

国道 497 号
(西九州自動車道)
唐 津 道 路

平成 21 年 3 月 12 日

国土交通省 九州地方整備局

目 次

1. 唐津道路の概要	道路-7-1
2. 事業の効果及び必要性	道路-7-7
2. 1 事業を巡る社会情勢等の変化	道路-7-7
2. 2 事業の投資効果	道路-7-15
2. 3 事業の進捗状況	道路-7-27
3. 事業の進捗の見込み	道路-7-29
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性	道路-7-32
5. 対応方針（原案）	道路-7-33
巻末資料（客観的評価指標）	道路-7-34

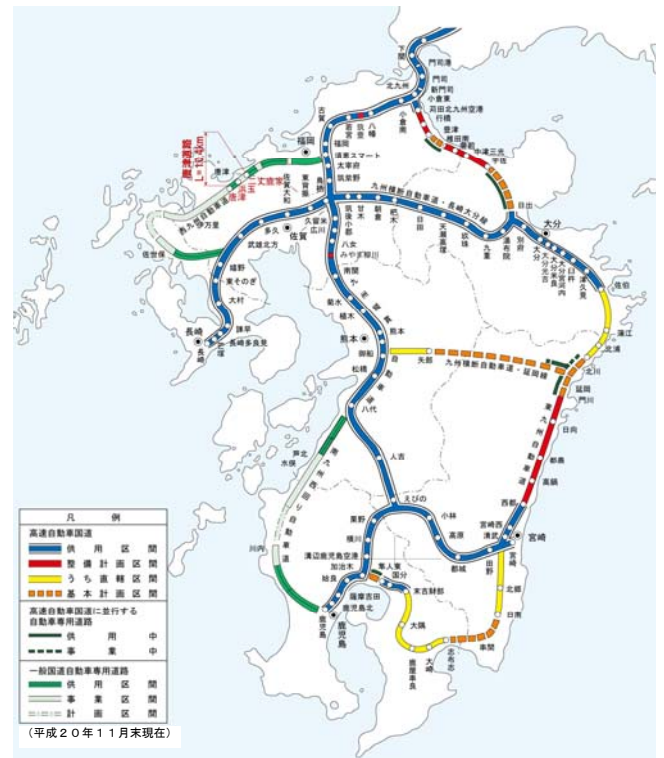
1. 唐津道路の概要

(1) 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、国道497号（新設道路）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到る延長約150kmの一般国道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～前原IC間（福岡前原道路）、**浜玉IC～唐津IC間（唐津道路の一部区間）**、佐世保みなとIC～武雄南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。



※●ICは「地域の活性化を支援するIC」として今後整備するIC

▲ 九州の高規格幹線道路網図

西九州自動車道 L=約150km



(単位: km)

	計画延長	供用中延長(率)	事業延長(率)	調査中延長(率)
全線	153	67 (44%)	70 (46%)	17 (11%)
うち福岡県	46	33 (73%)	14 (31%)	0 (0%)
うち佐賀県	49	12 (23%)	37 (75%)	0 (0%)
うち長崎県	59	22 (23%)	19 (32%)	17 (29%)

(H20. 4. 1 現在)

▲ 西九州自動車道路線図

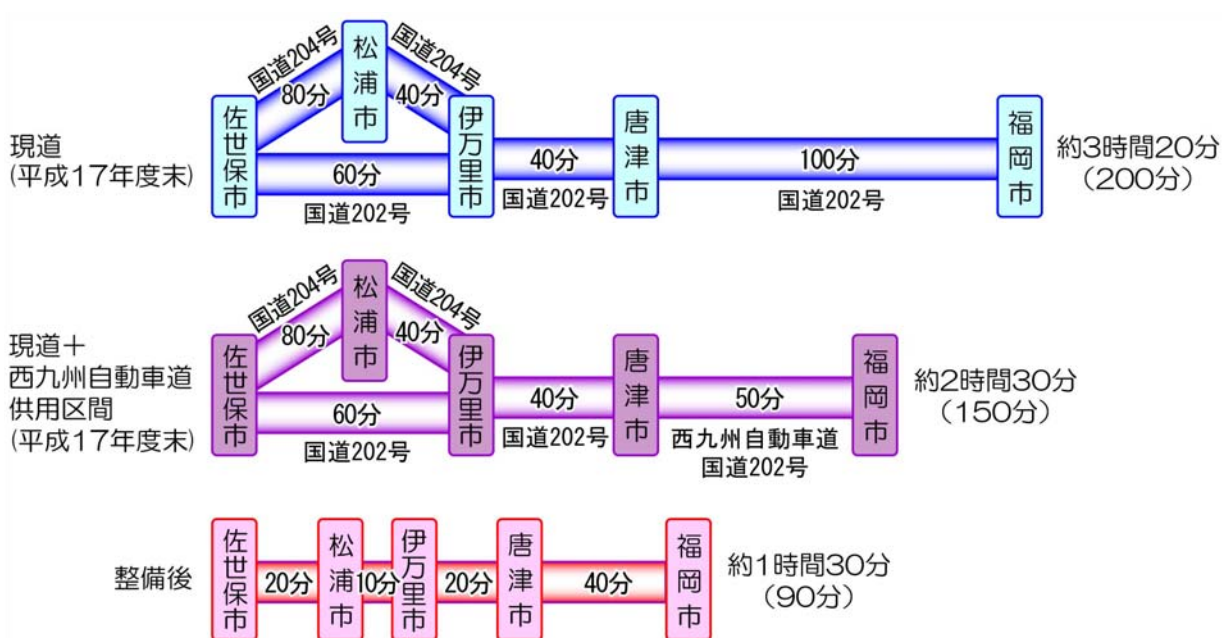
(2) 西九州自動車道の整備効果

効果・必要性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、現道利用の3時間20分→1時間30分へと約110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40分以上を要し、福岡市～佐世保市間の現道を利用した所要時間は約3時間20分となっている。

西九州自動車道整備により、福岡市～佐世保市間の所要時間は現道利用の約3時間20分→約1時間30分へと約110分短縮され、地域間の交流連携を支援する。



※現道：渡辺通りと交差する国道202号を起点とし、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。
 ※整備後：天神北ランプを起点とし、各都市間は各IC予定地との時間。1種2級100km/h、1種3級80km/hで算出。

資料) H17 道路交通センサス

▲ 西九州自動車道沿線主要都市間の所要時間の変化

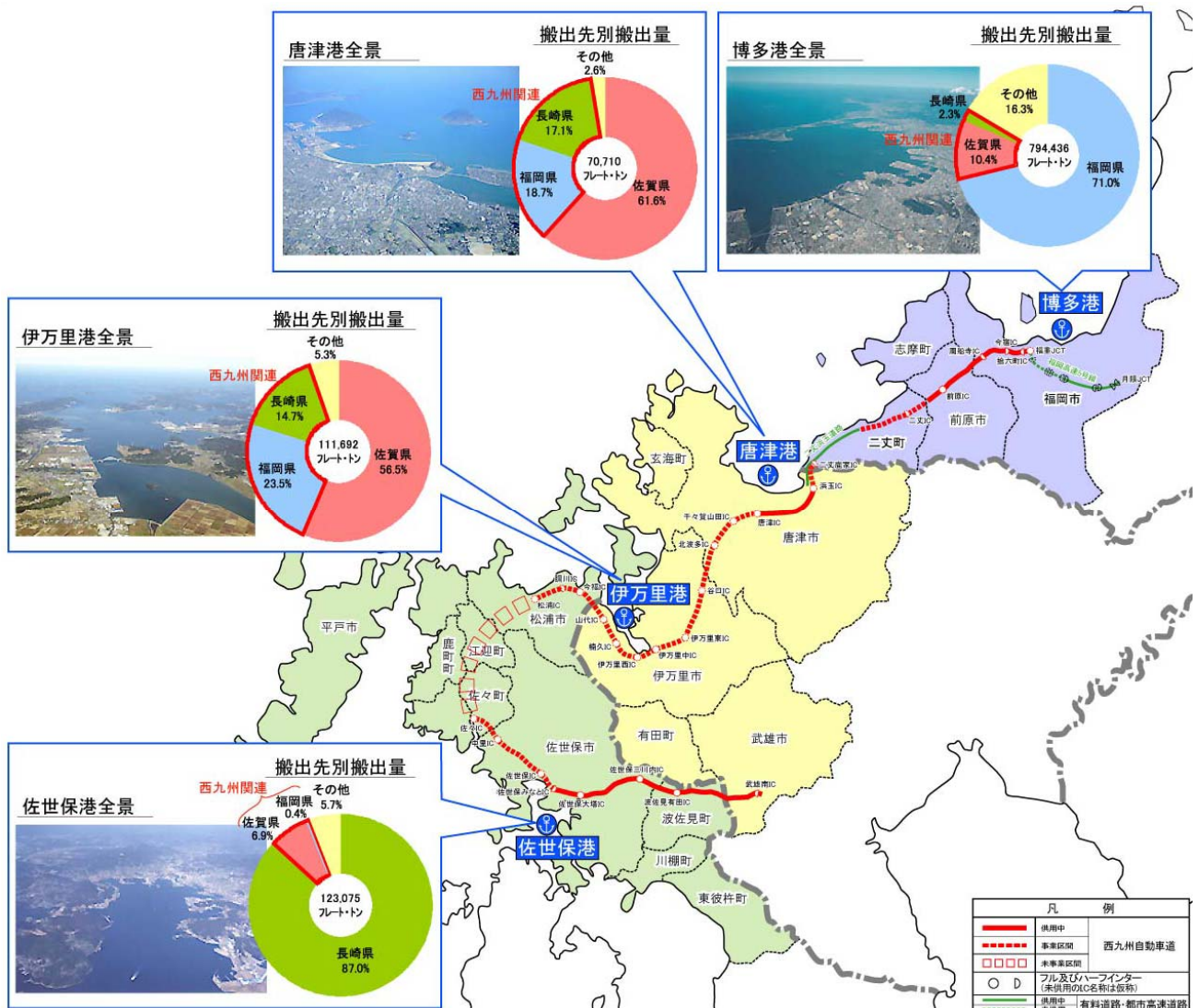
効果・必要性2：物流の効率化支援

- 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」が存在する。

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、平成17年、コンテナ取扱量が博多港、北九州港に次ぐ九州3位に躍進しており、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、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は、これらの広域的な物流の支援が期待される。



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

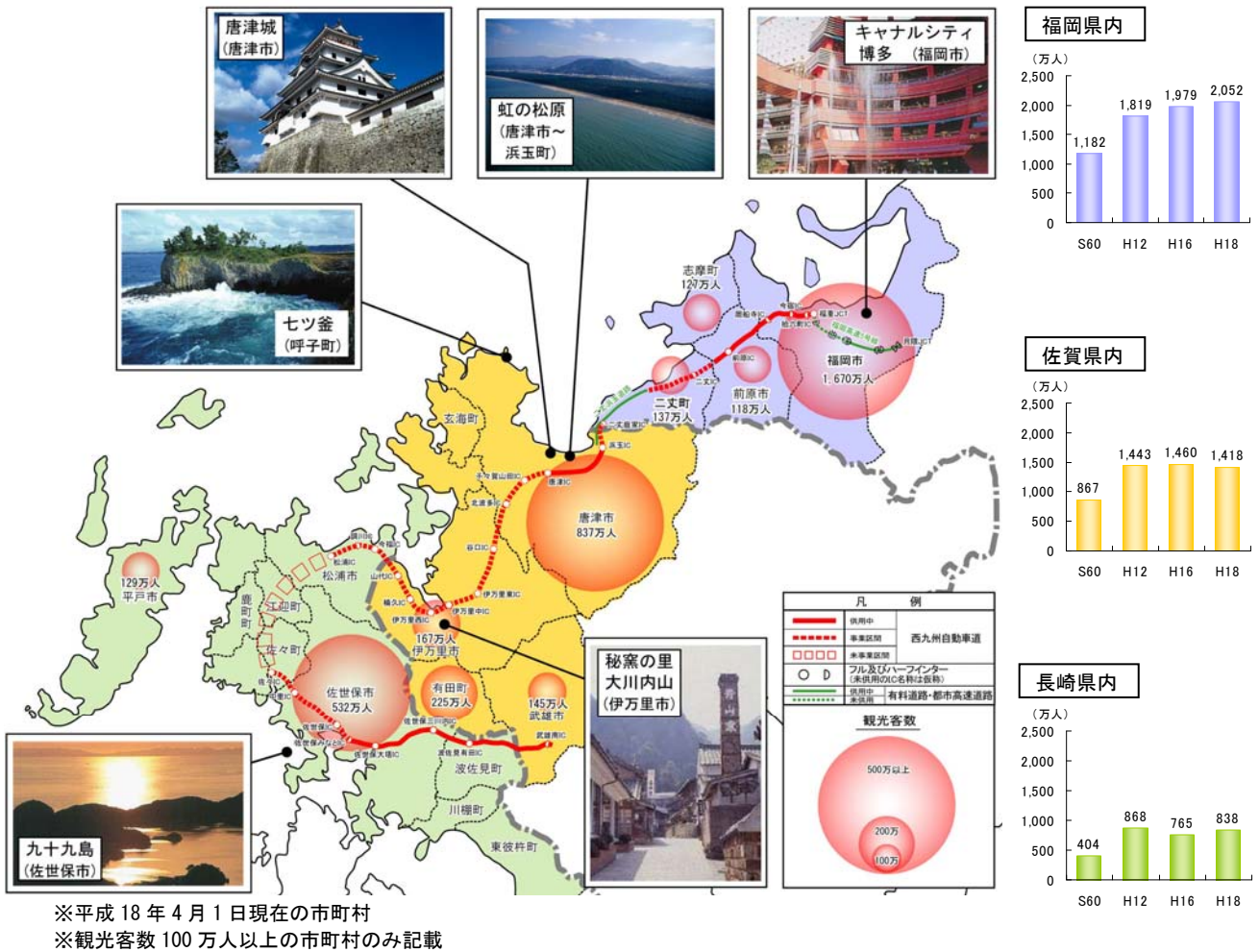
▲ 西九州自動車道沿線の特定重要港湾・重要港湾

効果・必要性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おり、昭和60年以降観光客数が増加傾向にある。
- 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。昭和60年以降、福岡県の西九州自動車道沿線地域では観光客数が増加している。一方、佐賀県、長崎県の西九州自動車道沿線地域ではS60→H12は増加し、その後はほぼ横這いで推移している。

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。



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、西九州自動車道パンフレット、唐津道路パンフレット、伊万里市観光協会HP

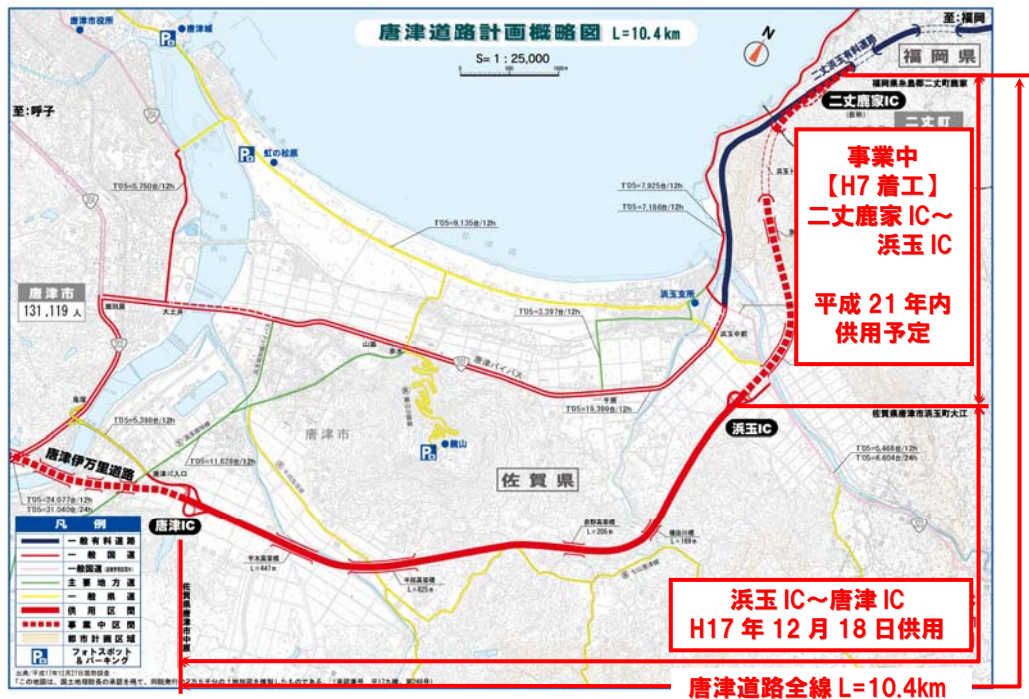
▲ 西九州自動車道沿線の観光客数の分布(H18)と推移

(3) 唐津道路の概要

① 概要

唐津道路は佐賀県北部に位置し、唐津伊万里道路などととも西九州自動車道の一区間を構成する道路であり、広域的な交流を促進し、唐津市・二丈町のみならず、九州北西部の地域振興に資するものである。また、当該地区の幹線道路である国道202号のバイパスとしての機能も有している。

平成17年12月18日に、唐津道路の一部区間（浜玉 IC～唐津 IC間）が2車線暫定供用した。現在は、二丈鹿家 IC～浜玉 IC間の2車線暫定供用（平成21年内供用目標）に向けて整備を進めているところである。



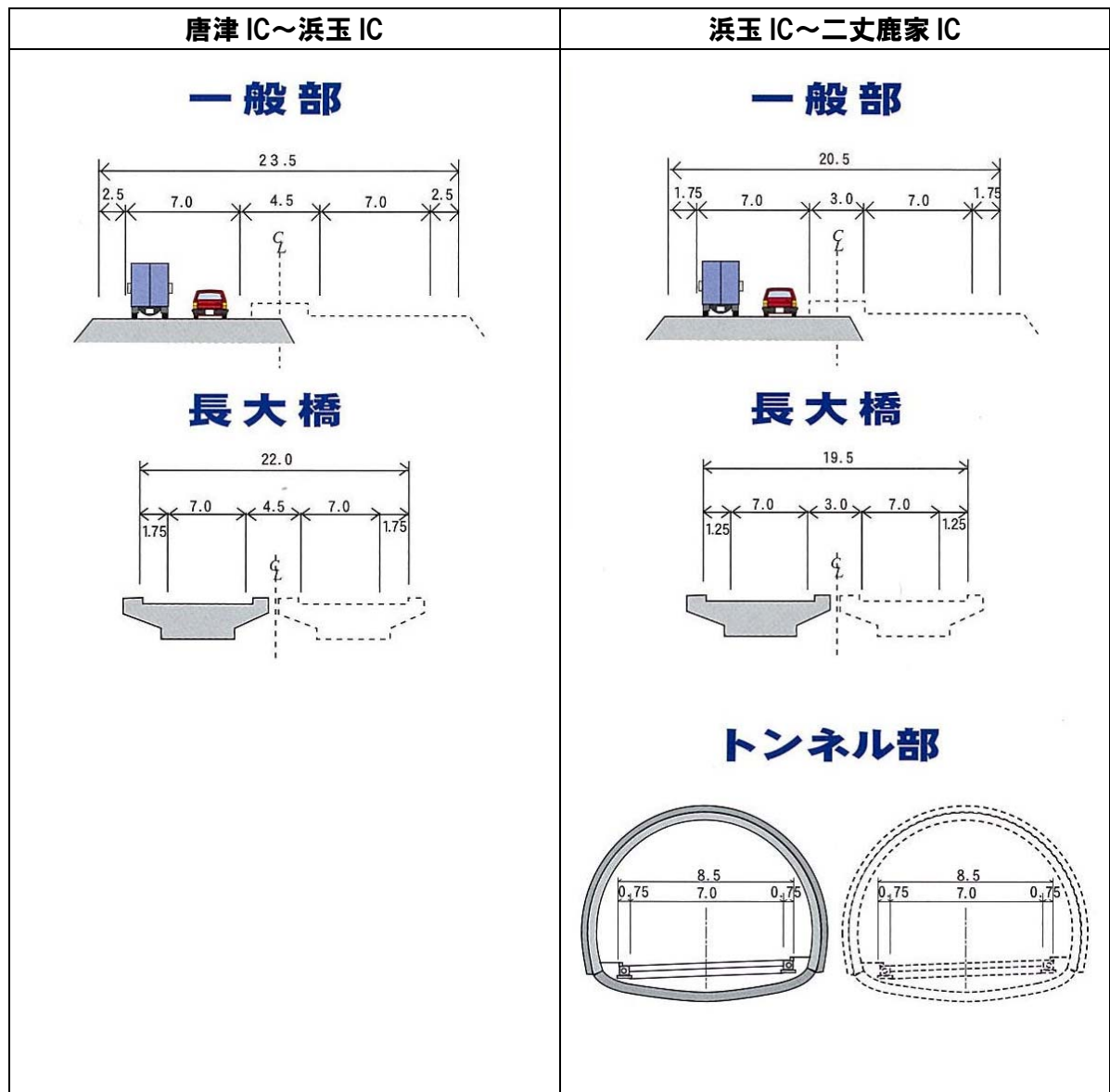
▲ 唐津道路の概要

② 計画諸元

▼ 唐津道路の計画諸元

路線名		国道497号（西九州自動車道）	
		唐津道路	
区間		唐津IC～浜玉IC	浜玉IC～二丈鹿家IC
起 点	起 点	さがけんからつしはまたまちようおえ 佐賀県唐津市浜玉町大江	ふくおかけんいとしまぐんにじょうまちしかか 福岡県糸島郡二丈町鹿家
	終 点	さがけんからつしなかばる 佐賀県唐津市中原	さがけんからつしはまたまちようおえ 佐賀県唐津市浜玉町大江
延長		10.4 km	
		6.6 km	3.8 km
通過市町村名		唐津市	唐津市、二丈町
構造諸元	車線数	4車線	4車線
	種級区分	第1種 第2級	第1種 第3級
	設計速度	100 km/h	80 km/h
	幅員	23.5 m (暫定幅員 10.5 m)	20.5 m (暫定幅員 9.75 m)
料金		無料	無料
供用		平成17年12月18日 2車線暫定供用	平成21年内供用目標

③ 標準横断面図 (単位：m)



▲ 標準断面図

2. 事業の効果及び必要性

2. 1 事業を巡る社会情勢等の変化

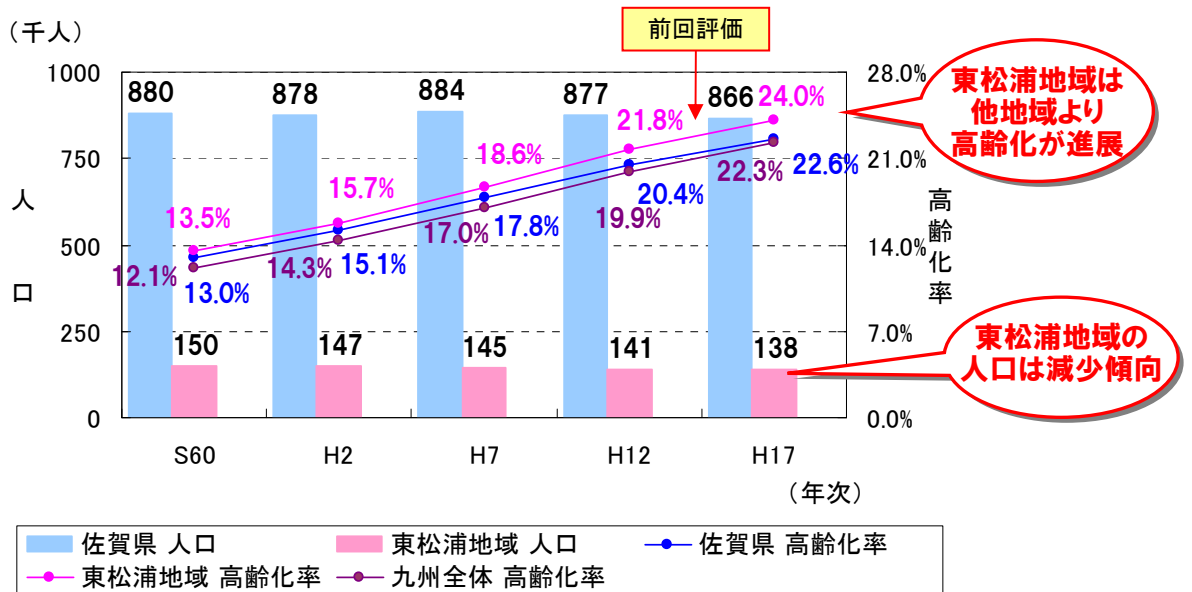
①市町村合併

唐津市は、平成17年1月1日に唐津市、浜玉町、巖木町、相知町、北波多村、肥前町、鎮西町、呼子町が、平成18年1月1日に七山村が合併し、現在の行政区域となった。



②人口・高齢化の推移

昭和60年以降、東松浦地域の人口は若干減少傾向にあり、平成17年時点で約14万人となっている。高齢化率については佐賀県、九州全体を上回るペースで進展している。

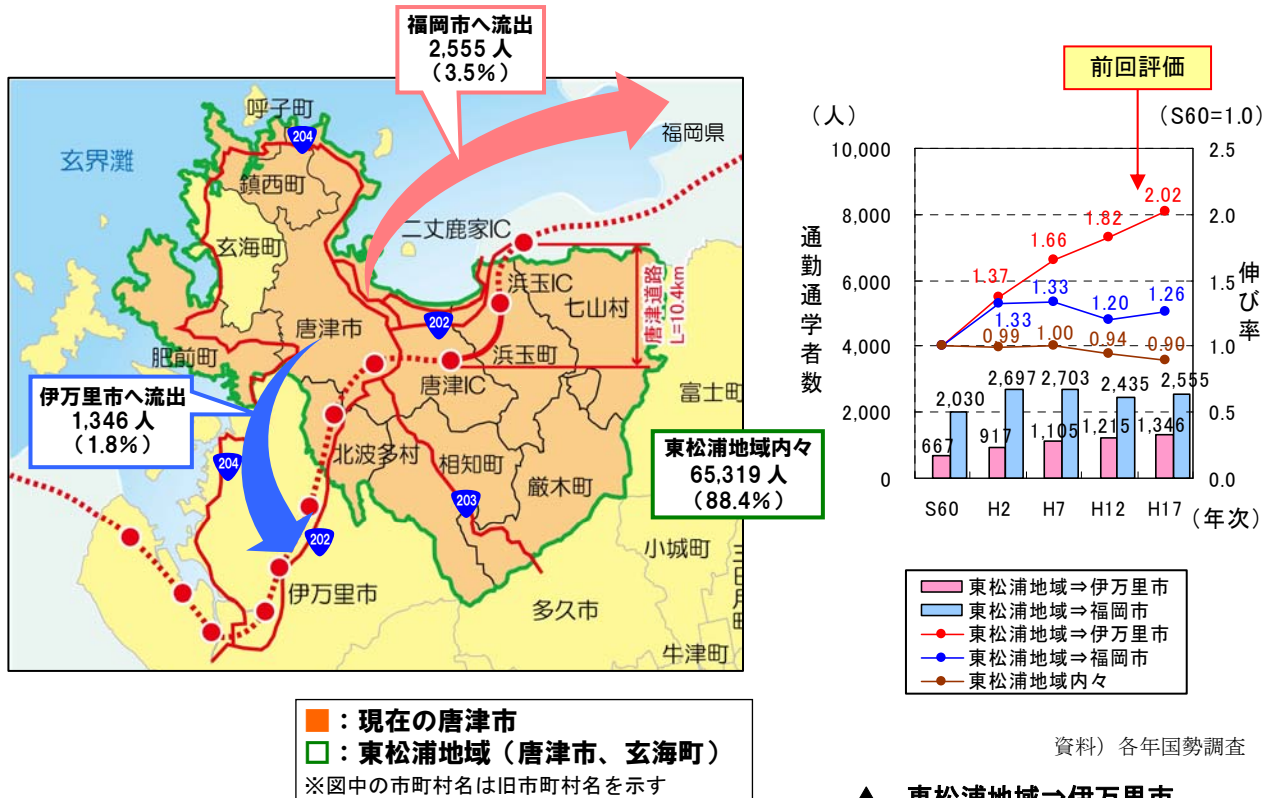


資料) 各年国勢調査

▲ 人口の推移と高齢化率の推移

③通勤通学流動

東松浦地域から伊万里市への通勤通学流動が増加している。平成17年時点で1,346人(1.8%)であり、昭和60年と比べ約2倍になっている。また、東松浦地域の通勤通学者の約88%は地域内々の流動であるが、福岡市への内外流動も3.5%と多い。



資料) 各年国勢調査

▲ 唐津市の通勤通学流動 (H17)

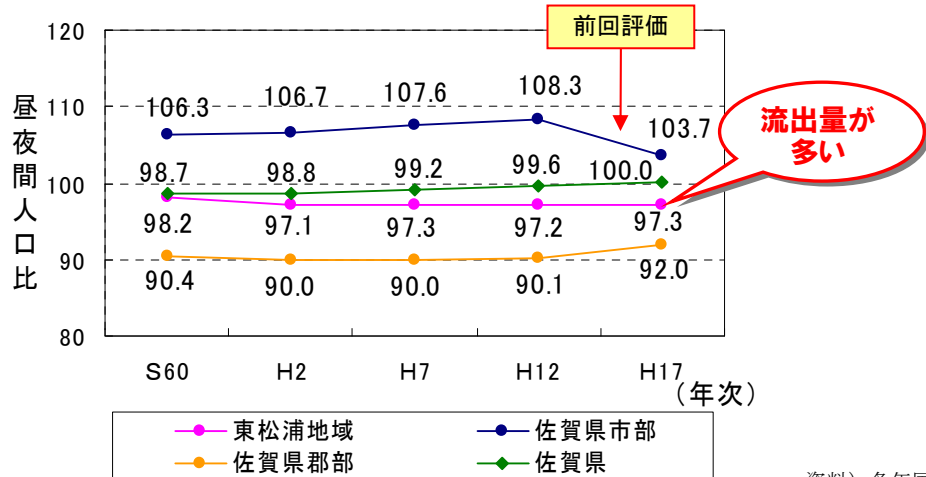
資料) 国勢調査 (H17)

▲ 東松浦地域⇒伊万里市、福岡市の通勤通学流動の推移

④昼夜間人口比

昼夜間人口比は97.3であり、地域外への流動量が超過している(域外への広域流動が多い)。

※昼夜間人口比：常住人口÷昼間人口×100で示され、100を超えると流入超過、100を下回ると流出超過を意味する

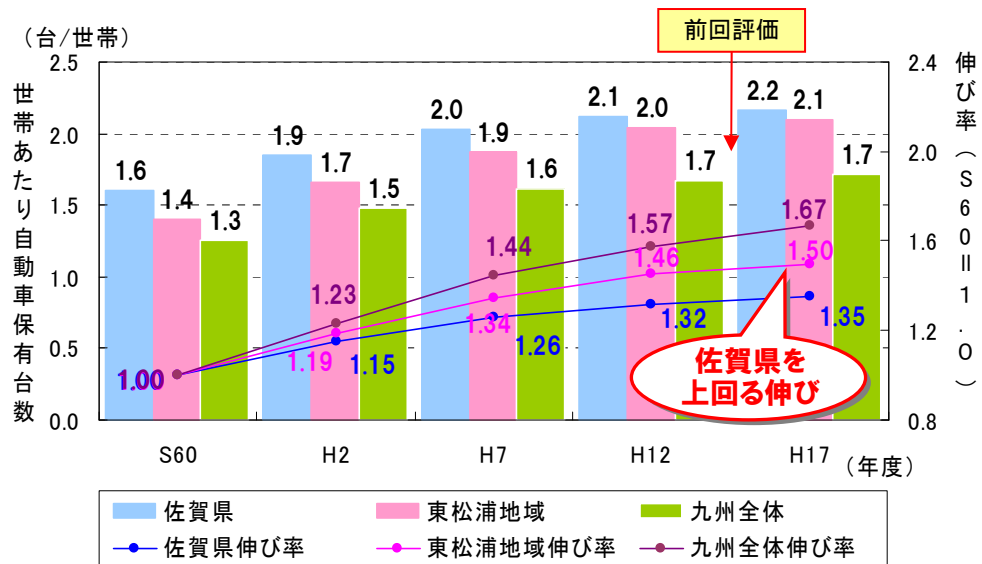


資料) 各年国勢調査

▲ 昼夜間人口の推移

⑤自動車保有台数の推移

東松浦地域の世帯あたりの自動車保有台数は、昭和60年から平成17年にかけて増加傾向であり、自動車への依存が高まっている。平成17年現在、1世帯あたり約2.1台となっている。



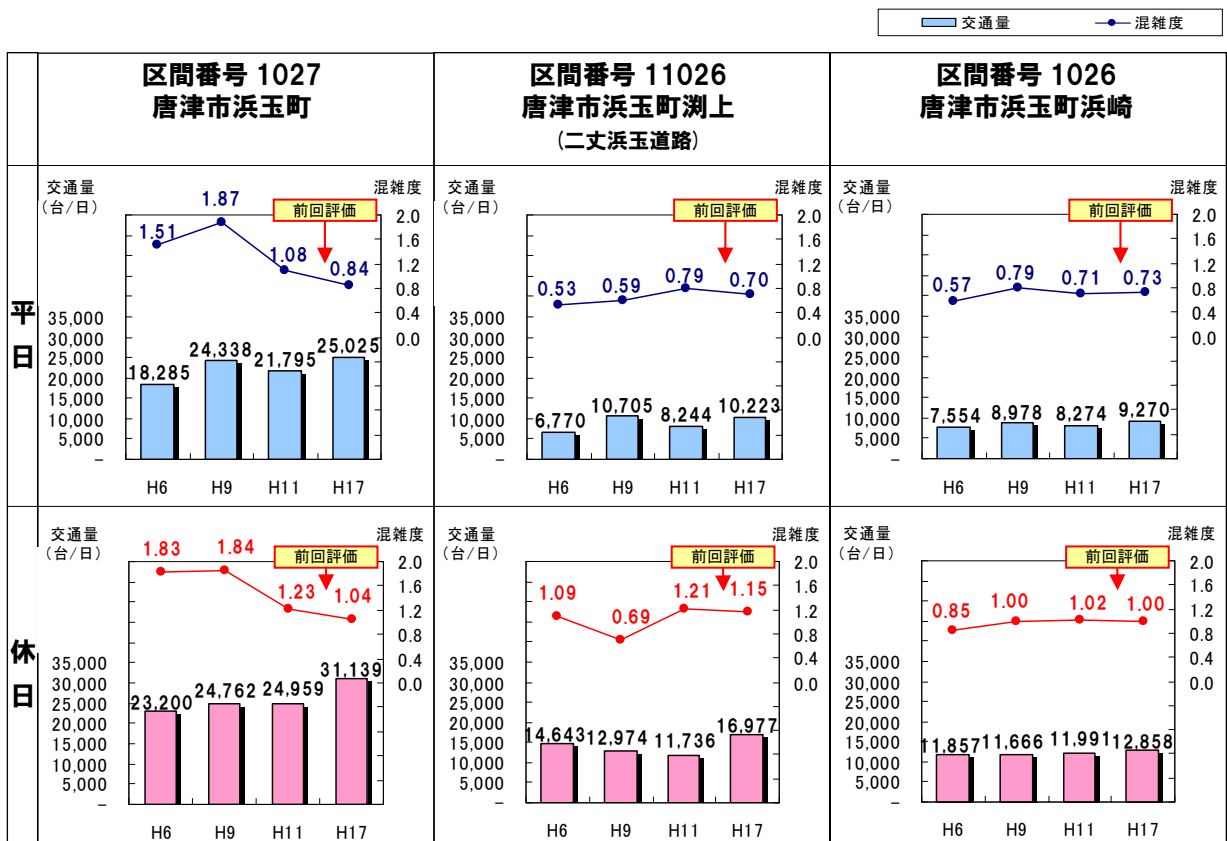
資料) 自動車保有台数：九州運輸局 管内自動車保有車両数
世帯：各年国勢調査

▲ 自動車保有台数の推移

⑥交通状況（交通量、渋滞長）

唐津道路に並行する国道 202 号の交通量は増加傾向にある。

また、平日と比較して 1.2 倍休日の交通量が多い。特に大土井交差点では、唐津道路の部分供用後においても休日の夕方に 850m の渋滞が発生しており、唐津道路の延伸による渋滞の改善が望まれる。

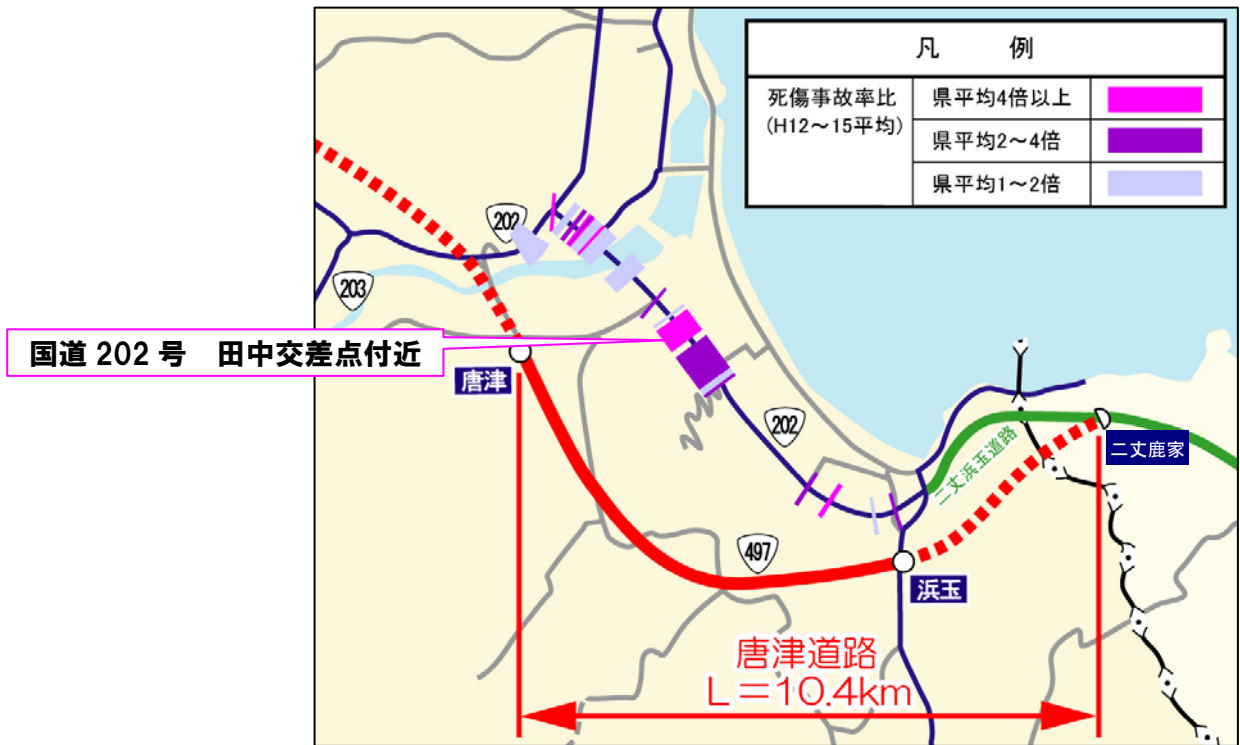


資料) 交通量、混雑度、ピーク時旅行速度：道路交通センサ
 渋滞長：H18 年度 佐賀国道管内整備効果検討業務 実態調査

▲ 国道 202 号の交通量と渋滞発生状況

⑦交通状況（交通事故）

国道 202 号田中交差点付近では、死傷事故率が県平均の 4 倍以上となっている。



資料) 交通事故マッチングデータ

▲ 唐津道路に並行する国道 202 号の死傷事故率比 (H12~H15 平均)

⑧交通状況（騒音）

唐津道路に並行する国道 202 号沿線（唐津市浜玉町）では、夜間の騒音レベルが 68dB と環境基準の 65dB を上回っており、沿道の生活環境が悪化している。



観測地点	国道202号（唐津市浜玉町）	
	昼間 (6時~22時)	夜間 (22時~6時)
騒音レベル測定値 dB (A)	70	68
環境基準dB (A)	70	65
評価	○	×
要請限度dB (A)	75	70
評価	○	○
交通量	8,274台/日	

資料) H17 道路環境センサス

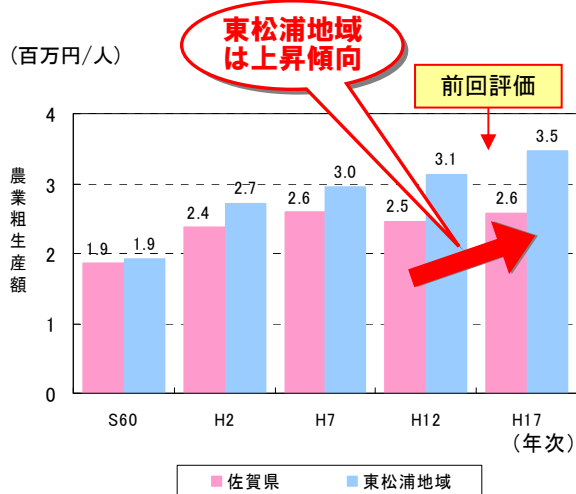
▲ 国道 202 号の騒音発生状況

⑨産業構造の変化

i) 農業・水産業

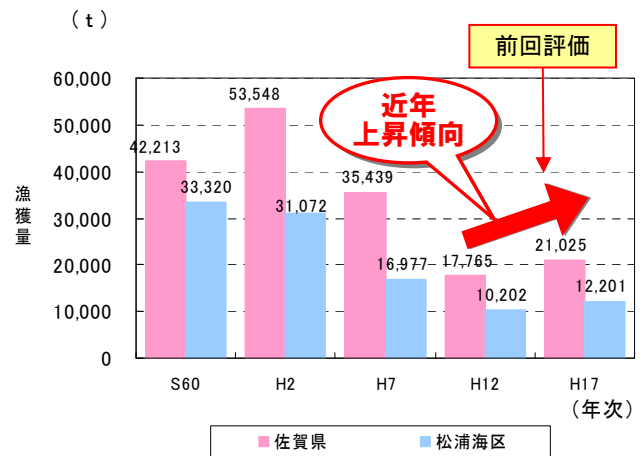
従業員一人あたりの農業粗生産額は、佐賀県全体ではほぼ横這い傾向であるのに対し、東松浦地域は上昇傾向にある。漁獲量は佐賀県全体、松浦海区ともに減少が続いていたが、近年上昇傾向にある。

東松浦地域の農業の特産品である「ハウスみかん」の生産量、漁業の特産品である「イカ」の漁獲量はともに近年ほぼ横這いで推移している。



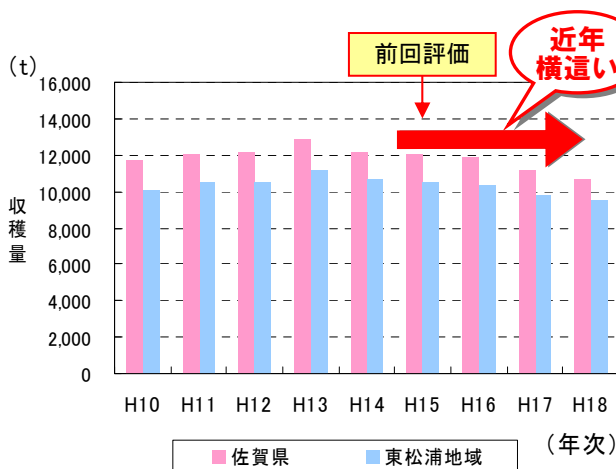
資料) 佐賀県統計年報

▲ 従業者一人あたりの農業粗生産額の推移



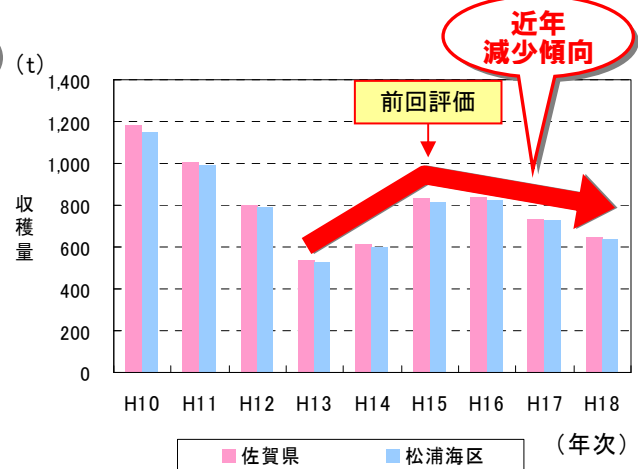
資料) 佐賀県統計年報

▲ 漁獲量の推移



資料) 佐賀県統計年報

▲ ハウスみかんの収穫量



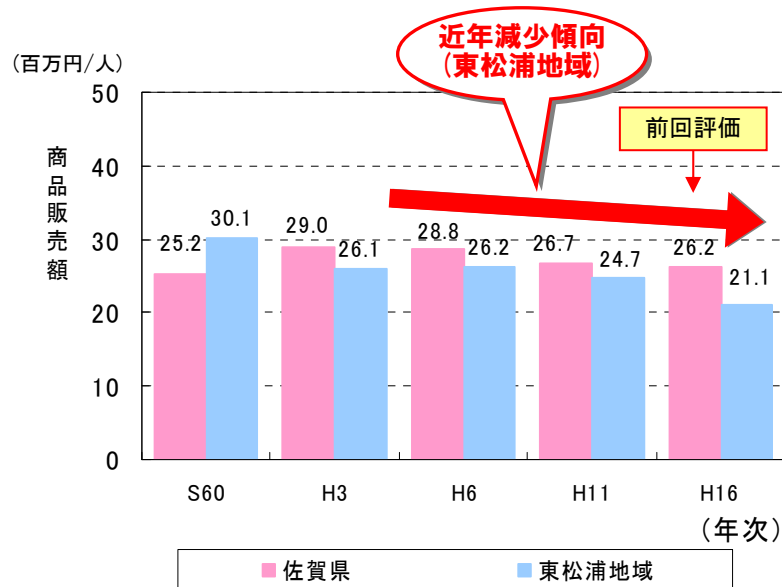
※こういか類及びするめいかを除く

資料) 佐賀県統計年報

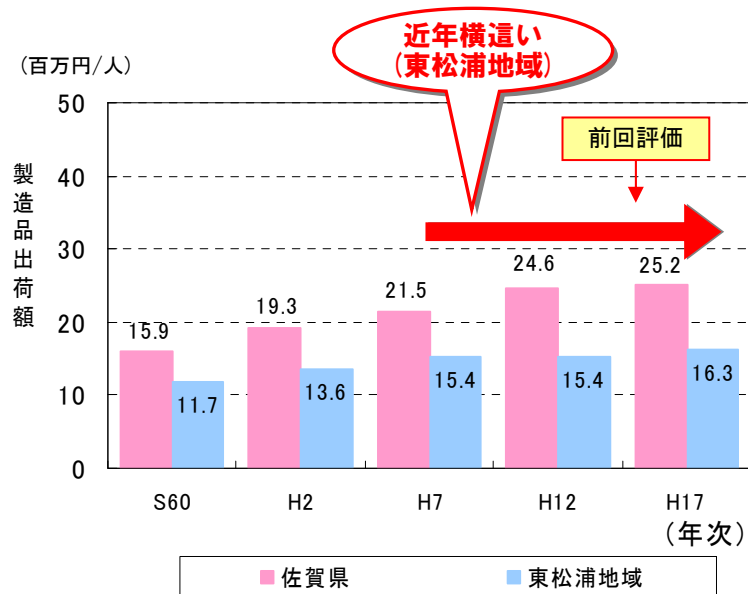
▲ イカの漁獲量

ii) 商工業

従業員一人あたりの商品販売額は、佐賀県全体、東松浦地域ともにほぼ横這い傾向である。
 また、従業員一人あたりの製造品出荷額は、佐賀県全体、東松浦地域ともに近年やや上昇傾向である。



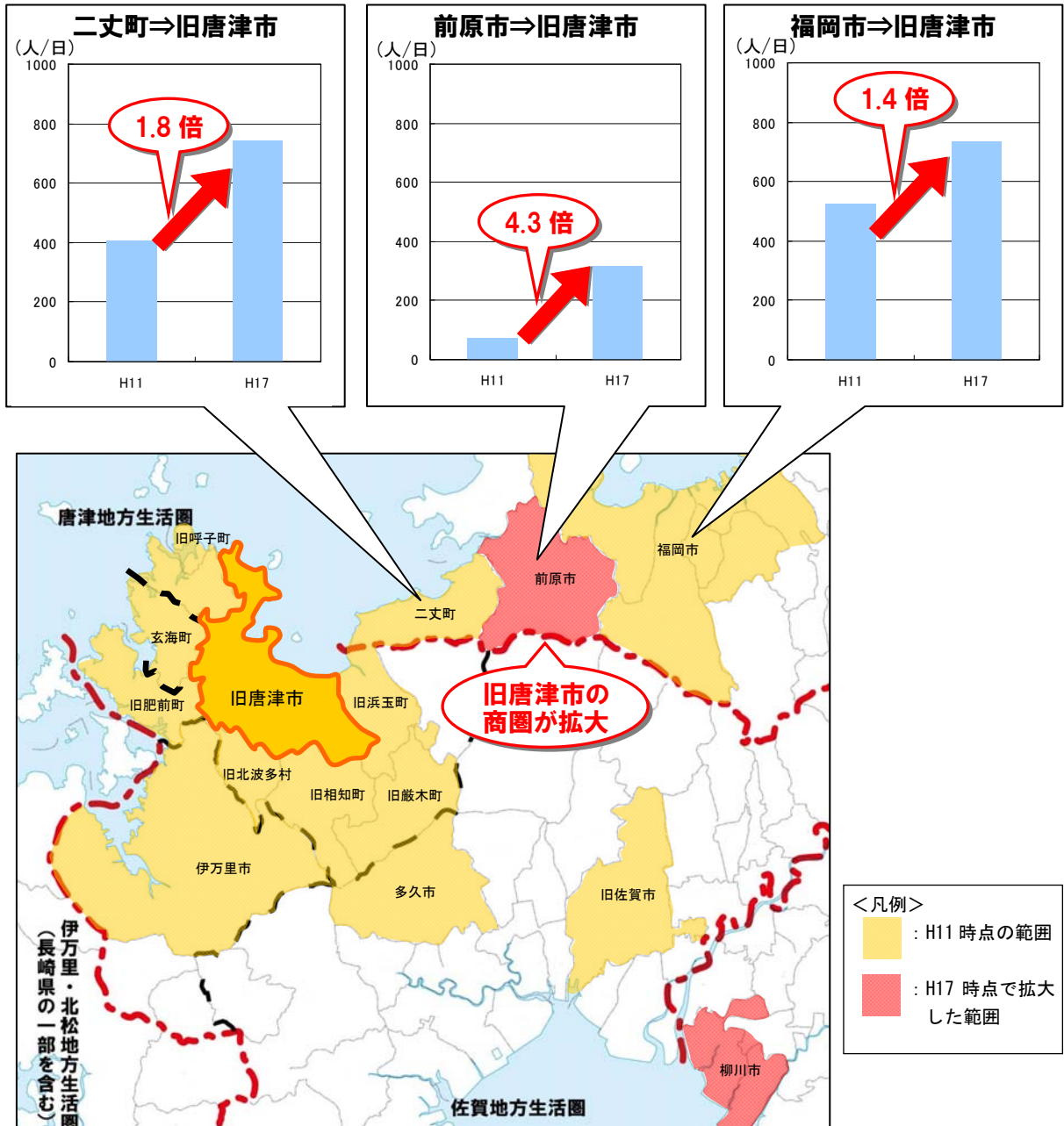
▲ 従業者一人あたりの商品販売額の推移



▲ 従業者一人あたりの製造品出荷額の推移

⑩買物・家事目的の移動の広がり

旧唐津市の買物・家事目的の移動は平成11年から平成17年にかけて広がりを見せており、特に西九州自動車道供用区間の沿線に位置する福岡市、前原市、二丈町から唐津市の中心部へ訪れる人が増加している。



※集計対象：利用目的が家事・買物となるトリップ
 ※行先が旧唐津市となるトリップが300人/日以上含まれる市町村(旧市町村)を該当範囲とした。

資料) H11・H17 道路交通センサス OD

▲ 旧唐津市の買物・家事目的の移動の変化

2. 2 事業の投資効果

(1) 事業の効果及び必要性

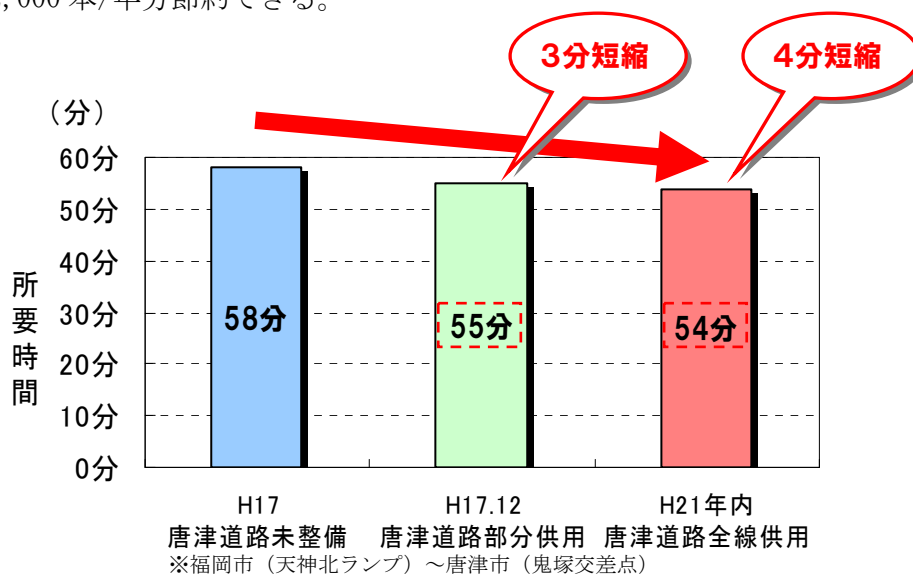
効果1： 広域交流・連携の支援 (1)地域間の交流連携の支援

- 平成17年12月の唐津道路の部分供用により福岡市～唐津市間の所要時間が約3分短縮。
- 唐津道路の全線供用により所要時間は約54分となり、更なる利便性向上が期待される。
- 唐津道路の整備によって走行性が向上し、佐賀県全体で燃料消費量がドラム缶12,000本/年分節約できる。

福岡地方生活圏の中心都市である福岡市と唐津地方生活圏の中心都市である唐津市までの所要時間は、唐津道路未整備時は国道202号を利用して約58分かかっていた。

平成17年12月の唐津道路の部分供用により、福岡市～唐津市間の所要時間は約55分となり、約3分短縮された。更に、全線供用によって所要時間は約54分となり、更なる利便性向上が期待される。

また、将来的には、唐津道路の整備によって走行性が向上し、佐賀県全体で燃料消費量がドラム缶12,000本/年分節約できる。



資料) H17 道路交通センサス

▲ 福岡市～唐津市への所要時間の変化

燃料消費量(佐賀県)

一日あたり 6,600 リットル/日
一年間 ドラム缶 12,000 本/年



▲ 燃料消費量 (H42 佐賀県全体)

効果1： 広域交流・連携の支援 (1)地域間の交流連携の支援(続き)

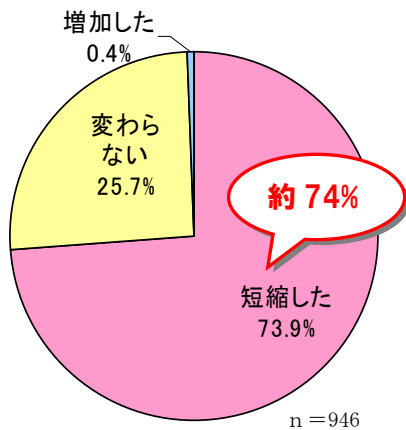
- 部分供用によって約74%の利用者が所要時間が短縮したことを実感しており、短縮時間の平均は約18分であった。
- 唐津道路を利用しない理由としては「全線供用していないから」が約24%と多く、全線供用により更なる利用が見込まれる。

唐津道路を利用することにより利用区間の所要時間は短縮したかという問いに対しては、約74%の回答者が「短縮した」と回答しており、短縮時間は平均18分との回答があった。

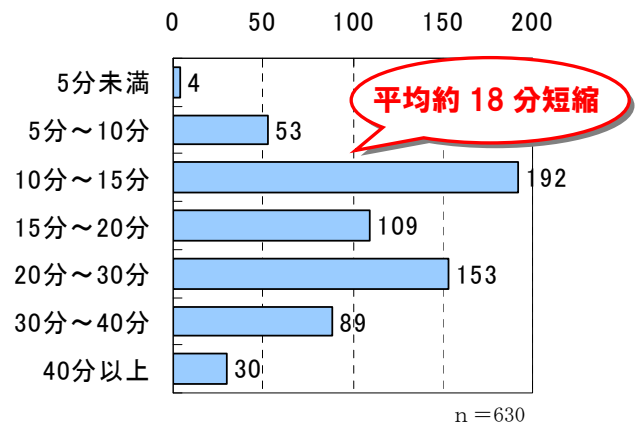
また、唐津道路を利用するようになったことでの効果としては「信号がなく走りやすかった」「目的地までの所要時間が短縮された」との回答が最も多く、走行性、時間短縮の効果が利用者には実感されていることがわかる。

一方唐津道路を利用しない理由では「移動経路上遠回りになる」に続き「全線供用していないから」が約24%と多く、全線供用に対する期待、全線供用による更なる利用が想定される。

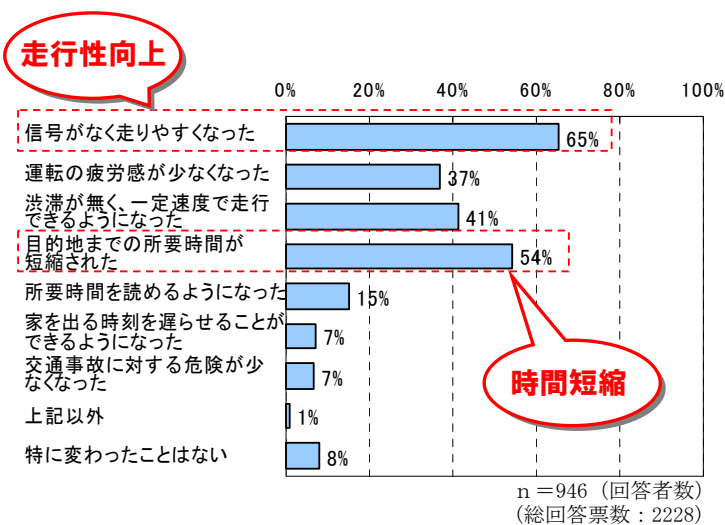
Q 唐津道路の利用により所要時間は短縮したか？



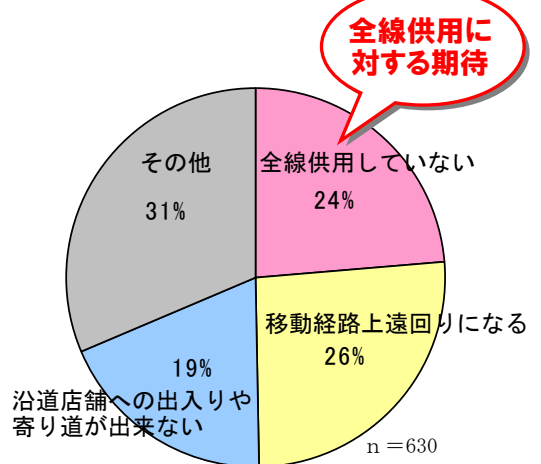
Q 唐津道路の利用により短縮した時間は？



Q 唐津道路を利用するようになって何が変わったか？



Q 唐津道路を利用しない理由は？



資料) Web アンケート調査
(H20 佐賀国道事務所実施)

▲ 唐津道路利用者及び非利用者の意見

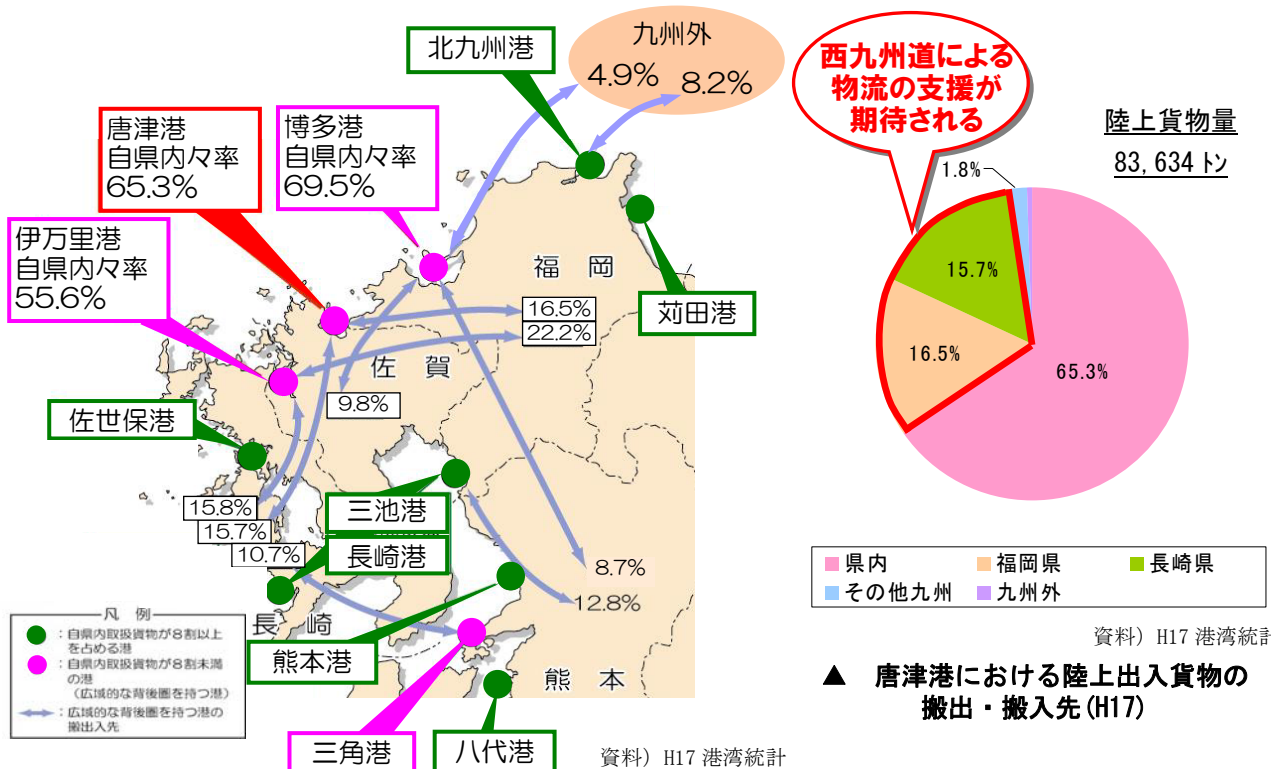
効果1： 広域交流・連携の支援 (2) 広域的な物流支援

- 唐津港の陸上貨物輸送はほぼ車での輸送であるとともに、唐津港の取扱貨物は福岡県との輸送が16.5%、長崎県との輸送が15.7%あり、西九州自動車道が福岡、長崎方面の物流を支援するものと期待される。
- 唐津港の港湾関係者は、唐津道路の全線供用による定期航路の就航等に期待している。

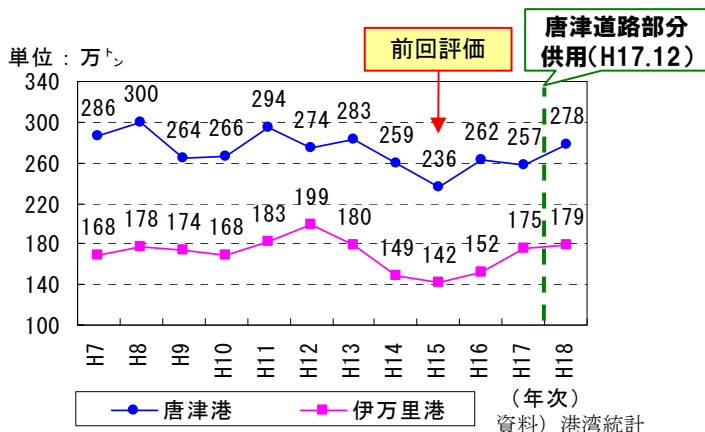
西九州自動車道沿線の博多港、唐津港、伊万里港は、九州内の他の港湾と比較し、自県の内々率が低く、県間輸送が多い。

これらのうち、唐津港の陸上貨物輸送はほぼ車での輸送(全体の96%)であるとともに、唐津港の取扱貨物は福岡県との輸送が16.5%、長崎県との輸送が15.7%あり、西九州自動車道が福岡、長崎方面の物流を支援するものと期待される。また、唐津港の取扱貨物量は、平成16年以降は増加傾向を示し、平成18年には大きく増加した。

また、唐津港の港湾関係者は、唐津道路の全線供用により利便性が向上し、新たな定期航路の就航等に期待している。



▲ 港湾の自県内々率と他県への主な流動



▲ 唐津港、伊万里港の取扱貨物量の推移

<地域からの声(佐賀県)>

- ・唐津道路が全線供用すれば福岡との時間短縮が図られ、**唐津港の利便性が向上**します。
- ・陸路のアクセスが向上すれば、現在は計画されていない**新たな定期航路の就航などが期待**できます。



資料) 佐賀県唐津土木事務所港湾課ヒアリング調査結果

▲ 港湾関係者の唐津道路に寄せる期待

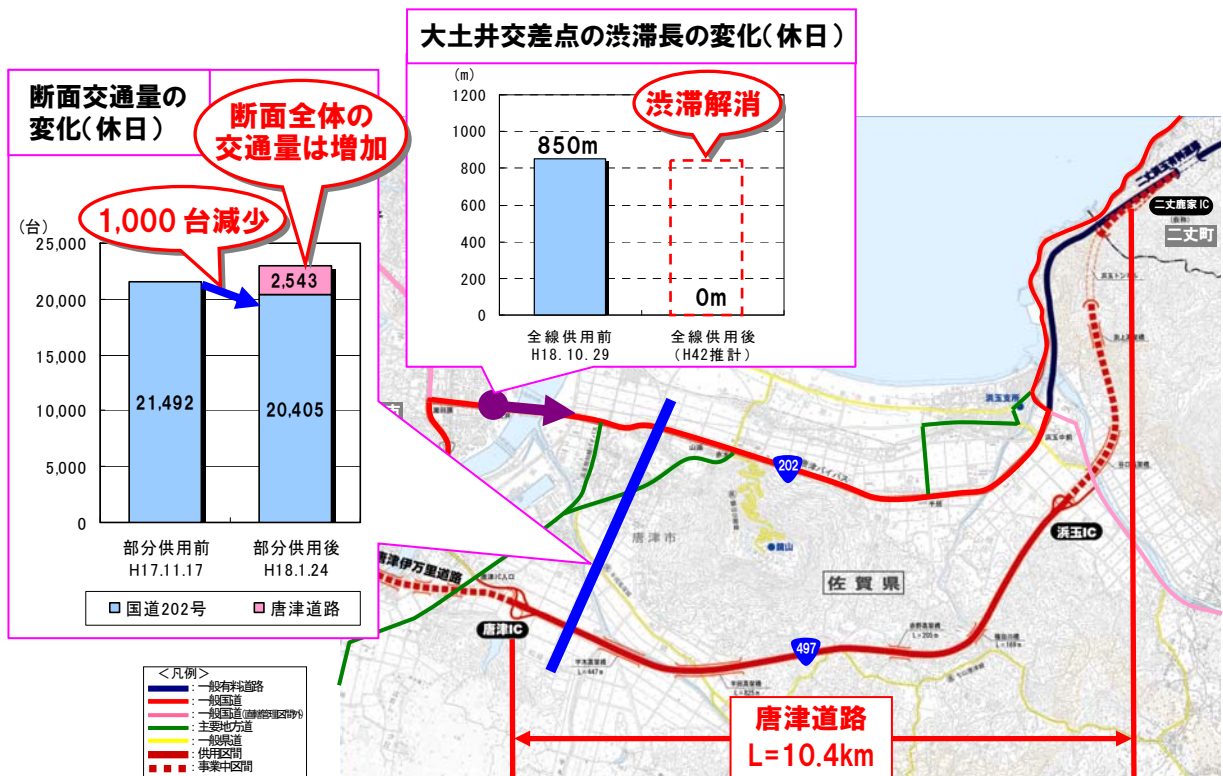
効果 2 : 道路交通の信頼性向上 (1)交通混雑の解消

- 唐津道路の部分供用によって、並行する国道 202 号の交通量が唐津道路へ転換。
- 唐津道路の全線供用によって、国道 202 号の更なる渋滞緩和が期待される。
- 国道 202 号の利用者からも、国道 202 号の渋滞解消に寄与する唐津道路の早期整備に対する期待が高まっている。

唐津道路の部分供用後、並行する国道 202 号の交通量が唐津道路へ転換し、平成 18 年 1 月の調査では約 1,000 台/12h 減少した。しかし、断面全体の交通量が増加傾向にあるとともに国道 202 号における渋滞も依然として発生しているため、全線供用による更なる交通量の転換、渋滞の解消が望まれる。

唐津道路の全線供用後 (H42 年度)、大土井交差点における渋滞は約 0m (850m 減少) となることが予測され、全線供用による渋滞緩和が期待される。

また、国道 202 号の沿線住民からも、国道 202 号の渋滞解消に寄与する唐津道路の早期整備に対する期待が高まっている。

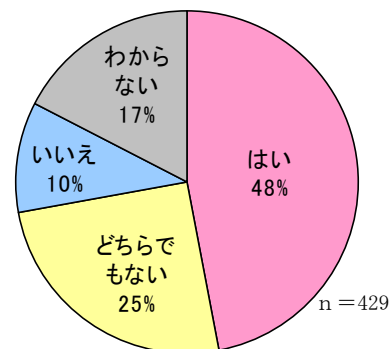
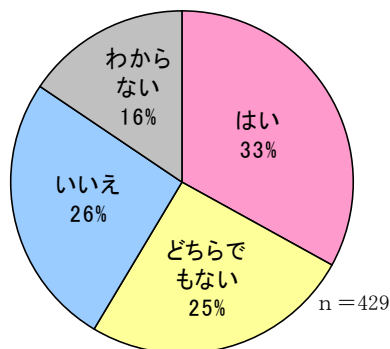


資料) H18 年度 佐賀国道管内整備効果検討業務 実態調査

▲ 交通量・渋滞長の変化 (唐津道路 未供用⇒部分供用)

Q 休日の渋滞に不満を持っているか?

Q 唐津道路の早期整備は必要と感じるか?



▲ 国道 202 号の渋滞に対する利用者の意見

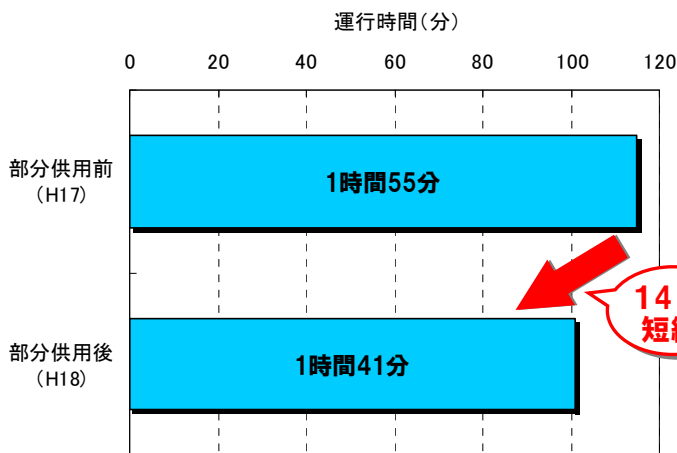
資料) Web アンケート調査 (H20 佐賀国道事務所実施)

効果 2 : 道路交通の信頼性向上 (2) 高速バスの利用者数増加

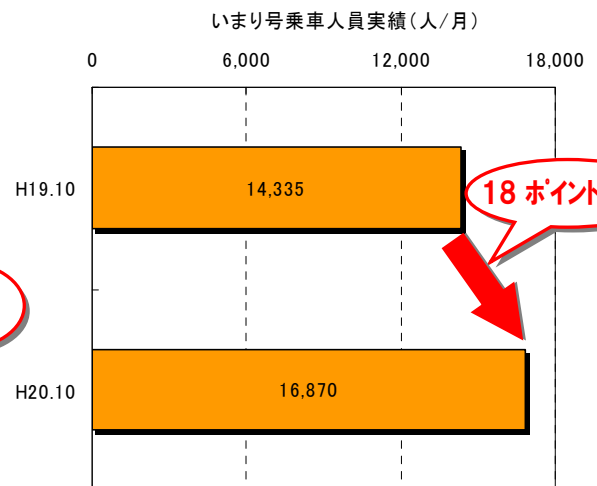
●平成 17 年 12 月の唐津道路の部分供用に伴い、高速バス「いまり号 (伊万里市⇄福岡市)」のルートが唐津道路利用に変更され、運行時間が短縮し、利便性が向上した。

平成 17 年 12 月の唐津道路の部分供用に伴い、高速バス「いまり号 (伊万里市⇄福岡市)」のルートが唐津道路利用に変更された。このルート変更によって、伊万里市⇄福岡市間の運行時間が 14 分短縮された (1 時間 55 分⇒1 時間 41 分)。

また、高速バスの運行会社は利用者の増加を受け増便しており、更なる利用客の増加、利便性の向上が期待される。

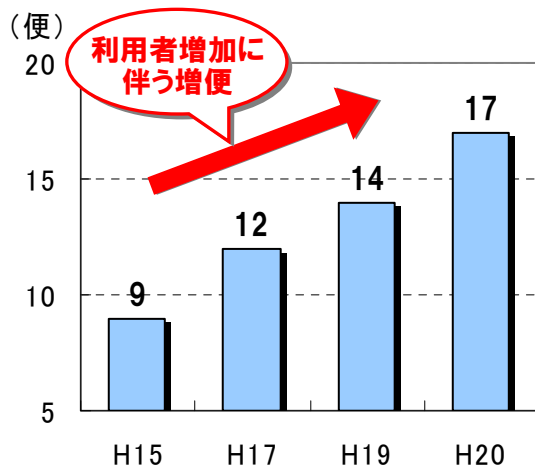


資料) 昭和バスヒアリング調査結果



資料) 昭和バスヒアリング調査結果

▲ 「いまり号」の運行状況と利用者数の変化



▲ 「いまり号」の運行便数の変化

高速バス「いまり号」の運行の経緯

- 平成 15 年 ダイヤ改正
 - ・西九州自動車道の延伸 (今宿道路) を契機に経路変更を行った
 - ・便数は 9 便
 - ・運賃 2,150 円を 1,920 円に値下げ (昭和自動車) (その後 7 月に 1,800 円に再度値下げ)
- 平成 17 年 ダイヤ改正
 - ・利用者増加に対応し増便 (9 便⇒12 便)
- 平成 18 年 4 月 1 日ダイヤ改正
 - ・唐津道路の部分供用を契機に経路変更を行った
- 平成 19 年 10 月 1 日ダイヤ改正
 - ・利用者増加に対応し増便 (12 便⇒14 便)
- 平成 20 年 10 月 1 日ダイヤ改正
 - ・利用者増加に対応し増便 (14 便⇒17 便)

資料) 昭和バスヒアリング調査

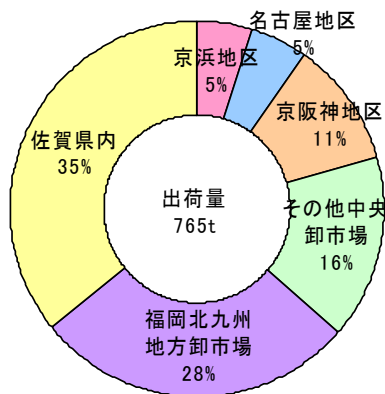
▲ 「いまり号」の運行の経緯

効果 3 : 地域の産業支援 (1)特産品への支援 ①呼子のイカ

- 唐津道路の部分供用により、振動の低減、搬送時間の短縮が実現し、商品価値の高い呼子イカの搬送を支援。
- 唐津道路の全線整備によって更なる支援、呼子イカのブランドの確立が期待される。

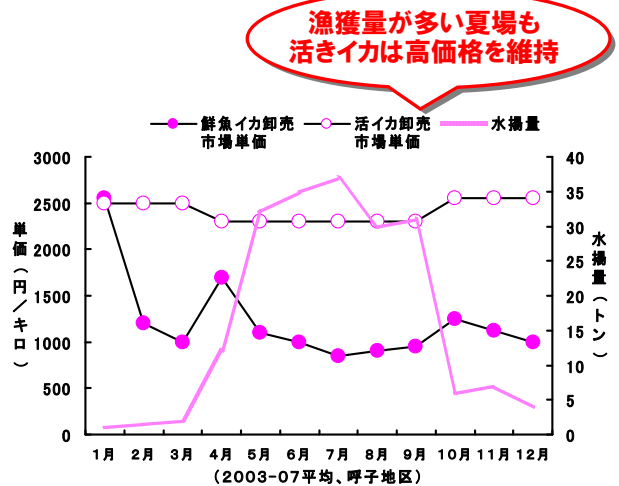
東松浦地域の特産品であるイカは、水揚げ量の6割以上が県外に出荷されている。

イカは振動に弱く、搬送中に商品価値が低下してしまう等、陸上輸送が難しい商品である。唐津道路の部分供用により、振動の低減、搬送時間の短縮が実現し、商品価値の高い活きイカの搬送を支援している。唐津道路の全線供用によって更なる輸送の支援、呼子イカのブランドの確立が期待される。



資料) 呼子町漁業協同組合、唐津市漁業協同組合

▲ 唐津・呼子漁港のイカの出荷圏(H10)



資料) 月刊地域づくり 第229号 (財)地域活性化センター

▲ 呼子地区のイカの水揚げ量と卸単価

<地域からの声(漁協・唐津市)>

- ・イカは振動に弱く、ストレスが溜まると死んでしまいます。**1分でも早く搬送することでイカの生存率が変わってくる**ため、唐津道路の一部開通は、イカの商品価値向上に役立っています。(唐津市)
- ・イカが死に、**活魚から鮮魚となると、1,200円/kg程度値下がり**、ほぼ半値となってしまいます。



資料) 玄海漁業協同組合連合会、唐津市からつブランド推進課ヒアリング調査結果

▲ イカの出荷のリスク

呼子イカの搬送技術向上へ向けた取り組み ~東京への長距離搬送実験~

「呼子活きイカの流通・販売促進の取り組みについて」

呼子名物の活きイカ(ケンサキイカ)を全国へ売り込もうと、長距離搬送実験を実施している。呼子の活きイカは、九州内では大変有名だが全国的な知名度は低く、その原因としては輸送ルートが事業化していないことが大きな要因であった。

そこで唐津市が九州大学や地元漁協や企業と連携して、活きたままの新鮮なイカの広域搬送につながる研究に着手している。



養殖のアジやタイなどほかの魚介類に比べて**イカは環境の変化に敏感で、水槽や輸送の途中で死ぬ割合も多く、日持ちがしない。鮮魚となると価格は極端に下落して歩留まりも悪い。**そのため、搬送用の水槽を開発するとともに、販路を広げるための長距離輸送などを研究している。

(唐津市からつブランド推進課ヒアリング調査結果)

活きたままの広域搬送の実現によって、**商品価値の維持、呼子イカのブランドの確立が期待**

唐津道路の全線供用によって振動の軽減や搬送時間の短縮が期待され、**活きイカの広域搬送を支援**

効果 3 : 地域の産業支援 (1)特産品への支援 ②ハウスみかん・いちご

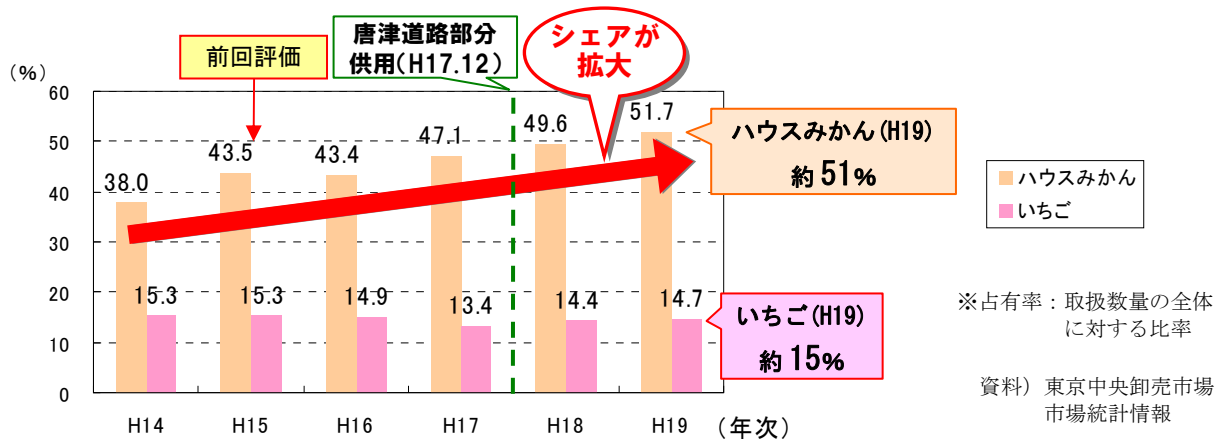
- 主産品の「ハウスみかん」「いちご」は、その多くが九州外へ出荷されており、特にハウスみかんは全国シェア第1位で、東京卸売市場でのシェアが増加傾向。
- 搬送時間の短縮により効率的な配送が可能となり、福岡市内のスーパーへの直販事業が拡大することを期待している。

東松浦地域の農産物は「ハウスみかん」「いちご」等が主産品であり、特に唐津市のハウスみかんの生産量は全国第1位となっている。また、出荷するハウスみかんの約82%、いちごの約89%が関東・関西等九州外へ出荷され、東京卸売市場でのシェアが拡大するなど広域的な出荷が主となっている。

また、福岡への搬送時間が短縮することにより、配送の効率化が図られ、福岡市内のスーパーへの直販事業が拡大することを期待している。



▲ ハウスみかんの収穫量の比率(H18)



▲ 東京中央卸売市場における佐賀県産農産品の占有率

<地域からの声(JAからつ)>

- ・福岡のスーパーへの直販は平成14年度に始まりました。
- ・現在はトラック3台で22店舗を回っており、**時間的な余裕がない**ので、唐津道路の全線供用により時間短縮が図られれば、**効率の良い搬送が可能となり、取扱店舗の増加**にもつながると思います。



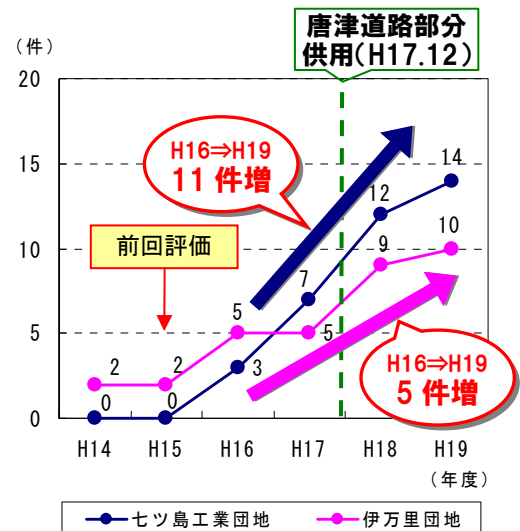
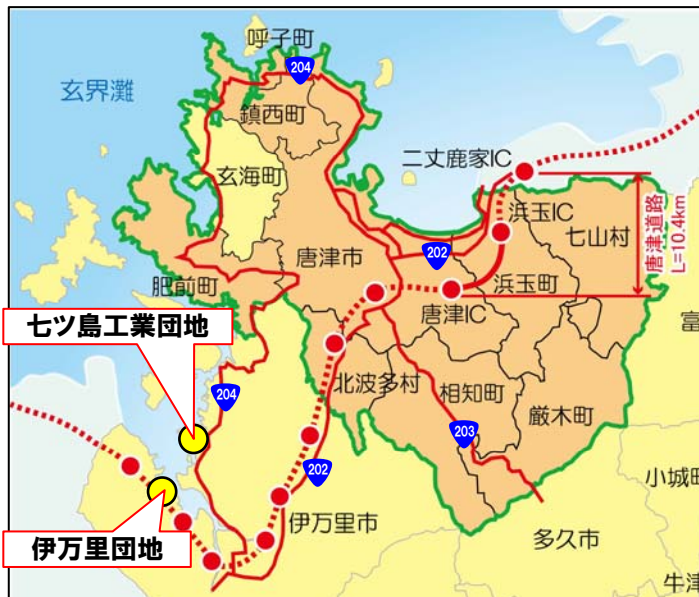
資料) JA からつ山本集荷場 ヒアリング結果

▲ 農業の現場における唐津道路等の道路整備に対する期待

効果 3 : 地域の産業支援 (2)沿線企業の支援

- 唐津道路の部分供用によって唐津道路付近の工場立地件数が増加しており、唐津道路の整備が工業団地への企業の立地を促進。
- 唐津道路の全線供用、西九州自動車道の全線整備により、更なる企業立地が期待される。

唐津道路付近の工場立地件数は、部分供用前後の平成 16～19 年にかけて、七ツ島工業団地で 11 件、伊万里団地で 5 件増加しており、工業団地への企業の立地を促進している。
唐津道路の全線供用、西九州自動車道の全線整備により、更なる企業立地が期待される。



資料) 佐賀県資料

▲ 工業団地の立地件数の推移

<地域からの声(伊万里市)>



- ・唐津道路が部分的に開通し、**企業立地が加速**しています。伊万里団地、七ツ島工業団地ともに完売直前です。
- ・本市へ既に進出の企業や進出を検討中の企業からは、「**伊万里までの開通時期**」についてよく尋ねられます。
- ・現在本市では、企業進出の重要な条件となる**西九州自動車道への至近性を考慮**し、新しい工業団地の開発を検討しています。

資料) 伊万里市企業誘致推進課へのヒアリング調査結果

<地域からの声(企業)>

- ・**西九州自動車道が延伸すると聞いて、伊万里市に進出**しました。工場の横に直売店を併設したかったため、国道沿いでかつ将来インターが直結する場所を選定しました。
- ・現在は冷凍車が1日1往復、福岡の倉庫と伊万里の工場を往復していますが、将来、西九州自動車道の整備で時間短縮すれば、1日2往復が可能になると期待しています。
- ・製造拠点を伊万里に移すことができれば、**福岡での保管料や伊万里ー福岡間の輸送コストが削減**できます。



資料) 株式会社かねは食品へのヒアリング調査結果

▲ 伊万里市および立地企業の西九州自動車道等に対する期待

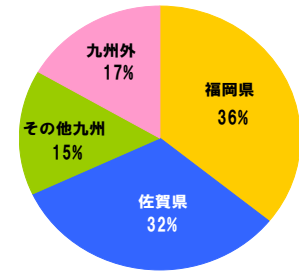
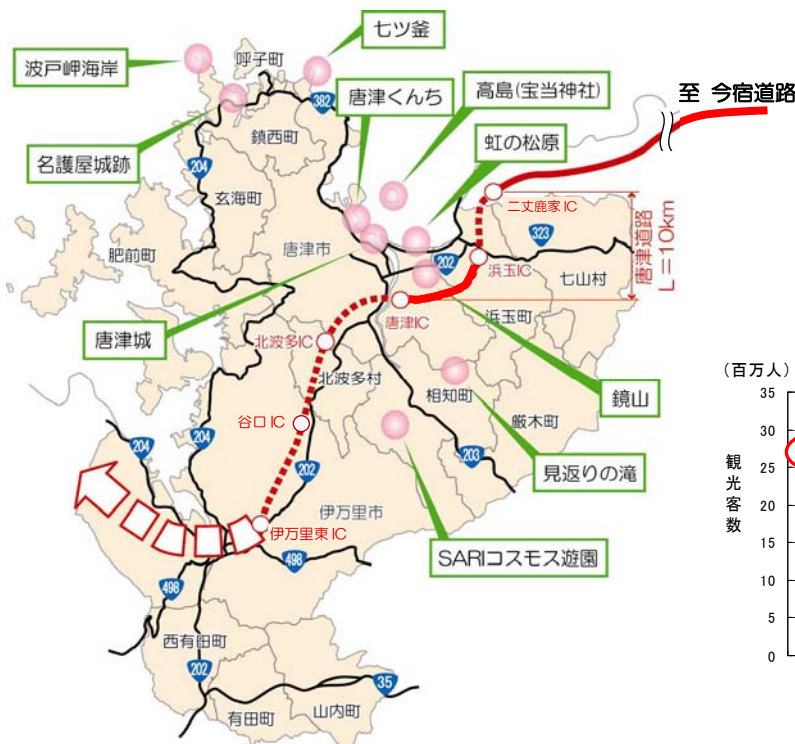
効果 3 : 地域の産業支援 (3)地域観光の活性化

- 唐津道路の部分供用により、道の駅や野菜の直売所等では福岡からの客が増加。
- 唐津道路の全線供用により、更なる観光客数の増加や東松浦半島の全域への周遊エリアの拡大も期待される。

東松浦地域の観光入込客数の36%が福岡県からの流入である。

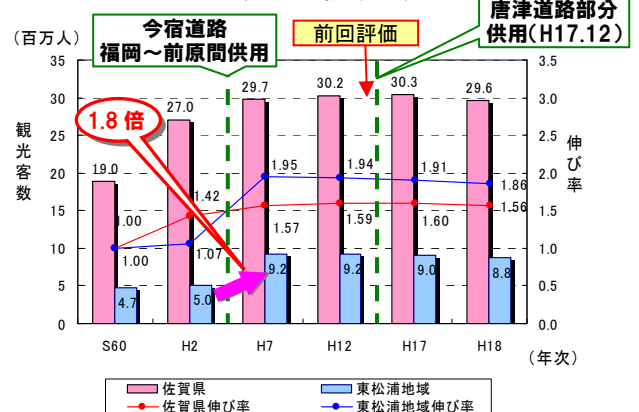
平成4年に今宿道路が部分供用し、東松浦地域観光客が1.8倍(H7/H2)に増加した。

唐津道路の部分供用後、唐津市、伊万里市の道の駅や野菜の直売所等では福岡からの客が増加していることから、唐津道路の全線供用により、更なる観光客数の増加や東松浦半島の全域への周遊エリアの拡大が期待される。



資料) 佐賀県観光動態統計

▲ 東松浦地域への観光入込客の発地内訳(H18)



資料) 佐賀県統計年報

▲ 東松浦地域の主要観光地、観光施設

▲ 観光入込客数の推移

<地域からの声(道の駅等・JA・WEBアンケート)>

- ・客数は毎年増加しつつありますが、唐津道路供用後は、佐世保ナンバーよりも**福岡ナンバーの車が客が増加**しました。

資料) 唐鮮房/JA からつ山本集荷場、逢地の里、いまりふるさと村/JA 伊万里へのヒアリング調査結果

- ・唐津道路の全線開通により福岡側からの観光客が増加すると見込んでいます。唐津 IC、浜玉 IC 等の周辺に、**観光客を主な客層とした農作物の直売所を設ける可能性**があります。

資料) JA からつ本所へのヒアリング調査結果

- ・観光に行くには大変便利になります。**行き来の時間が短くなれば観光地で遊ぶ時間が長くなり、その地の経済効果にもいいこと**でないかと思えます。(福岡市東区)

- ・観光レジャー等の帰りの時に**渋滞がなくなれば良い**。(福岡市西区)

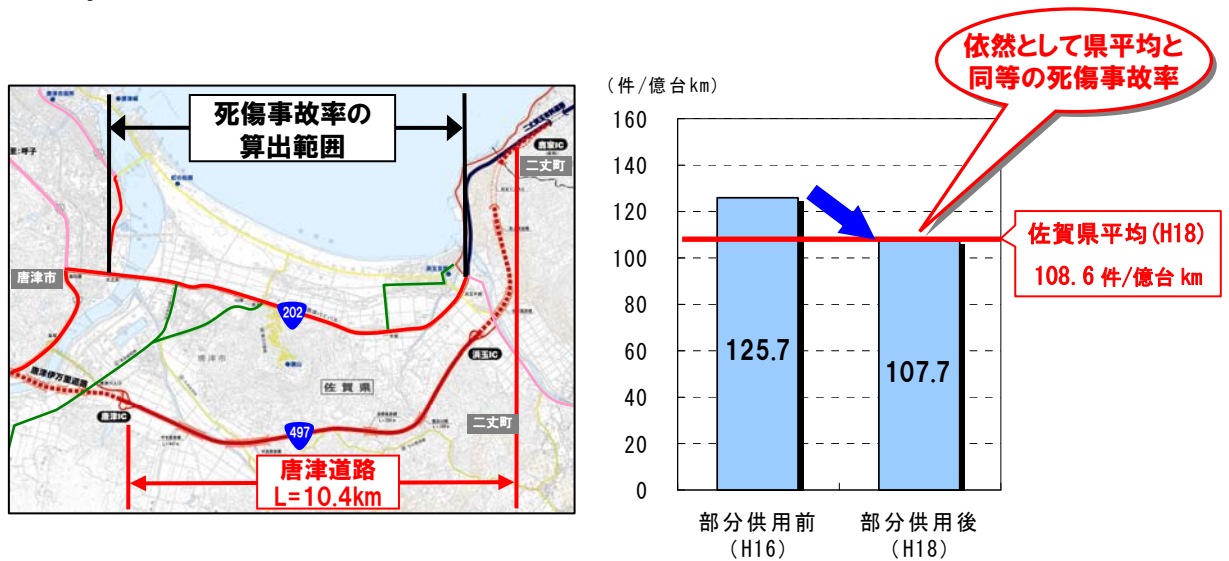
資料) Web アンケート調査結果 (H20 佐賀国道事務所実施)

効果 4 : 道路交通環境の改善 (1)交通安全性の向上

- 唐津道路の部分供用によって、並行する国道 202 号の死傷事故率が低下。
- 唐津道路の全線供用によって、国道 202 号の更なる死傷事故率の低下、安全性の向上が期待される。
- 国道 202 号の利用者も安全性向上のため、唐津道路の早期整備が必要との意見を持っている。

唐津道路の並行道路である国道 202 号の死傷事故率は、唐津道路の部分供用前(H16)の 125.7 件/億台 km から部分供用後 (H18) に 107.7 件/億台 km となり、約 18 件/億台 km 低下した。しかし、依然として県平均とほぼ同等の死傷事故率となっており、唐津道路の全線供用による更なる死傷事故率の低下、安全性の向上が望まれる。

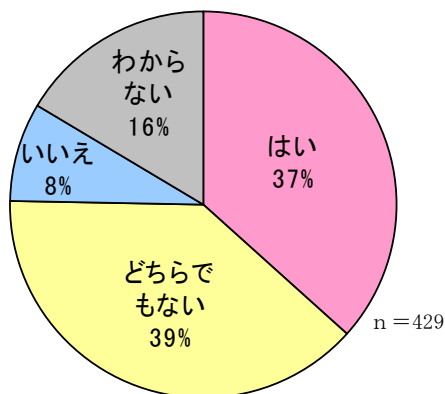
また、国道 202 号の利用者も安全性向上のため、唐津道路の早期整備が必要との意見を持っている。



資料) (財)交通事故総合分析センター「交通事故総合データベース」

▲ 唐津道路の部分供用前後における国道 202 号の死傷事故率

Q 安全性向上のため、唐津道路の早期全線整備が必要



<地域からの声 (WEBアンケート)>

- 【唐津道路の部分供用のメリット】
- ・安全で走りやすい (福岡市城南区)
 - ・相知方面へは安全且つ短時間でぬけられる。(福岡市西区)
- 【唐津道路の全線供用に向けた期待】
- ・安全に運転できるようにして欲しい。(福岡市東区)
 - ・安全で快適な交通環境。(福岡市博多区)

資料) Web アンケート調査 (H20 佐賀国道事務所実施)

▲ 国道 202 号の交通事故に対する利用者の意見

効果 4 : 道路交通環境の改善 (2)道路騒音の低減

●唐津道路の部分供用によって、並行道路の騒音が低減。

唐津道路の並行道路である国道 202 号の夜間騒音レベルは、唐津道路の供用前は 68dB と環境基準を超過していたが、全線供用後（予測値）には国道 202 号を利用している沿線交通が唐津道路に転換することにより 42dB となり、環境基準を満足することが予測される。

また、国道 202 号の沿線住民は、唐津道路の部分供用による夜間騒音の低減を一部実感しているが、未だ不満を持っている。



観測時期	供用前 (H17道路環境センサス)		全線供用後(予測値)	
観測地点	唐津市浜玉町			
時間区分	昼間 (6時～22時)	夜間 (22時～6時)	昼間 (6時～22時)	夜間 (22時～6時)
騒音レベル測定値 dB (A)	70	68	53	42
環境基準dB (A)	70	65	70	65
評価	○	×	○	○
要請限度dB (A)	75	70	75	70
評価	○	○	○	○
交通量	8,274台/日		200台/日	

資料) 供用前：H17 道路環境センサス

全線供用後(予測値)：佐賀国道管内整備効果検討業務
(佐賀国道事務所)

▲ 国道 202 号の騒音低減効果

(2) 事業の投資効果

1) 事業の目的

唐津道路は福岡都市圏と唐津市、伊万里市、松浦市、佐世保市など、九州北西部の都市を連結し、九州北西部地域の活性化、高速定時性の確保を目的とした西九州自動車道の一部区間であり、広域的な交流を促進し、唐津市・二丈町のみならず、九州北西部の地域振興に資するものである。

2) 費用便益分析結果

① 残事業

イ) 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20年度			
供用年	平成22年度			
初年便益	4.5億円	2.0億円	1.2億円	7.6億円
基準年における 現在価値 (B)	458億円	82億円	38億円	579億円

ロ) 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成20年度		
単純合計	116億円	44億円	161億円
基準年における 現在価値 (C)	66億円	15億円	81億円

ハ) 評価指標の算定結果 (全事業)

費用便益比 (CBR)	$B/C = 7.2$
-------------	-------------

② 事業全体

イ) 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20年度			
供用年	平成18年度			
初年便益	1.4億円	1.0億円	0.65億円	3.0億円
基準年における 現在価値 (B)	739億円	175億円	76億円	990億円

ロ) 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成20年度		
単純合計	713億円	58億円	770億円
基準年における 現在価値 (C)	818億円	27億円	845億円

ハ) 評価指標の算定結果 (残事業)

費用便益比 (CBR)	$B/C = 1.2$
-------------	-------------

2. 3 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

年度	唐津道路	
	唐津IC～浜玉IC	浜玉IC～二丈鹿家IC
S63	事業化	
H3	都市計画決定(H4. 2. 7)	
H4	用地取得着手	事業アセス(H4. 10. 19)
H7	埋蔵文化財調査着手	
	工事着手	
H15	事業再評価	
	用地取得促進、工事促進	
H16	用地取得促進、工事促進	縦断線形の見直し等による設計変更 設計協議、幅杭打設
H17	供用(H17. 12. 18)	用地取得着手、工事着手
H18		用地取得促進、工事促進
H19		用地取得完了、工事促進
H20		工事促進

(2) 事業進捗状況

	全体事業費	H19年度末進捗	進捗率
事業費	約740億円	約589億円	約80%
うち用地補償費	約90億円 (89.98億円)	約90億円 (89.88億円)	約100% (99.9%)

(3) 前回評価時からの変化

	前回評価	今回評価
事業延長	10.4km	10.4km
事業費	690億円	740億円
残事業B/C	5.5	7.2
全事業B/C	1.5	1.2

(4) 事業費変更理由

	前回評価	今回評価	増減	理由
全体事業費計	690 億円	740 億円	+50 億円	
工事費等	596 億円	650 億円	+54 億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ 縦断線形の見直し等による変更 (-約 4 6 億円) ・ 硬い岩の出現など地質状況や法面対策など現場施工条件の変更による増 (+約 8 0 億円) ・ 舗装仕様の変更や橋梁の耐震性向上による増 (+約 1 4 億円) ・ 仕様変更等による修正設計や埋蔵文化財追加調査による増 (+約 6 億円)
用地及び補償費	94 億円	90 億円	-4 億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ 縦断線形変更等に伴う取得用地面積の減少による減

3. 事業の進捗の見込み

(1) 今後の事業の見通し

西九州自動車道唐津道路（二丈鹿家～唐津）の平成19年度末の事業進捗は、事業費ベースで80%であり、暫定供用に向けた用地買収は完了している。

今後は、平成21年内全線暫定供用に向けて、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

本事業の推進にあたっては、地元や関係機関との協力体制も確立しており、円滑な業務執行が可能である。

(2) 地域の協力体制

●期成会

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、玄海町、有田町、佐世保市、平戸市、松浦市、波左見町、江迎町、鹿町町、佐々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、国土交通省及び関係機関へ要望 (参考) H16. 7. 14 西九州自動車道建設促進期成会定期総会（第39回） H16. 8. 24 西九州自動車道整備促進要望 H16. 10. 18 西九州自動車道整備促進要望 H16. 11. 11 西九州自動車道整備促進要望 H16. 11. 21 平成16年度西九州自動車道建設促進総決起大会 H17. 7. 8 西九州自動車道建設促進期成会定期総会（第40回） H17. 8. 23 西九州自動車道整備促進要望 H17. 10. 7 西九州自動車道整備促進要望 H17. 10. 27 西九州自動車道建設促進に関する意見交換会 H17. 10. 27 西九州自動車道整備促進要望 H18. 7. 4 西九州自動車道整備促進要望 H19. 7. 10 西九州自動車道建設促進期成会定期総会（第42回） H19. 8. 21 西九州自動車道整備促進要望 H19. 11. 15 西九州自動車道整備促進要望 H20. 5. 20 西九州自動車道建設促進期成会定期総会（第43回） H20. 7. 19 平成20年度西九州自動車道建設促進総決起大会

名称	主な構成メンバー	活動内容
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、唐津市、世知原町、佐々町、小佐々町、江迎町、鹿町町、福島町、宇久町、小値賀町、鷹島町、有田町、西有田町、波佐見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国土交通省及び関係機関へ要望 (参考) H16. 9. 29 西九州自動車道建設促進要望 H17. 10. 28 西九州自動車道建設促進要望 H19. 10. 3 西九州自動車道建設促進要望
西九州自動車道建設促進協議会 (会長：佐賀県知事)	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 九州地方整備局長 福岡国道、佐賀国道、長崎河川国道事務所長 日本道路公団九州支社長 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	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 (参考) H16. 7. 22 西九州自動車道建設推進協議会 H16. 8. 18 西九州自動車道整備促進要望 (西九州自動車道建設促進三県議員懇話会) H17. 7. 22 西九州自動車道建設推進協議会 H18. 7. 20 西九州自動車道建設推進協議会 H19. 7. 10 西九州自動車道建設促進協議会総決起大会 H20. 7. 19 西九州自動車道建設促進協議会総決起大会

●プロジェクトチーム

名称	主な構成メンバー	活動内容
西九州道PM 「Team 21」	佐賀国道事務所 ・事務所長 [リーダー] ・技術副所長(改築) [サブリーダー] ・事務副所長 ・工務課(工務課長、監督官、専門職、工務係長、設計係長、専門員) ・計画課(計画課長、企画係長) ・用地第二課(用地第二課長、用地官、用地一係長、専門員) ・管理第一課長、管理第二課長 交通対策課長 関係自治体 ・佐賀県：道路課長以下、道路課、社会教育文化財課、唐津土木事務所 ・唐津市：建設部長以下、国道対策室、浜玉支所、唐津市教育委員会	H17. 6. 24 第1回会議 H17. 7. 29 第2回会議 H17. 9. 17 第3回会議 H17. 10. 6 第4回会議 H17. 11. 2 第5回会議 H18. 1. 6 第6回会議 H18. 3. 30 第7回会議 H18. 5. 22 第8回会議 H18. 10. 20 第9回会議 H18. 12. 26 第10回会議 H19. 3. 20 第11回会議 H19. 4. 24 第12回会議 H19. 7. 24 第13回会議 H19. 11. 26 第14回会議 H20. 3. 26 第15回会議 H20. 5. 30 第16回会議 H20. 10. 16 第17回会議 H21. 1. 22 第18回会議

●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)	西九州自動車道・唐津道路 (地元対応、地域情報窓口)

●要望等

H16. 8. 18	西九州自動車道整備促進要望 (西九州自動車道建設促進協議会)
H16. 8. 24	西九州自動車道整備促進要望 (西九州自動車道建設促進期成会)
H16. 9. 29	西九州自動車道建設促進要望 (西九州北部地域開発促進協議会)
H16. 10. 18	西九州自動車道整備促進要望 (西九州自動車道建設促進期成会)
H16. 11. 11	西九州自動車道整備促進要望 (西九州自動車道建設促進期成会)
H16. 11. 21	平成16年度西九州自動車道建設促進総決起大会 (西九州自動車道建設促進期成会)
H17. 6. 9	西九州自動車道唐津道路整備要望 (唐津市)
H17. 8. 23	西九州自動車道整備促進要望 (西九州自動車道建設促進期成会)
H17. 10. 7	西九州自動車道整備促進要望 (西九州自動車道建設促進期成会)
H17. 10. 27	西九州自動車道建設促進に関する意見交換会 (西九州自動車道建設促進期成会)
H17. 10. 27	西九州自動車道建設促進要望 (西九州自動車道建設促進期成会)
H17. 10. 28	西九州自動車道建設促進要望 (西九州北部地域開発促進協議会)
H18. 7. 4	西九州自動車道建設促進要望 (西九州自動車道建設促進期成会)
H19. 8. 21	西九州自動車道建設促進要望 (西九州自動車道建設促進期成会)
H19. 10. 3	西九州自動車道建設促進要望 (西九州北部地域開発促進期成会)
H19. 11. 15	西九州自動車道建設促進要望 (西九州自動車道建設促進期成会)
H20. 7. 19	平成20年度西九州自動車道建設促進総決起大会 (西九州自動車道建設促進期成会)

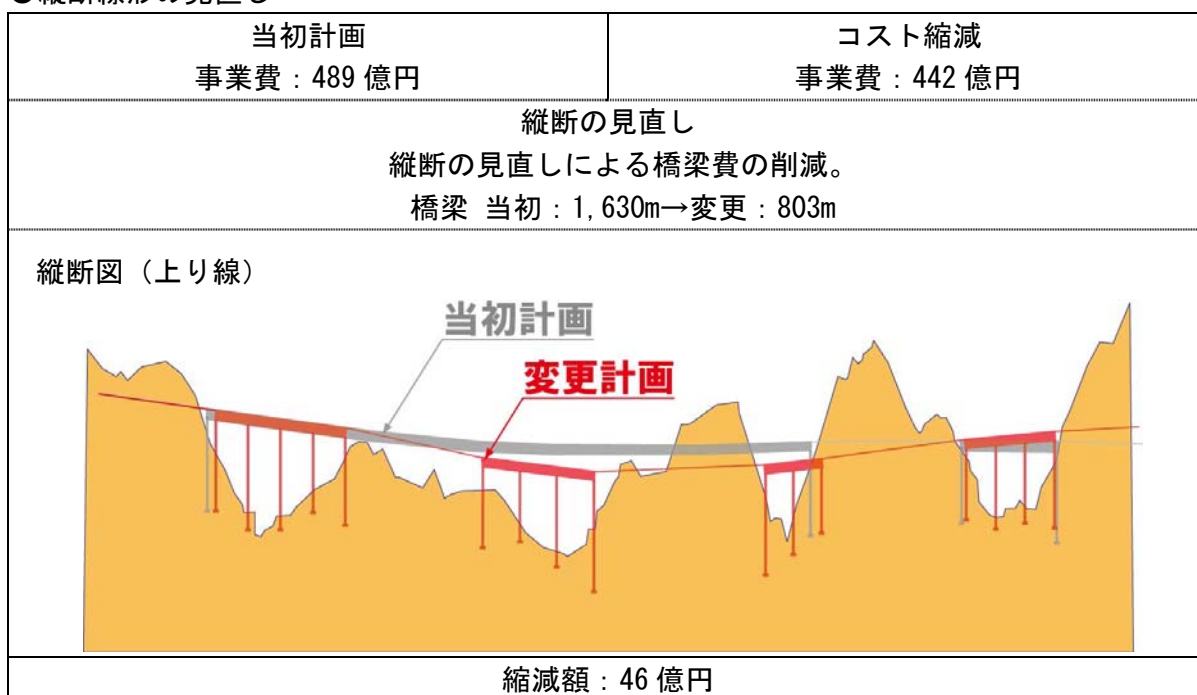
4. コスト縮減や代替案立案等の可能性

(1) コスト縮減の対応

事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト低減を図ると共に、早期供用による事業執行の時間的コストの低減に向け、計画的・重点的な整備により効率性の向上を図る。

[具体的な取組状況]

●縦断線形の見直し



●新技術の活用 補強土壁工手法の見直し[澁上地区]

当初計画 補強土壁工（従来型） 事業費：451,735 千円	コスト縮減 補強土壁工（新技術） 事業費：450,190 千円
縮減額：1,545 千円	

(2) 代替案立案等の可能性

西九州自動車道唐津道路（二丈鹿家～唐津）は、地形条件、既存主要幹線道路からのアクセス性、希少動植物の保護、河川・公園・集落等のコントロールポイント等を総合的に勘案して計画したものであり、代替案の可能性はない。

5. 対応方針（原案）

【事業継続】

西九州自動車道唐津道路（二丈鹿家～唐津）は、既存の西九州自動車道と連絡することにより、高速道路ネットワークの一部を形成し、物流の効率化及び地域産業の活性化等、当該地域の発展に寄与することを目的として整備するものである。

また、本路線の早期完成を求める声は強く、地元自治体などから積極的な整備促進要望がなされているところである。

現在までに、事業進捗率は、事業費ベースで約 80%であり、暫定供用に向けた用地買収は完了している。今後は平成 21 年内全線暫定供用に向けて、引き続き、残工事等の事業を推進することにより、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、全線供用に向けて事業を継続することとしたい。

なお、4 車線化（完成）については、暫定供用後の交通状況を勘案しながら、実施時期を検討する。

卷末資料

(客觀的評估指標)

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 唐津道路
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 便益が顕用を上回っている 	費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現価値 (B-C) = 144億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.6%)

●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□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現運等の年間渋滞損失時間及び削減率 □ 現運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 □ 現運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 ■ 現運等に、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 ■ 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 ■ 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 ■ 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>佐賀県全体の渋滞損失時間 渋滞損失時間 (現況) : 2,055.2万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 46.4万人・時間/年 (2,055.2万人・時間/年⇒2,008.9万人・時間/年)</p> <p>唐津～福岡 (天神) 間特急バス「からつ号」、伊万里～福岡 (天神) 間特急バス「いまり号」所要時間短縮と定時性の向上に伴う高速バス利用者の増加 (期待) 並びに道路交通の信頼性に寄与</p> <p>唐津市～博多駅 (福岡市博多区) 唐津道路部分供用 (H17.12) 66分 ⇒唐津道路全線供用 (H21) 65分 ⇒将来52分</p> <p>唐津市～福岡空港 (福岡市博多区) 唐津道路未整備 (H17) 71分 ⇒唐津道路部分供用 (H17.12) 68分 ⇒唐津道路全線供用 (H21) 67分 ⇒将来54分</p> <p>重要港湾・唐津港へのアクセス向上が見込まれる</p>
物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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が向上 □ 現運等における、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 	呼子の活きイカを東京等地に流通させる計画があり、実験等が行われている。唐津道路は、振動の低減、搬送時間の短縮等の面で、商品価値の高い活きイカの搬送を支援している。

1. 活力

<p>都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <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1.5km²/km²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 	<p>都市の再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>中心市街地内で行う事業である</p> <p>幹線都市計画道路網密度が1.5km²/km²以下である市街地内での事業である</p> <p>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</p> <p>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</p>
<p>国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input checked="" 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 <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見込まれる 	<p>地域高規格道路の位置づけあり</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>現道等における交通不能区間を解消する</p> <p>現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p>
<p>個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 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 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設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ポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である 	<p>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</p> <p>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</p> <p>主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>特別立法に基づく事業である</p> <p>新規整備の公共施設直結する道路である</p> <p>歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である</p>
<p>暮らし</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 歩行者・自転車間の生活空間の形成 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成 	<p>歩行者・自転車間の生活空間の形成</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p>
<p>安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	<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)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見込まれる</p>

H18年の観光客数：東松浦地域(唐津市、玄海町)881万人(内、福岡県発が316万人で約36%)

唐津～福岡大学付鳳病院間
唐津道路未整備(H17)65分 ⇒唐津道路全線供用(H21)61分 ⇒所要48分

3. 安全	安全な生活環境の確保	<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 <input type="checkbox"/> 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児童、園児が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 <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
	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 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） <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 <input type="checkbox"/> 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 <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 <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 <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
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 CO2排出削減量：8,325.2t/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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：佐賀県全体 排出削減量：21.4t/年、排出削減率：3.5割削減 ハイパス等についてNO2排出増加量：87.7t/年 <input checked="" type="checkbox"/> 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：佐賀県全体 排出削減量：3.0t/年、排出削減率：0.63%削減 ハイパス等についてSPM排出増加量：6.2t/年
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される
		<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <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 <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	現拵・BP・その他の別
国道497号	唐津道路	10.4	高規格B	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
27,400~28,900	4	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20年度		
単純合計	713億円	58億円	770億円
うち残事業分	116億円	44億円	161億円
基準年における 現在価値(C)	818億円	27億円	845億円
うち残事業分	66億円	15億円	81億円

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20年度			
供用年	平成18年度			
単年便益 (初年便益)	1.4億円	1.0億円	0.65億円	3.0億円
基準年における 現在価値(B)	739億円	175億円	76億円	990億円
うち残事業分	458億円	82億円	38億円	579億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	144億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.6%
費用便益比（残事業）	7.2
経済的純現在価値（残事業）	498億円
経済的内部収益率（残事業）	42%

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	27,400～28,900	±10%	6.5～7.9
事業費	116億円	±10%	6.6～7.8
事業期間	21年	±20%	6.6～7.5

交通状況の変化

様式-3①

事業名：唐津道路

(推計時点 H42年・全事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①唐津道路 :10.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	28,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	7.5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0	40	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道202号バイパス :7.2km	交通量	[台/日]	21,400	7,500
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	41	13
	二丈浜玉有料道路 :3.2km	交通量	[台/日]	19,900	2,700
		走行時間	[分]	5.2	4.3
		走行時間費用	[億円/年]	20	2.1
	(県)虹の松原線 :9.0km	交通量	[台/日]	7,700	3,600
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	22	12
	(主)浜玉相知線 :2.8km	交通量	[台/日]	18,500	10,700
		走行時間	[分]	4.5	4.2
		走行時間費用	[億円/年]	15	7.1
	市道 :4.0km	交通量	[台/日]	6,800	700
		走行時間	[分]	7.2	3.2
		走行時間費用	[億円/年]	8.5	1.2
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	5,129	5,095	
			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：km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,235	5,171	64

※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。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：唐津道路

(推計時点 H42年・残事業)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①唐津道路 :10.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]	17,300	28,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	5.9	7.5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	19	40	
②主な周辺道路 ^{※4}	国道202号バイパス :7.2km	交通量	[台/日]	12,300	7,500
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	22	13
	二丈浜玉有料道路 :3.2km	交通量	[台/日]	20,900	2,700
		走行時間	[分]	5.3	4.3
		走行時間費用	[億円/年]	21	2.1
	(県)虹の松原線 :9.0km	交通量	[台/日]	6,900	3,600
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	21	12
	(主)浜玉相知線 :2.8km	交通量	[台/日]	13,000	10,700
		走行時間	[分]	4.2	4.2
		走行時間費用	[億円/年]	9.1	7.1
市道 :4.0km	交通量	[台/日]	1,300	700	
	走行時間	[分]	3.2	3.2	
	走行時間費用	[億円/年]	2.1	1.2	
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	5,123	5,095	
			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：km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,217	5,171	46

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

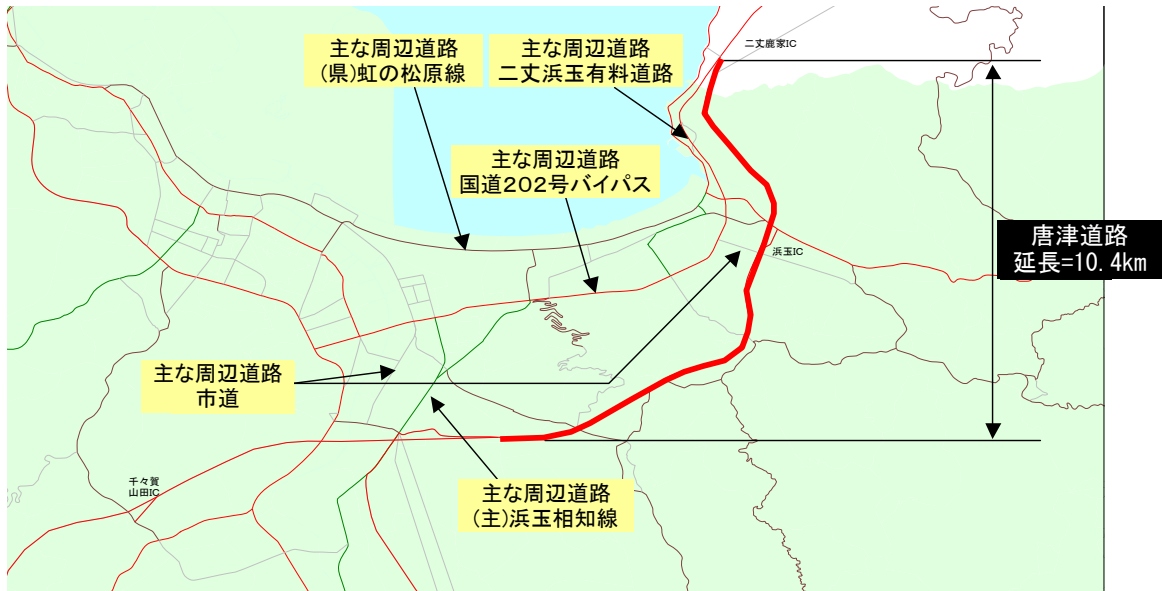
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※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。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：唐津道路

(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20年	
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) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日	
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 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	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 算出根拠を添付すること	<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 算出根拠を添付すること	<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 (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：唐津道路

(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	■
		標準投資パターンを採用	□
		その他()	□
	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	□
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

箇所名: 国道497号 唐津道路(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)			
					単価(億円)		延長(km)	単純単価(億円)
年次	年度	割戻率	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	
-18年目	S 63	2.1911	94.0	2.7	5.8			
-17年目	H 1	2.1068	96.7	3.2	6.5			
-16年目	H 2	2.0258	99.1	6.8	13			
-15年目	H 3	1.9479	101.8	6.5	11			
-14年目	H 4	1.8730	103.1	14	23			
-13年目	H 5	1.8009	103.5	13	21			
-12年目	H 6	1.7317	103.4	20	31			
-11年目	H 7	1.6651	102.8	26	39			
-10年目	H 8	1.6010	102.3	27	38			
-9年目	H 9	1.5395	103.3	31	42			
-8年目	H 10	1.4802	102.8	49	64			
-7年目	H 11	1.4233	101.3	48	61			
-6年目	H 12	1.3686	99.7	75	95			
-5年目	H 13	1.3159	98.4	36	45			
-4年目	H 14	1.2653	96.6	51	61			
-3年目	H 15	1.2167	95.4	42	49			
-2年目	H 16	1.1699	94.4	37	42			
-1年目	H 17	1.1249	93.2	30	33			
供用開始年次	H 18	1.0816	92.5	22	23	0.75	0.80	
1年目	H 19	1.0400	91.7	29	30	0.75	0.78	
2年目	H 20	1.0000	91.7	28	28	0.75	0.75	
3年目	H 21	0.9615	91.7	24	23	0.75	0.72	
4年目	H 22	0.9246	91.7			1.2	1.1	
5年目	H 23	0.8890	91.7			1.2	1.1	
6年目	H 24	0.8548	91.7			1.2	1.0	
7年目	H 25	0.8219	91.7			1.2	1.0	
8年目	H 26	0.7903	91.7			1.2	0.94	
9年目	H 27	0.7599	91.7			1.2	0.90	
10年目	H 28	0.7307	91.7			1.2	0.87	
11年目	H 29	0.7026	91.7			1.2	0.84	
12年目	H 30	0.6756	91.7			1.2	0.80	
13年目	H 31	0.6496	91.7			1.2	0.77	
14年目	H 32	0.6246	91.7			1.2	0.74	
15年目	H 33	0.6006	91.7			1.2	0.71	
16年目	H 34	0.5775	91.7			1.2	0.69	
17年目	H 35	0.5553	91.7			1.2	0.66	
18年目	H 36	0.5339	91.7			1.2	0.64	
19年目	H 37	0.5134	91.7			1.2	0.61	
20年目	H 38	0.4936	91.7	23	11	1.2	0.59	
21年目	H 39	0.4746	91.7	23	11	1.2	0.56	
22年目	H 40	0.4564	91.7	23	11	1.2	0.54	
23年目	H 41	0.4388	91.7	23	10	1.2	0.52	
24年目	H 42	0.4220	91.7			1.2	0.50	
25年目	H 43	0.4057	91.7			1.2	0.48	
26年目	H 44	0.3901	91.7			1.2	0.46	
27年目	H 45	0.3751	91.7			1.2	0.45	
28年目	H 46	0.3607	91.7			1.2	0.43	
29年目	H 47	0.3468	91.7			1.2	0.41	
30年目	H 48	0.3335	91.7			1.2	0.40	
31年目	H 49	0.3207	91.7			1.2	0.38	
32年目	H 50	0.3083	91.7			1.2	0.37	
33年目	H 51	0.2965	91.7			1.2	0.35	
34年目	H 52	0.2851	91.7			1.2	0.34	
35年目	H 53	0.2741	91.7			1.2	0.33	
36年目	H 54	0.2636	91.7			1.2	0.31	
37年目	H 55	0.2534	91.7			1.2	0.30	
38年目	H 56	0.2437	91.7			1.2	0.29	
39年目	H 57	0.2343	91.7			1.2	0.28	
40年目	H 58	0.2253	91.7			1.2	0.27	
41年目	H 59	0.2166	91.7			1.2	0.26	
42年目	H 60	0.2083	91.7			1.2	0.25	
43年目	H 61	0.2003	91.7			1.2	0.24	
44年目	H 62	0.1926	91.7			1.2	0.23	
45年目	H 63	0.1852	91.7			1.2	0.22	
46年目	H 64	0.1780	91.7			1.2	0.21	
47年目	H 65	0.1712	91.7			1.2	0.20	
48年目	H 66	0.1646	91.7			1.2	0.20	
49年目	H 67	0.1583	91.7	-64	-10	1.2	0.19	
合計				649	818	58	27	
単純事業費計				713		58		

費用の現在価値算定表

箇所名: 国道497号 唐津道路(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割戻率	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
				単価(億円)		延長(km)	
				0.12	10.4	1.25	
-22年目	S 63	2.1911	94.0				
-21年目	H 1	2.1068	96.7				
-20年目	H 2	2.0258	99.1				
-19年目	H 3	1.9479	101.8				
-18年目	H 4	1.8730	103.1				
-17年目	H 5	1.8009	103.5				
-16年目	H 6	1.7317	103.4				
-15年目	H 7	1.6651	102.8				
-14年目	H 8	1.6010	102.3				
-13年目	H 9	1.5395	103.3				
-12年目	H 10	1.4802	102.8				
-11年目	H 11	1.4233	101.3				
-10年目	H 12	1.3686	99.7				
-9年目	H 13	1.3159	98.4				
-8年目	H 14	1.2653	96.6				
-7年目	H 15	1.2167	95.4				
-6年目	H 16	1.1699	94.4				
-5年目	H 17	1.1249	93.2				
-4年目	H 18	1.0816	92.5				
-3年目	H 19	1.0400	91.7				
-2年目	H 20	1.0000	91.7				
-1年目	H 21	0.9615	91.7	24	23		
供用開始年次	H 22	0.9246	91.7			0.43	0.40
1年目	H 23	0.8890	91.7			0.43	0.38
2年目	H 24	0.8548	91.7			0.43	0.37
3年目	H 25	0.8219	91.7			0.43	0.35
4年目	H 26	0.7903	91.7			0.43	0.34
5年目	H 27	0.7599	91.7			0.43	0.33
6年目	H 28	0.7307	91.7			0.43	0.31
7年目	H 29	0.7026	91.7			0.43	0.30
8年目	H 30	0.6756	91.7			0.43	0.29
9年目	H 31	0.6496	91.7			0.43	0.28
10年目	H 32	0.6246	91.7			0.43	0.27
11年目	H 33	0.6006	91.7			0.43	0.26
12年目	H 34	0.5775	91.7			0.43	0.25
13年目	H 35	0.5553	91.7			0.43	0.24
14年目	H 36	0.5339	91.7			0.43	0.23
15年目	H 37	0.5134	91.7			0.43	0.22
16年目	H 38	0.4936	91.7	23	11	0.43	0.21
17年目	H 39	0.4746	91.7	23	11	0.43	0.20
18年目	H 40	0.4564	91.7	23	11	0.43	0.20
19年目	H 41	0.4388	91.7	23	10	0.43	0.19
20年目	H 42	0.4220	91.7			1.2	0.50
21年目	H 43	0.4057	91.7			1.2	0.48
22年目	H 44	0.3901	91.7			1.2	0.46
23年目	H 45	0.3751	91.7			1.2	0.45
24年目	H 46	0.3607	91.7			1.2	0.43
25年目	H 47	0.3468	91.7			1.2	0.41
26年目	H 48	0.3335	91.7			1.2	0.40
27年目	H 49	0.3207	91.7			1.2	0.38
28年目	H 50	0.3083	91.7			1.2	0.37
29年目	H 51	0.2965	91.7			1.2	0.35
30年目	H 52	0.2851	91.7			1.2	0.34
31年目	H 53	0.2741	91.7			1.2	0.33
32年目	H 54	0.2636	91.7			1.2	0.31
33年目	H 55	0.2534	91.7			1.2	0.30
34年目	H 56	0.2437	91.7			1.2	0.29
35年目	H 57	0.2343	91.7			1.2	0.28
36年目	H 58	0.2253	91.7			1.2	0.27
37年目	H 59	0.2166	91.7			1.2	0.26
38年目	H 60	0.2083	91.7			1.2	0.25
39年目	H 61	0.2003	91.7			1.2	0.24
40年目	H 62	0.1926	91.7			1.2	0.23
41年目	H 63	0.1852	91.7			1.2	0.22
42年目	H 64	0.1780	91.7			1.2	0.21
43年目	H 65	0.1712	91.7			1.2	0.20
44年目	H 66	0.1646	91.7			1.2	0.20
45年目	H 67	0.1583	91.7			1.2	0.19
46年目	H 68	0.1522	91.7			1.2	0.18
47年目	H 69	0.1463	91.7			1.2	0.17
48年目	H 70	0.1407	91.7			1.2	0.17
49年目	H 71	0.1353	91.7			1.2	0.16
合計				116	66	44	15
単純事業費計				116		44	

便益の現在価値算定表

箇所名： 国道497号 唐津道路(事業全体)

年次 (基準年)	総走行台数の年次別伸び率 (北郷九州7市町村)		GDP デフレーター	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	貨物車種		全車	乗用車種	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 (1)×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×(2)	③	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (1)~(3)	割引率4%		
年度	H18	0.99932	0.99685	0.99859	1.0816	92.5	1.0	0.15	0.25	1.4	1.5	0.72	0.13	0.13	1.1	0.65	0.70	3.0	3.2	
1年目	H 19	0.99932	0.99684	0.99859	1.0400	91.7	1.0	0.15	0.25	1.4	1.4	0.72	0.13	0.13	1.0	0.65	0.68	3.0	3.1	
2年目	H 20	0.99932	0.99683	0.99859	1.0000	91.7	1.0	0.15	0.25	1.4	1.4	0.72	0.13	0.13	1.0	0.65	0.65	3.0	3.0	
3年目	H 21	0.99932	0.99682	0.99859	0.9615	91.7	1.0	0.15	0.25	1.4	1.3	0.72	0.13	0.13	1.0	0.94	0.62	3.0	2.9	
4年目	H 22	0.99931	0.99681	0.99859	0.9246	91.7	2.7	0.73	1.8	5.3	4.9	1.8	0.35	0.67	2.8	2.6	1.8	1.6	10	9.2
5年目	H 23	0.99931	0.99680	0.99858	0.8890	91.7	2.7	0.73	1.8	5.3	4.7	1.8	0.35	0.67	2.8	2.5	1.8	1.6	10	8.8
6年目	H 24	0.99931	0.99678	0.99858	0.8548	91.7	2.7	0.73	1.8	5.3	4.5	1.8	0.35	0.67	2.8	2.4	1.8	1.5	10	8.5
7年目	H 25	0.99931	0.99677	0.99858	0.8219	91.7	1.4	3.4	9.9	28	23	4.7	0.87	3.5	9.1	7.5	3.5	2.9	40	33
8年目	H 26	0.99931	0.99676	0.99858	0.7903	91.7	1.4	3.4	9.8	28	22	4.7	0.86	3.5	9.1	7.2	3.5	2.7	40	32
9年目	H 27	0.99931	0.99675	0.99858	0.7599	91.7	1.4	3.4	9.8	28	21	4.7	0.86	3.5	9.1	6.9	3.5	2.6	40	30
10年目	H 28	0.99931	0.99674	0.99857	0.7307	91.7	1.4	3.4	9.8	27	20	4.7	0.86	3.5	9.1	6.6	3.5	2.5	40	29
11年目	H 29	0.99931	0.99673	0.99857	0.7026	91.7	1.4	3.4	9.8	27	19	4.7	0.86	3.5	9.0	6.4	3.5	2.4	40	28
12年目	H 30	0.99931	0.99672	0.99857	0.6756	91.7	1.4	3.4	9.7	27	18	4.7	0.86	3.5	9.0	6.1	3.5	2.3	40	27
13年目	H 31	0.99931	0.99671	0.99857	0.6496	91.7	1.4	3.3	9.7	27	18	4.7	0.86	3.5	9.0	5.9	3.5	2.3	40	26
14年目	H 32	0.99846	0.99860	0.99850	0.6246	91.7	1.4	2.3	12	29	17	4.7	0.59	4.3	9.6	6.0	3.7	2.3	42	26
15年目	H 33	0.99845	0.99850	0.99850	0.6006	91.7	1.4	2.3	12	29	17	4.7	0.59	4.3	9.6	5.8	3.7	2.2	42	25
16年目	H 34	0.99845	0.99860	0.99849	0.5775	91.7	1.4	2.3	12	29	17	4.7	0.59	4.3	9.6	5.5	3.7	2.1	42	24
17年目	H 35	0.99845	0.99859	0.99849	0.5539	91.7	1.4	2.3	12	29	16	4.6	0.59	4.3	9.6	5.3	3.7	2.0	42	23
18年目	H 36	0.99845	0.99859	0.99849	0.5339	91.7	1.4	2.3	12	29	15	4.6	0.59	4.3	9.5	5.1	3.6	1.9	42	22
19年目	H 37	0.99844	0.99859	0.99849	0.5134	91.7	1.4	2.3	12	29	15	4.6	0.59	4.3	9.5	4.9	3.6	1.9	42	22
20年目	H 38	0.99844	0.99859	0.99848	0.4936	91.7	1.4	2.3	12	29	14	4.6	0.59	4.3	9.5	4.7	3.6	1.8	42	21
21年目	H 39	0.99844	0.99859	0.99848	0.4746	91.7	1.4	2.3	12	29	14	4.6	0.59	4.3	9.5	4.5	3.6	1.7	42	20
22年目	H 40	0.99844	0.99858	0.99848	0.4564	91.7	1.4	2.3	12	29	13	4.6	0.59	4.3	9.5	4.3	3.6	1.6	42	19
23年目	H 41	0.99843	0.99858	0.99848	0.4388	91.7	1.4	2.3	12	29	13	4.6	0.59	4.3	9.4	4.1	3.6	1.6	42	18
24年目	H 42	0.99076	0.99854	0.99262	0.4220	91.7	3.1	6.4	27	64	27	4.6	0.58	4.8	10	4.3	4.9	2.1	79	34
25年目	H 43	0.99016	0.99853	0.99257	0.4057	91.7	3.1	6.4	27	64	26	4.6	0.58	4.8	10	4.1	4.9	2.0	79	32
26年目	H 44	0.99006	0.99853	0.99251	0.3901	91.7	3.1	6.4	27	64	25	4.6	0.58	4.8	10	3.9	4.8	1.9	78	31
27年目	H 45	0.98996	0.99853	0.99245	0.3751	91.7	3.0	6.4	26	63	24	4.5	0.58	4.8	9.9	3.7	4.8	1.8	78	29
28年目	H 46	0.98986	0.99853	0.99240	0.3607	91.7	3.0	6.4	26	63	23	4.5	0.58	4.8	9.8	3.5	4.7	1.7	78	28
29年目	H 47	0.98976	0.99853	0.99234	0.3468	91.7	3.0	6.4	26	63	22	4.4	0.58	4.8	9.8	3.4	4.7	1.6	77	27
30年目	H 48	0.98965	0.99852	0.99228	0.3335	91.7	3.0	6.4	26	62	21	4.4	0.58	4.8	9.7	3.2	4.7	1.6	77	26
31年目	H 49	0.98954	0.99852	0.99222	0.3207	91.7	2.9	6.4	26	62	20	4.3	0.58	4.8	9.6	3.1	4.6	1.5	76	24
32年目	H 50	0.98943	0.99852	0.99216	0.3083	91.7	2.9	6.4	26	62	19	4.3	0.58	4.8	9.6	3.0	4.6	1.4	76	23
33年目	H 51	0.98932	0.99852	0.99210	0.2965	91.7	2.9	6.3	26	61	18	4.2	0.58	4.7	9.5	2.8	4.5	1.4	75	22
34年目	H 52	0.98920	0.99851	0.99203	0.2851	91.7	2.8	6.3	26	61	17	4.2	0.58	4.7	9.5	2.7	4.5	1.3	75	21
35年目	H 53	0.98909	0.99851	0.99197	0.2741	91.7	2.8	6.3	26	60	17	4.1	0.58	4.7	9.4	2.6	4.5	1.2	74	20
36年目	H 54	0.98897	0.99851	0.99190	0.2636	91.7	2.8	6.3	26	60	16	4.1	0.58	4.7	9.4	2.5	4.4	1.2	74	19
37年目	H 55	0.98884	0.99851	0.99184	0.2534	91.7	2.7	6.3	26	60	15	4.0	0.58	4.7	9.3	2.4	4.4	1.1	73	19
38年目	H 56	0.98872	0.99850	0.99177	0.2437	91.7	2.7	6.3	26	59	14	4.0	0.58	4.7	9.3	2.3	4.3	1.1	73	18
39年目	H 57	0.98859	0.99850	0.99170	0.2343	91.7	2.7	6.3	26	59	14	3.9	0.58	4.7	9.2	2.2	4.3	1.0	73	17
40年目	H 58	0.98846	0.99850	0.99163	0.2253	91.7	2.6	6.3	26	59	13	3.9	0.58	4.7	9.2	2.1	4.3	0.96	72	16
41年目	H 59	0.98832	0.99850	0.99156	0.2166	91.7	2.6	6.3	26	58	12	3.9	0.58	4.7	9.1	2.0	4.2	0.91	72	16
42年目	H 60	0.98818	0.99850	0.99149	0.2083	91.7	2.6	6.3	26	58	12	3.8	0.58	4.7	9.0	1.9	4.2	0.87	71	15
43年目	H 61	0.98804	0.99849	0.99142	0.2003	91.7	2.6	6.2	26	58	12	3.8	0.58	4.6	9.0	1.8	4.1	0.83	71	14
44年目	H 62	0.98790	0.99849	0.99134	0.1926	91.7	2.5	6.2	26	57	11	3.7	0.58	4.6	8.9	1.7	4.1	0.79	70	14
45年目	H 63	0.98775	0.99849	0.99127	0.1852	91.7	2.5	6.2	26	57	11	3.7	0.58	4.6	8.9	1.6	4.1	0.75	70	13
46年目	H 64	0.98760	0.99849	0.99119	0.1780	91.7	2.5	6.2	26	57	10	3.6	0.58	4.6	8.8	1.6	4.0	0.72	69	12
47年目	H 65	0.98744	0.99849	0.99111	0.1712	91.7	2.4	6.2	26	56	9.6	3.6	0.58	4.6	8.8	1.5	4.0	0.68	69	12
48年目	H 66	0.98728	0.99848	0.99103	0.1646	91.7	2.4	6.2	26	56	9.2	3.5	0.58	4.6	8.7	1.4	3.9	0.65	68	11
49年目	H 67	0.98712	0.99848	0.99095	0.1583	91.7	2.4	6.2	26	56	8.8	3.5	0.58	4.6	8.7	1.4	3.9	0.62	68	11
合計							973	213	876	2062	739	193	29	192	414	175	183	76	2,659	990

便益の現在価値算定表

箇所名: 国道497号 唐津道路(残事業)

年度 (暦年)	年次 供用開始年次	総走行台キロの年次別伸び率 (北部九州7Dof)		GDP デフレータ	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	貨物車種		全車	乗用車種	小型貨物	普通貨物	計	①×(A)	現在価値 (A)×②	③	現在価値 (A)×②	現在価値 (A)×②	③×(A)	便益合計 (①~③)	割引率4%				
H20	H 22	0.99931	0.99681	0.99859	0.9246	2.3	0.70	1.5	4.5	4.2	1.2	0.25	0.51	2.0	1.8	1.2	1.1	7.6	7.0		
H21	H 23	0.99931	0.99680	0.99858	0.8890	2.3	0.69	1.5	4.5	3.8	1.2	0.25	0.51	2.0	1.7	1.2	1.0	7.6	6.7		
H22	H 24	0.99931	0.99678	0.99858	0.8548	2.3	0.69	1.5	4.5	3.8	1.2	0.25	0.51	2.0	1.7	1.2	0.99	7.6	6.5		
H23	H 25	0.99931	0.99676	0.99858	0.8219	5.7	1.4	3.8	11	8.9	1.9	0.32	1.4	3.6	2.9	1.4	1.2	1.6	13	13	
H24	H 26	0.99931	0.99676	0.99858	0.7903	5.7	1.4	3.8	11	8.5	1.9	0.32	1.4	3.6	2.8	1.4	1.1	1.6	12	12	
H25	H 27	0.99931	0.99675	0.99858	0.7599	5.7	1.4	3.8	11	8.2	1.9	0.32	1.4	3.6	2.7	1.4	1.1	1.6	12	12	
H26	H 28	0.99931	0.99674	0.99857	0.7307	5.7	1.4	3.7	11	7.9	1.9	0.32	1.4	3.6	2.6	1.4	1.1	1.6	12	12	
H27	H 29	0.99931	0.99673	0.99857	0.7026	5.7	1.4	3.7	11	7.6	1.9	0.32	1.4	3.6	2.5	1.4	1.0	1.6	11	11	
H28	H 30	0.99931	0.99672	0.99857	0.6756	5.7	1.4	3.7	11	7.3	1.9	0.32	1.4	3.6	2.4	1.4	1.0	1.6	11	11	
H29	H 31	0.99931	0.99671	0.99857	0.6496	5.7	1.4	3.7	11	7.0	1.9	0.32	1.4	3.6	2.3	1.4	0.94	1.6	10	10	
H30	H 32	0.99846	0.99860	0.99850	0.6246	6.7	1.1	4.6	12	7.7	2.1	0.26	1.6	4.0	2.5	1.6	1.0	1.8	11	11	
H31	H 33	0.99845	0.99860	0.99850	0.6006	6.7	1.1	4.6	12	7.4	2.1	0.26	1.6	4.0	2.4	1.6	0.94	1.8	11	11	
H32	H 34	0.99845	0.99860	0.99849	0.5775	6.7	1.1	4.6	12	7.1	2.1	0.26	1.6	4.0	2.3	1.6	0.91	1.8	10	10	
H33	H 35	0.99845	0.99859	0.99849	0.5553	6.7	1.1	4.6	12	6.9	2.1	0.26	1.6	4.0	2.2	1.6	0.87	1.8	10	10	
H34	H 36	0.99845	0.99859	0.99849	0.5339	6.7	1.1	4.5	12	6.6	2.1	0.26	1.6	4.0	2.1	1.6	0.84	1.8	10	10	
H35	H 37	0.99844	0.99859	0.99849	0.5134	6.7	1.1	4.5	12	6.3	2.1	0.26	1.6	4.0	2.0	1.6	0.81	1.8	9.2	9.2	
H36	H 38	0.99844	0.99859	0.99848	0.4936	6.7	1.1	4.5	12	6.1	2.1	0.26	1.6	4.0	2.0	1.6	0.77	1.8	8.8	8.8	
H37	H 39	0.99844	0.99859	0.99848	0.4746	6.7	1.1	4.5	12	5.8	2.1	0.26	1.6	4.0	1.9	1.6	0.75	1.8	8.5	8.5	
H38	H 40	0.99844	0.99858	0.99848	0.4564	6.7	1.1	4.5	12	5.6	2.1	0.26	1.6	4.0	1.8	1.6	0.72	1.8	8.1	8.1	
H39	H 41	0.99843	0.99858	0.99848	0.4388	6.7	1.1	4.5	12	5.4	2.1	0.26	1.6	4.0	1.7	1.6	0.69	1.8	7.8	7.8	
H40	H 42	0.99026	0.99854	0.99262	0.4220	22	4.6	19	46	19	2.4	0.33	2.5	5.2	2.2	2.8	1.2	5.4	23	23	
H41	H 43	0.99016	0.99853	0.99257	0.4057	22	4.6	19	46	19	2.4	0.33	2.5	5.2	2.1	2.8	1.1	5.4	22	22	
H42	H 44	0.99006	0.99853	0.99251	0.3901	22	4.6	19	45	18	2.4	0.33	2.5	5.2	2.0	2.8	1.1	5.3	21	21	
H43	H 45	0.99996	0.99853	0.99245	0.3751	22	4.6	19	45	17	2.4	0.33	2.5	5.2	1.9	2.8	1.0	5.3	20	20	
H44	H 46	0.99996	0.99853	0.99240	0.3607	22	4.6	19	45	16	2.4	0.33	2.5	5.1	1.9	2.8	0.99	5.3	19	19	
H45	H 47	0.99976	0.99853	0.99234	0.3468	21	4.6	19	45	16	2.3	0.33	2.5	5.1	1.9	2.7	0.95	5.3	18	18	
H46	H 48	0.99965	0.99852	0.99228	0.3335	21	4.6	19	44	15	2.3	0.33	2.5	5.1	1.7	2.7	0.90	5.2	17	17	
H47	H 49	0.99954	0.99852	0.99222	0.3207	21	4.5	19	44	14	2.3	0.33	2.5	5.1	1.6	2.7	0.86	5.2	17	17	
H48	H 50	0.99943	0.99852	0.99216	0.3083	21	4.5	19	44	14	2.3	0.33	2.5	5.1	1.6	2.7	0.82	5.2	16	16	
H49	H 51	0.99932	0.99852	0.99210	0.2965	20	4.5	19	44	13	2.3	0.33	2.5	5.0	1.5	2.7	0.79	5.1	15	15	
H50	H 52	0.99920	0.99851	0.99203	0.2851	20	4.5	19	43	12	2.2	0.33	2.5	5.0	1.4	2.6	0.75	5.1	15	15	
H51	H 53	0.99909	0.99851	0.99197	0.2741	20	4.5	19	43	12	2.2	0.33	2.5	5.0	1.4	2.6	0.72	5.1	14	14	
H52	H 54	0.99897	0.99851	0.99190	0.2636	20	4.5	19	43	11	2.2	0.33	2.5	5.0	1.3	2.6	0.68	5.0	13	13	
H53	H 55	0.99884	0.99851	0.99184	0.2534	20	4.5	19	43	11	2.2	0.33	2.5	5.0	1.3	2.6	0.65	5.0	13	13	
H54	H 56	0.99872	0.99851	0.99177	0.2437	19	4.5	19	42	10	2.2	0.33	2.5	4.9	1.2	2.6	0.62	5.0	12	12	
H55	H 57	0.99859	0.99850	0.99170	0.2343	19	4.5	19	42	9.9	2.1	0.33	2.5	4.9	1.2	2.5	0.59	4.9	12	12	
H56	H 58	0.99846	0.99850	0.99163	0.2253	19	4.5	19	42	9.4	2.1	0.33	2.5	4.9	1.1	2.5	0.57	4.9	11	11	
H57	H 59	0.99832	0.99850	0.99156	0.2166	19	4.4	18	42	9.0	2.1	0.33	2.5	4.9	1.1	2.5	0.54	4.9	11	11	
H58	H 60	0.99818	0.99850	0.99149	0.2083	18	4.4	18	41	8.6	2.1	0.33	2.5	4.9	1.0	2.5	0.51	4.9	10	10	
H59	H 61	0.99804	0.99849	0.99142	0.2003	18	4.4	18	41	8.2	2.1	0.33	2.5	4.8	0.97	2.5	0.49	4.8	9.7	9.7	
H60	H 62	0.99790	0.99849	0.99134	0.1926	18	4.4	18	41	7.9	2.0	0.33	2.5	4.8	0.93	2.4	0.47	4.8	9.3	9.3	
H61	H 63	0.99775	0.99849	0.99127	0.1852	18	4.4	18	41	7.5	2.0	0.33	2.5	4.8	0.89	2.4	0.45	4.8	8.9	8.9	
H62	H 64	0.99760	0.99849	0.99119	0.1780	18	4.4	18	40	7.2	2.0	0.33	2.5	4.8	0.85	2.4	0.43	4.7	8.5	8.5	
H63	H 65	0.99744	0.99849	0.99111	0.1712	17	4.4	18	40	6.9	2.0	0.33	2.5	4.8	0.81	2.4	0.41	4.7	8.1	8.1	
H64	H 66	0.99728	0.99848	0.99103	0.1646	17	4.4	18	40	6.5	2.0	0.33	2.5	4.7	0.78	2.4	0.39	4.7	7.7	7.7	
H65	H 67	0.99712	0.99848	0.99095	0.1583	17	4.4	18	40	6.3	1.9	0.33	2.5	4.7	0.75	2.3	0.37	4.7	7.4	7.4	
H66	H 68	0.99695	0.99848	0.99087	0.1522	17	4.4	18	39	6.0	1.9	0.33	2.5	4.7	0.72	2.3	0.35	4.6	7.0	7.0	
H67	H 69	0.99678	0.99848	0.99078	0.1463	16	4.3	18	39	5.7	1.9	0.33	2.5	4.7	0.68	2.3	0.34	4.6	6.7	6.7	
H68	H 70	0.99660	0.99847	0.99070	0.1407	16	4.3	18	39	5.5	1.9	0.33	2.5	4.7	0.66	2.3	0.32	4.6	6.4	6.4	
H69	H 71	0.99642	0.99847	0.99061	0.1353	16	4.3	18	39	5.2	1.9	0.33	2.5	4.7	0.63	2.3	0.31	4.6	6.2	6.2	
合計		690		156	633	1,479	458	102	101	15.5	101	82	218	1.803	1.803	1.803	1.803	1.803	1.803	579	579