	2.8	1.4	1.3	2.0	19	
1年目	H 25	0.99931	0.99677	0.99858	0.8890	91.3	16	14	1.4	0.35	1.3	3.0	2.7	1.4	1.2	2.0	18	
2年目	H 26	0.99931	0.99676	0.99858	0.8548	91.3	16	13	1.4	0.35	1.3	3.0	2.5	1.4	1.2	2.0	17	
3年目	H 27	0.99931	0.99675	0.99858	0.8219	91.3	16	13	1.4	0.35	1.3	3.0	2.4	1.4	1.1	2.0	16	
4年目	H 28	0.99931	0.99674	0.99857	0.7903	91.3	16	12	1.4	0.35	1.3	3.0	2.3	1.4	1.1	2.0	16	
5年目	H 29	0.99931	0.99673	0.99857	0.7599	91.3	16	12	1.4	0.35	1.3	3.0	2.2	1.4	1.1	2.0	15	
6年目	H 30	0.99931	0.99672	0.99857	0.7307	91.3	16	11	1.4	0.35	1.2	2.9	2.1	1.4	0.97	2.0	14	
7年目	H 31	0.99931	0.99671	0.99857	0.7026	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.1	1.4	0.97	2.0	14	
8年目	H 32	0.99846	0.99860	0.99850	0.6756	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
9年目	H 33	0.99845	0.99860	0.99850	0.6496	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
10年目	H 34	0.99845	0.99860	0.99849	0.6246	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
11年目	H 35	0.99845	0.99859	0.99849	0.6006	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
12年目	H 36	0.99845	0.99859	0.99849	0.5775	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
13年目	H 37	0.99844	0.99859	0.99849	0.5553	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
14年目	H 38	0.99844	0.99859	0.99848	0.5339	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
15年目	H 39	0.99844	0.99859	0.99848	0.5134	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
16年目	H 40	0.99844	0.99858	0.99848	0.4936	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
17年目	H 41	0.99843	0.99858	0.99848	0.4746	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
18年目	H 42	0.99026	0.99854	0.99262	0.4564	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
19年目	H 43	0.99016	0.99854	0.99257	0.4388	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
20年目	H 44	0.99006	0.99853	0.99251	0.4220	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
21年目	H 45	0.98996	0.99853	0.99245	0.4057	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
22年目	H 46	0.98986	0.99853	0.99240	0.3901	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
23年目	H 47	0.98976	0.99853	0.99234	0.3751	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
24年目	H 48	0.98965	0.99852	0.99228	0.3607	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
25年目	H 49	0.98954	0.99852	0.99222	0.3468	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
26年目	H 50	0.98943	0.99852	0.99216	0.3335	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
27年目	H 51	0.98932	0.99852	0.99210	0.3207	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
28年目	H 52	0.98920	0.99851	0.99203	0.3083	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
29年目	H 53	0.98909	0.99851	0.99197	0.2965	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
30年目	H 54	0.98897	0.99851	0.99190	0.2851	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
31年目	H 55	0.98884	0.99851	0.99184	0.2741	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
32年目	H 56	0.98872	0.99851	0.99177	0.2636	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
33年目	H 57	0.98859	0.99850	0.99170	0.2534	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
34年目	H 58	0.98846	0.99850	0.99163	0.2437	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
35年目	H 59	0.98832	0.99850	0.99156	0.2343	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
36年目	H 60	0.98818	0.99850	0.99149	0.2253	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
37年目	H 61	0.98804	0.99849	0.99142	0.2166	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
38年目	H 62	0.98790	0.99849	0.99134	0.2083	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
39年目	H 63	0.98775	0.99849	0.99127	0.2003	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
40年目	H 64	0.98760	0.99849	0.99119	0.1926	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
41年目	H 65	0.98744	0.99849	0.99111	0.1852	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
42年目	H 66	0.98728	0.99848	0.99103	0.1780	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
43年目	H 67	0.98712	0.99848	0.99095	0.1712	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
44年目	H 68	0.98695	0.99848	0.99087	0.1646	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
45年目	H 69	0.98678	0.99848	0.99078	0.1583	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
46年目	H 70	0.98660	0.99847	0.99070	0.1522	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
47年目	H 71	0.98642	0.99847	0.99061	0.1463	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
48年目	H 72	0.98623	0.99847	0.99052	0.1407	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
49年目	H 73	0.98604	0.99847	0.99043	0.1353	91.3	16	11	1.4	0.34	1.2	2.9	2.0	1.4	0.93	2.0	13	
合計							1,097	237	1,023	2,357	858	291	45	349	865	243	3,348	1,210

卷 末 資 料  
(伊万里松浦道路)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道497号（西九州自動車道）伊万里松浦道路
事業主体	九州地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 159億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 1.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 273億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.6%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なまど の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</li> <li>□ 現道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</li> <li>□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</li> <li>□ 現道等に、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</li> <li>□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>□ 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</li> <li>■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</li> <li>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</li> </ul>	区間b (当該区間/並行区間) について：国道204号 (伊万里市二里町～松浦市志佐町) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間：約18万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率：約7割削減
物流効率化の支 援	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul>	伊万里港久原南地区 (重要港湾) ～最寄りIC間の所要時間の短縮 (46分 (唐津IC) ⇒4分 (桶久IC)、42分短縮) 松浦市の「旬あじ」や「旬さば」などの農水産品ブランドの流通を支援

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果を確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li><input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</li> <li><input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の治道まちづくりとの連携あり</li> <li><input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である</li> <li><input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である</li> <li><input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する</li> <li><input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる</li> <li><input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり</li> <li><input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり</li> <li><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(A'路線としての位置づけがある場合)</li> <li><input 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</li> <li><input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する</li> <li><input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	<p>松浦市～伊万里市間の所要時間の短縮 (39分 ⇒ 24分、15分短縮)</p>
個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> <li><input 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</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</li> <li><input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である</li> <li><input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</li> <li><input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である</li> </ul>	<p>年間観光客数が100万人を超える唐津市や伊万里市へのアクセス向上</p>

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果を確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠
2. 暮らし の美し い町並みの 形成	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/日以上、歩行者交通量が500人/日以上の場合、当該区間の歩行者・自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</li> <li><input type="checkbox"/> バリアフリー新法に特定道路が新たにバリアフリー化される</li> </ul>	指標チェックの根拠
無電柱化による 美しい町並みの 形成	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 対象区間が電線地中化5ヶ年計画に位置づけ有り</li> <li><input type="checkbox"/> 市街地又は歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する</li> </ul>	
安全で安心して 暮らすための 確保	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	
3. 安全 の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が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、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる</li> <li><input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/日以上（当該区間が通学路である場合は500台/日以上）、かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は50人/日以上）、自転車が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭い又は歩道が設置される</li> <li><input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する</li> </ul>	
災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> <li><input 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5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</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行しなく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</li> <li><input 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（A'路線としての位置づけがある場合）</li> <li><input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される</li> <li><input type="checkbox"/> 現道等の単車通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬季交通障害区間を解消する</li> <li><input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</li> <li><input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</li> <li><input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす</li> </ul>	代替する緊急輸送道路路線名：国道204号 代替する区間：伊万里市東山代町～松浦市志佐町

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
4. 環境		
地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	評価対象区間：国道204号（現道） CO2排出削減量：7,809t/年
生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> </ul>	評価対象区間：国道204号（現道） 排出削減量：25t/年、排出削減率：7割
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>	評価対象区間：国道204号（現道） 排出削減量：2t/年、排出削減率：7割
	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 現道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</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</li> </ul>	
5. その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</li> </ul>	
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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図込まれる</li> </ul>	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
国道497号	伊万里松浦道路	17.2 km	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,400~14,000	2	九州地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	650億円	99億円	749億円
うち残事業分	543億円	99億円	641億円
基準年における 現在価値 (C)	549億円	29億円	578億円
うち残事業分	435億円	29億円	464億円

## 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22年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	45億円	8.6億円	4.9億円	58億円
基準年における 現在価値 (B)	562億円	111億円	64億円	737億円
うち残事業分	562億円	111億円	64億円	737億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	159億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.2%
費用便益比（残事業）	1.6
経済的純現在価値（残事業）	273億円
経済的内部収益率（残事業）	6.6%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,400～14,000	±10%	1.6 ～ 1.6
事業費	543億円	±10%	1.5 ～ 1.8
事業期間	10年	±20%	1.5 ～ 1.7

交通状況の変化

様式-3①

事業名：国道497号 伊万里松浦道路

(推計時点 H42年) (事業全体・残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 伊万里松浦道路： 17.2km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	0.00	11,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	0.00	13	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	0.00	25	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道(国道204号) ：21.1km	交通量	[台/日]	9,300	2,100
		走行時間	[分]	30	31
		走行時間費用	[億円/年]	47	10
	主_伊万里松浦線 他 ：24.6km	交通量	[台/日]	1,700	1,400
		走行時間	[分]	42	42
		走行時間費用	[億円/年]	11	9.5
	県_上志佐今福停車場線 ：11.4km	交通量	[台/日]	300	200
		走行時間	[分]	18	18
		走行時間費用	[億円/年]	0.99	0.58
	国道498号他 ：24.4km	交通量	[台/日]	11,000	9,700
		走行時間	[分]	35	35
		走行時間費用	[億円/年]	71	61
	伊万里湾大橋他 ：15.2km	交通量	[台/日]	3,500	2,400
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	13	8.4
③その他道路合計 ：4028.0km	走行時間費用	[億円/年]	6,823	6,811	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：4141.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	6,966	6,926	40

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



## 費用便益分析の条件

事業名：国道497号 伊万里松浦道路

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/> ( )	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他( )	
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線などが混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他( )	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	( ) %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：国道497号 伊万里松浦道路

(4)

		項目	チェック欄
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他( )	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 過去5年間(H15～H19)において九州地整にて執行した維持管理費に関する費用の平均	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

箇所名: 国道497号 伊万里松浦道路(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-24年目	H 9	1.6651	103.4	0.95	1.4		
-23年目	H 10	1.6010	102.8	0.95	1.4		
-22年目	H 11	1.5395	101.3	0.95	1.3		
-21年目	H 12	1.4802	99.7	1.6	2.2		
-20年目	H 13	1.4233	98.4	1.3	1.8		
-19年目	H 14	1.3686	96.6	1.0	1.3		
-18年目	H 15	1.3159	95.4	0.96	1.2		
-17年目	H 16	1.2653	94.4	1.2	1.5		
-16年目	H 17	1.2167	93.2	1.7	2.0		
-15年目	H 18	1.1699	92.5	4.4	5.1		
-14年目	H 19	1.1249	91.7	10	12		
-13年目	H 20	1.0816	91.3	20	22		
-12年目	H 21	1.0400	91.3	20	20		
-11年目	H 22	1.0000	91.3	43	43		
-10年目	H 23	0.9615	91.3	54	52		
-9年目	H 24	0.9246	91.3	54	50		
-8年目	H 25	0.8890	91.3	54	48		
-7年目	H 26	0.8548	91.3	54	46		
-6年目	H 27	0.8219	91.3	54	45		
-5年目	H 28	0.7903	91.3	54	43		
-4年目	H 29	0.7599	91.3	54	41		
-3年目	H 30	0.7307	91.3	54	40		
-2年目	H 31	0.7026	91.3	54	38		
-1年目	H 32	0.6756	91.3	54	36		
供用開始年次	H 33	0.6496	91.3			2.0	1.3
1年目	H 34	0.6246	91.3			2.0	1.2
2年目	H 35	0.6006	91.3			2.0	1.2
3年目	H 36	0.5775	91.3			2.0	1.1
4年目	H 37	0.5553	91.3			2.0	1.1
5年目	H 38	0.5339	91.3			2.0	1.1
6年目	H 39	0.5134	91.3			2.0	1.0
7年目	H 40	0.4936	91.3			2.0	0.97
8年目	H 41	0.4746	91.3			2.0	0.93
9年目	H 42	0.4564	91.3			2.0	0.90
10年目	H 43	0.4388	91.3			2.0	0.86
11年目	H 44	0.4220	91.3			2.0	0.83
12年目	H 45	0.4057	91.3			2.0	0.80
13年目	H 46	0.3901	91.3			2.0	0.77
14年目	H 47	0.3751	91.3			2.0	0.74
15年目	H 48	0.3607	91.3			2.0	0.71
16年目	H 49	0.3468	91.3			2.0	0.68
17年目	H 50	0.3335	91.3			2.0	0.66
18年目	H 51	0.3207	91.3			2.0	0.63
19年目	H 52	0.3083	91.3			2.0	0.61
20年目	H 53	0.2965	91.3			2.0	0.58
21年目	H 54	0.2851	91.3			2.0	0.56
22年目	H 55	0.2741	91.3			2.0	0.54
23年目	H 56	0.2636	91.3			2.0	0.52
24年目	H 57	0.2534	91.3			2.0	0.50
25年目	H 58	0.2437	91.3			2.0	0.48
26年目	H 59	0.2343	91.3			2.0	0.46
27年目	H 60	0.2253	91.3			2.0	0.44
28年目	H 61	0.2166	91.3			2.0	0.43
29年目	H 62	0.2083	91.3			2.0	0.41
30年目	H 63	0.2003	91.3			2.0	0.39
31年目	H 64	0.1926	91.3			2.0	0.38
32年目	H 65	0.1852	91.3			2.0	0.36
33年目	H 66	0.1780	91.3			2.0	0.35
34年目	H 67	0.1712	91.3			2.0	0.34
35年目	H 68	0.1646	91.3			2.0	0.32
36年目	H 69	0.1583	91.3			2.0	0.31
37年目	H 70	0.1522	91.3			2.0	0.30
38年目	H 71	0.1463	91.3			2.0	0.29
39年目	H 72	0.1407	91.3			2.0	0.28
40年目	H 73	0.1353	91.3			2.0	0.27
41年目	H 74	0.1301	91.3			2.0	0.26
42年目	H 75	0.1251	91.3			2.0	0.25
43年目	H 76	0.1203	91.3			2.0	0.24
44年目	H 77	0.1157	91.3			2.0	0.23
45年目	H 78	0.1112	91.3			2.0	0.22
46年目	H 79	0.1069	91.3			2.0	0.21
47年目	H 80	0.1028	91.3			2.0	0.20
48年目	H 81	0.0989	91.3			2.0	0.19
49年目	H 82	0.0951	91.3	-66	-6.2	2.0	0.19
合計				585	549	99	29
単純事業費計				650		99	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 国道497号 伊万里松浦道路(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)
0.12	17.2	2.1

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
-10年目	H 23	0.9615	91.3	54	52		
-9年目	H 24	0.9246	91.3	54	50		
-8年目	H 25	0.8890	91.3	54	48		
-7年目	H 26	0.8548	91.3	54	46		
-6年目	H 27	0.8219	91.3	54	45		
-5年目	H 28	0.7903	91.3	54	43		
-4年目	H 29	0.7599	91.3	54	41		
-3年目	H 30	0.7307	91.3	54	40		
-2年目	H 31	0.7026	91.3	54	38		
-1年目	H 32	0.6756	91.3	54	36		
供用開始年次	H 33	0.6496	91.3			2.0	1.3
1年目	H 34	0.6246	91.3			2.0	1.2
2年目	H 35	0.6006	91.3			2.0	1.2
3年目	H 36	0.5775	91.3			2.0	1.1
4年目	H 37	0.5553	91.3			2.0	1.1
5年目	H 38	0.5339	91.3			2.0	1.1
6年目	H 39	0.5134	91.3			2.0	1.0
7年目	H 40	0.4936	91.3			2.0	0.97
8年目	H 41	0.4746	91.3			2.0	0.93
9年目	H 42	0.4564	91.3			2.0	0.90
10年目	H 43	0.4388	91.3			2.0	0.86
11年目	H 44	0.4220	91.3			2.0	0.83
12年目	H 45	0.4057	91.3			2.0	0.80
13年目	H 46	0.3901	91.3			2.0	0.77
14年目	H 47	0.3751	91.3			2.0	0.74
15年目	H 48	0.3607	91.3			2.0	0.71
16年目	H 49	0.3468	91.3			2.0	0.68
17年目	H 50	0.3335	91.3			2.0	0.66
18年目	H 51	0.3207	91.3			2.0	0.63
19年目	H 52	0.3083	91.3			2.0	0.61
20年目	H 53	0.2965	91.3			2.0	0.58
21年目	H 54	0.2851	91.3			2.0	0.56
22年目	H 55	0.2741	91.3			2.0	0.54
23年目	H 56	0.2636	91.3			2.0	0.52
24年目	H 57	0.2534	91.3			2.0	0.50
25年目	H 58	0.2437	91.3			2.0	0.48
26年目	H 59	0.2343	91.3			2.0	0.46
27年目	H 60	0.2253	91.3			2.0	0.44
28年目	H 61	0.2166	91.3			2.0	0.43
29年目	H 62	0.2083	91.3			2.0	0.41
30年目	H 63	0.2003	91.3			2.0	0.39
31年目	H 64	0.1926	91.3			2.0	0.38
32年目	H 65	0.1852	91.3			2.0	0.36
33年目	H 66	0.1780	91.3			2.0	0.35
34年目	H 67	0.1712	91.3			2.0	0.34
35年目	H 68	0.1646	91.3			2.0	0.32
36年目	H 69	0.1583	91.3			2.0	0.31
37年目	H 70	0.1522	91.3			2.0	0.30
38年目	H 71	0.1463	91.3			2.0	0.29
39年目	H 72	0.1407	91.3			2.0	0.28
40年目	H 73	0.1353	91.3			2.0	0.27
41年目	H 74	0.1301	91.3			2.0	0.26
42年目	H 75	0.1251	91.3			2.0	0.25
43年目	H 76	0.1203	91.3			2.0	0.24
44年目	H 77	0.1157	91.3			2.0	0.23
45年目	H 78	0.1112	91.3			2.0	0.22
46年目	H 79	0.1069	91.3			2.0	0.21
47年目	H 80	0.1028	91.3			2.0	0.20
48年目	H 81	0.0989	91.3			2.0	0.19
49年目	H 82	0.0951	91.3	-55	-5.3	2.0	0.19
合計				487	435	99	29
単純事業費計				543		99	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

年度 (経年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北九州了り)		GDP デフレータ	割引率 (A)		走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			現在価値 (A)×(2)		事故減少便益(億円) (3)×(A)		合計 (億円) 現在価値 割引率4%	
	乗用車種	貨物車種		全車	乗用車種	普通貨物	①計	②計	③	現在価値 (A)×(2)	③	現在価値 (3)×(A)	①~③				
年次 供用開始年次	H 22	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29	H 30	H 31	H 32	H 33	H 34	H 35	H 36	H 37	H 38
1年目	0.99845	0.99850	0.99850	0.6496	0.99850	0.99850	0.99850	0.99850	0.99850	0.99850	0.99850	0.99850	0.99850	0.99850	0.99850	0.99850	0.99850
2年目	0.99845	0.99850	0.99850	0.6246	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849
3年目	0.99845	0.99850	0.99850	0.6006	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849
4年目	0.99844	0.99850	0.99849	0.5553	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849	0.99849
5年目	0.99844	0.99850	0.99848	0.5339	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848
6年目	0.99844	0.99850	0.99848	0.5134	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848
7年目	0.99844	0.99850	0.99848	0.4936	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848
8年目	0.99843	0.99850	0.99848	0.4746	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848	0.99848
9年目	0.99026	0.99854	0.99262	0.4564	0.99262	0.99262	0.99262	0.99262	0.99262	0.99262	0.99262	0.99262	0.99262	0.99262	0.99262	0.99262	0.99262
10年目	0.99016	0.99853	0.99257	0.4388	0.99257	0.99257	0.99257	0.99257	0.99257	0.99257	0.99257	0.99257	0.99257	0.99257	0.99257	0.99257	0.99257
11年目	0.99006	0.99853	0.99251	0.4220	0.99251	0.99251	0.99251	0.99251	0.99251	0.99251	0.99251	0.99251	0.99251	0.99251	0.99251	0.99251	0.99251
12年目	0.99006	0.99853	0.99245	0.4057	0.99245	0.99245	0.99245	0.99245	0.99245	0.99245	0.99245	0.99245	0.99245	0.99245	0.99245	0.99245	0.99245
13年目	0.99866	0.99853	0.99240	0.3901	0.99240	0.99240	0.99240	0.99240	0.99240	0.99240	0.99240	0.99240	0.99240	0.99240	0.99240	0.99240	0.99240
14年目	0.99876	0.99853	0.99234	0.3751	0.99234	0.99234	0.99234	0.99234	0.99234	0.99234	0.99234	0.99234	0.99234	0.99234	0.99234	0.99234	0.99234
15年目	0.99865	0.99852	0.99228	0.3607	0.99228	0.99228	0.99228	0.99228	0.99228	0.99228	0.99228	0.99228	0.99228	0.99228	0.99228	0.99228	0.99228
16年目	0.99854	0.99852	0.99222	0.3468	0.99222	0.99222	0.99222	0.99222	0.99222	0.99222	0.99222	0.99222	0.99222	0.99222	0.99222	0.99222	0.99222
17年目	0.99843	0.99852	0.99216	0.3335	0.99216	0.99216	0.99216	0.99216	0.99216	0.99216	0.99216	0.99216	0.99216	0.99216	0.99216	0.99216	0.99216
18年目	0.99832	0.99852	0.99210	0.3207	0.99210	0.99210	0.99210	0.99210	0.99210	0.99210	0.99210	0.99210	0.99210	0.99210	0.99210	0.99210	0.99210
19年目	0.99820	0.99851	0.99203	0.3083	0.99203	0.99203	0.99203	0.99203	0.99203	0.99203	0.99203	0.99203	0.99203	0.99203	0.99203	0.99203	0.99203
20年目	0.99809	0.99851	0.99197	0.2965	0.99197	0.99197	0.99197	0.99197	0.99197	0.99197	0.99197	0.99197	0.99197	0.99197	0.99197	0.99197	0.99197
21年目	0.99887	0.99851	0.99190	0.2851	0.99190	0.99190	0.99190	0.99190	0.99190	0.99190	0.99190	0.99190	0.99190	0.99190	0.99190	0.99190	0.99190
22年目	0.99884	0.99851	0.99184	0.2741	0.99184	0.99184	0.99184	0.99184	0.99184	0.99184	0.99184	0.99184	0.99184	0.99184	0.99184	0.99184	0.99184
23年目	0.99872	0.99851	0.99177	0.2636	0.99177	0.99177	0.99177	0.99177	0.99177	0.99177	0.99177	0.99177	0.99177	0.99177	0.99177	0.99177	0.99177
24年目	0.99859	0.99850	0.99170	0.2534	0.99170	0.99170	0.99170	0.99170	0.99170	0.99170	0.99170	0.99170	0.99170	0.99170	0.99170	0.99170	0.99170
25年目	0.99846	0.99850	0.99163	0.2437	0.99163	0.99163	0.99163	0.99163	0.99163	0.99163	0.99163	0.99163	0.99163	0.99163	0.99163	0.99163	0.99163
26年目	0.99832	0.99850	0.99156	0.2343	0.99156	0.99156	0.99156	0.99156	0.99156	0.99156	0.99156	0.99156	0.99156	0.99156	0.99156	0.99156	0.99156
27年目	0.99818	0.99850	0.99149	0.2253	0.99149	0.99149	0.99149	0.99149	0.99149	0.99149	0.99149	0.99149	0.99149	0.99149	0.99149	0.99149	0.99149
28年目	0.99804	0.99849	0.99142	0.2166	0.99142	0.99142	0.99142	0.99142	0.99142	0.99142	0.99142	0.99142	0.99142	0.99142	0.99142	0.99142	0.99142
29年目	0.98790	0.99849	0.99134	0.2083	0.99134	0.99134	0.99134	0.99134	0.99134	0.99134	0.99134	0.99134	0.99134	0.99134	0.99134	0.99134	0.99134
30年目	0.98775	0.99849	0.99127	0.2003	0.99127	0.99127	0.99127	0.99127	0.99127	0.99127	0.99127	0.99127	0.99127	0.99127	0.99127	0.99127	0.99127
31年目	0.98760	0.99849	0.99119	0.1926	0.99119	0.99119	0.99119	0.99119	0.99119	0.99119	0.99119	0.99119	0.99119	0.99119	0.99119	0.99119	0.99119
32年目	0.98744	0.99849	0.99111	0.1852	0.99111	0.99111	0.99111	0.99111	0.99111	0.99111	0.99111	0.99111	0.99111	0.99111	0.99111	0.99111	0.99111
33年目	0.98728	0.99848	0.99103	0.1780	0.99103	0.99103	0.99103	0.99103	0.99103	0.99103	0.99103	0.99103	0.99103	0.99103	0.99103	0.99103	0.99103
34年目	0.98712	0.99848	0.99095	0.1712	0.99095	0.99095	0.99095	0.99095	0.99095	0.99095	0.99095	0.99095	0.99095	0.99095	0.99095	0.99095	0.99095
35年目	0.98695	0.99848	0.99087	0.1646	0.99087	0.99087	0.99087	0.99087	0.99087	0.99087	0.99087	0.99087	0.99087	0.99087	0.99087	0.99087	0.99087
36年目	0.98678	0.99848	0.99078	0.1583	0.99078	0.99078	0.99078	0.99078	0.99078	0.99078	0.99078	0.99078	0.99078	0.99078	0.99078	0.99078	0.99078
37年目	0.98660	0.99847	0.99070	0.1522	0.99070	0.99070	0.99070	0.99070	0.99070	0.99070	0.99070	0.99070	0.99070	0.99070	0.99070	0.99070	0.99070
38年目	0.98642	0.99847	0.99061	0.1463	0.99061	0.99061	0.99061	0.99061	0.99061	0.99061	0.99061	0.99061	0.99061	0.99061	0.99061	0.99061	0.99061
39年目	0.98623	0.99847	0.99052	0.1407	0.99052	0.99052	0.99052	0.99052	0.99052	0.99052	0.99052	0.99052	0.99052	0.99052	0.99052	0.99052	0.99052
40年目	0.98604	0.99847	0.99043	0.1353	0.99043	0.99043	0.99043	0.99043	0.99043	0.99043	0.99043	0.99043	0.99043	0.99043	0.99043	0.99043	0.99043
41年目	0.98584	0.99846	0.99034	0.1301	0.99034	0.99034	0.99034	0.99034	0.99034	0.99034	0.99034	0.99034	0.99034	0.99034	0.99034	0.99034	0.99034
42年目	0.98564	0.99846	0.99024	0.1251	0.99024	0.99024	0.99024	0.99024	0.99024	0.99024	0.99024	0.99024	0.99024	0.99024	0.99024	0.99024	0.99024
43年目	0.98543	0.99846	0.99015	0.1203	0.99015	0.99015	0.99015	0.99015	0.99015	0.99015	0.99015	0.99015	0.99015	0.99015	0.99015	0.99015	0.99015
44年目	0.98521	0.99846	0.99005	0.1157	0.99005	0.99005	0.99005	0.99005	0.99005	0.99005	0.99005	0.99005	0.99005	0.99005	0.99005	0.99005	0.99005
45年目	0.98499	0.99846	0.98995	0.1112	0.98995	0.98995	0.98995	0.98995	0.98995	0.98995	0.98995	0.98995	0.98995	0.98995	0.98995	0.98995	0.98995
46年目	0.98476	0.99845	0.98985	0.1069	0.98985	0.98985	0.98985	0.98985	0.98985	0.98985	0.98985	0.98985	0.98985	0.98985	0.98985	0.98985	0.98985
47年目	0.98453	0.99845	0.98974	0.1028	0.98974	0.98974	0.98974	0.98974	0.98974	0.98974	0.98974	0.98974	0.98974	0.98974	0.98974	0.98974	0.98974
48年目	0.98428	0.99845	0.98964	0.0989	0.98964	0.98964	0.98964	0.98964	0.98964	0.98964	0.98964	0.98964	0.98964	0.98964	0.98964	0.98964	0.98964
49年目	0.98403	0.99845	0.98953	0.0951	0.98953	0.98953	0.98953	0.98953	0.98953	0.98953	0.98953	0.98953	0.98953	0.98953	0.98953	0.98953	0.98953
合計				1,227	248	326	1,801	562	266	37	54	357	111	64	2,364	737	