

平成23年度 第5回  
九州地方整備局 事業評価監視委員会

# 国道497号(西九州自動車道)

いまじゆく  
今宿道路

- ①事業採択後3年経過して未着工の事業
- ②事業採択後5年経過して継続中の事業
- ③着工準備費又は実施計画調査費の予算化後3年経過した事業
- ④再評価実施後3年経過した事業
- ⑤社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

# 1. 目的・事業概要・これまでの経緯

## ◆ 目的

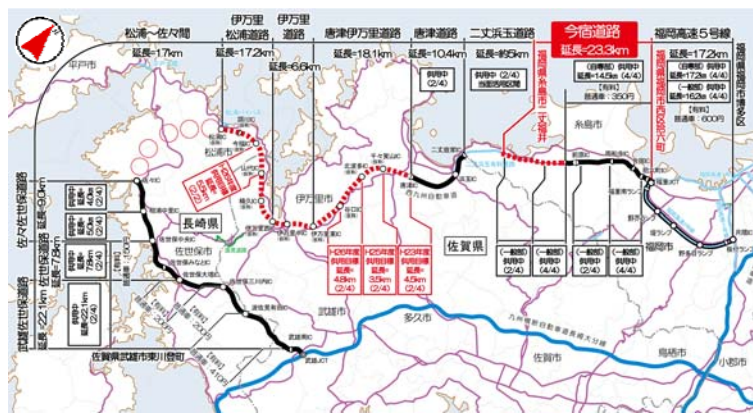
- ・西九州自動車道の一部を形成し、**地域間の連携を強化するとともに、高速定時性を確保**
- ・**沿線地域の交通混雑を緩和し、地域開発を支援**

## ◆ 事業概要

本事業は4車線の自動車専用道路、2車線および4車線のバイパス事業である。

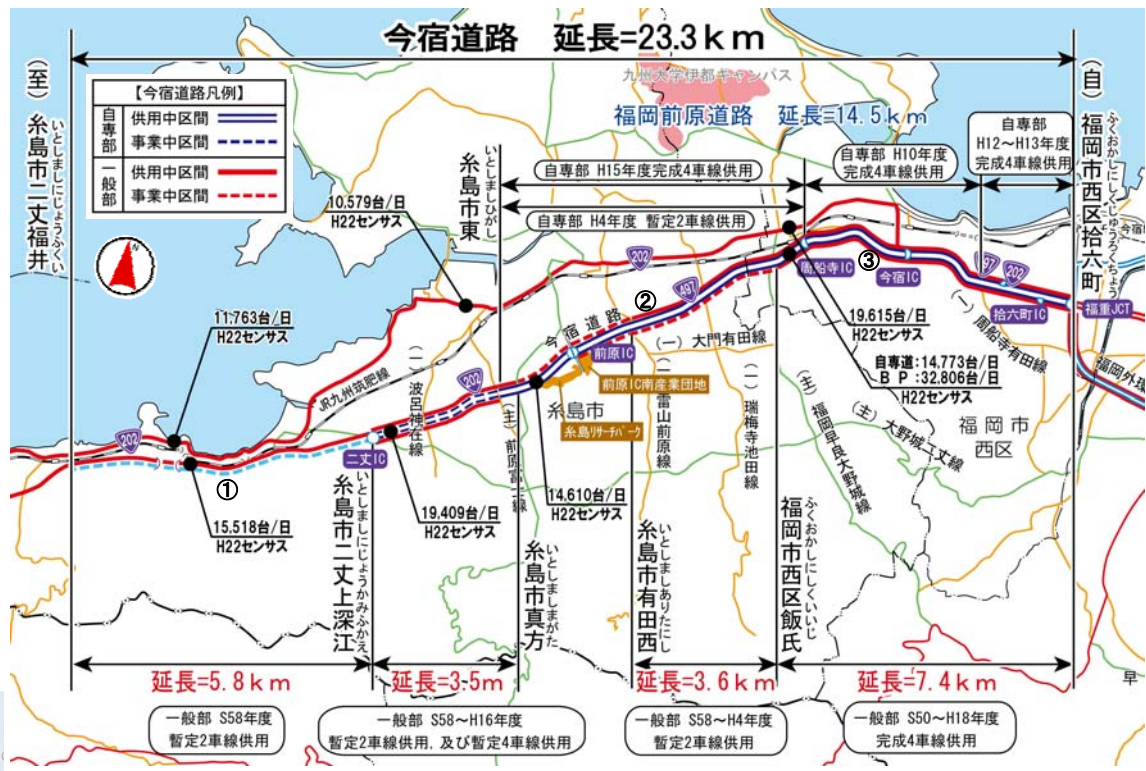
【本資料 道路-4-5】

計画延長	L=23.3km	
道路幅員	自専部	W=19.75~23.5m
	一般部	W=16.25~51.5m
計画交通量(H42)	自専部	①24,600台/日 ②23,700台/日 ③17,400台/日
	一般部	① - 台/日 ②31,800台/日 ③42,300台/日



▲西九州自動車道の概要図 【本資料 道路-4-1】

※事業進捗率: 約82%(事業費ベース)  
用地進捗率: 約88%(事業費ベース)



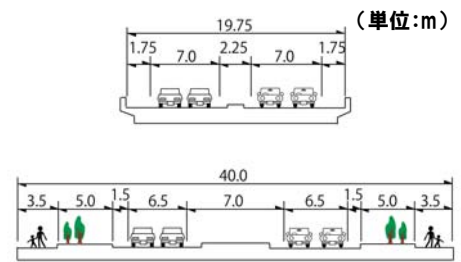
▲今宿道路の概要図

【本資料 道路-4-5】

## ▼ 事業経緯

【本資料 道路-4-25】

昭和45年度	今宿バイパスとして事業化
昭和47年度	用地買収着手、工事着手
昭和58年度	一般部 糸島市二丈上深江~糸島市二丈福井 暫定2車線供用 (L=5.8km)
平成4年度	福岡市域の都市計画を変更(起点~福岡市境) 一般部 福岡市西区飯氏~糸島市有田西 暫定2車線 (L=3.5km)
平成13年度	前原市・二丈町域の都市計画を変更(福岡市境~二丈IC) 自専部4車線、一般部2~4車線
平成15年度	自専部 福岡前原道路 完成4車線供用 (L=14.5km)
平成16年度	一般部 糸島市東~糸島市二丈上深江 暫定4車線供用 (L=3.5km)
平成18年度	一般部 起点~福岡市西区飯氏 完成4車線供用 (L=7.5km)
平成22年度	自専部 福岡高速5号線と接続(福重JCT)



## ▲ 標準横断図

[完成4車線(自動車専用道路)]

【本資料 道路-4-5】

# 2. 事業の効果・必要性(社会情勢等の変化)

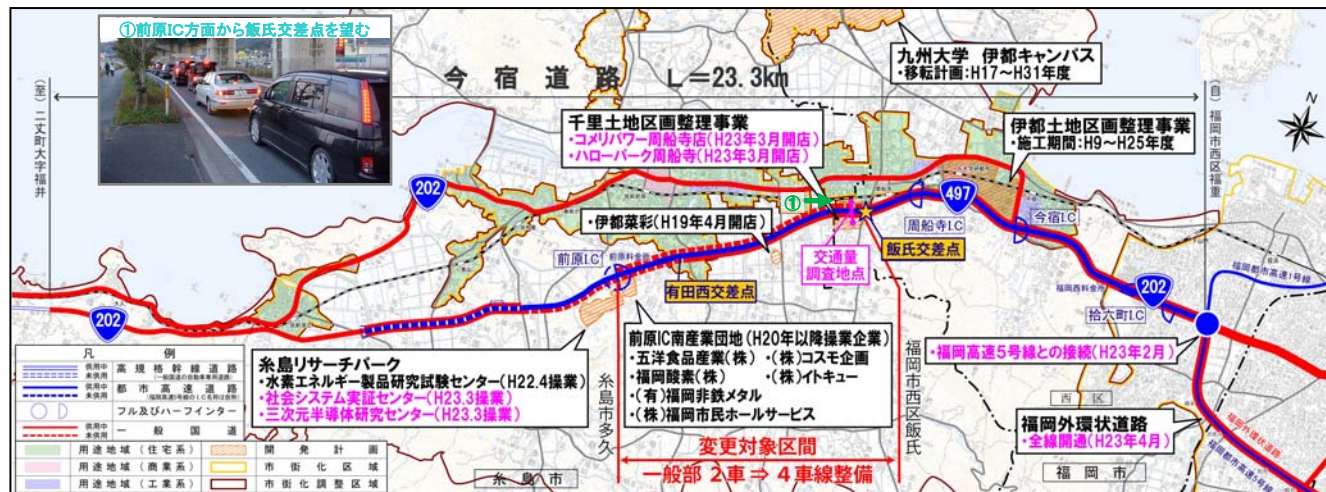
- 平成23年以降、周辺の道路整備や開発計画が進展した結果、交通量は昨年から1年間で急激に増加し、2車線道路の交通容量を大きく上回る状況にある。【混雑度：1.62】
- 交通量の増加に伴い、旅行速度が大きく低下しており、円滑な交通が確保されていない状況にある。【平日は最大約6km/hの低下、休日は約20km/hまで低下】

【本資料 道路-4-14,15】

【開発計画の動向】：平成23年以降、福岡高速5号線・福岡外環状道路の開通や、沿道開発が進展し、交通需要が高まっている。

### ■平成23年以降の開発動向

区 分	内 容	道 路	開 発
平成23年2月	○福岡高速5号線との接続	○	
平成23年3月	(千里土地区画整理事業区域内) ○コメリパワー周船寺店開店 ・駐車台数：321台 ○ハローパーク周船寺店開店 ・駐車台数：550台		○
	○社会システム実証センター操業(糸島リサーチパーク内)		○
	○三次元半導体研究センター操業(糸島リサーチパーク内)		○
平成23年4月	○福岡外環状道路 ・全線開通	○	



### 【既存沿道施設の来客数】

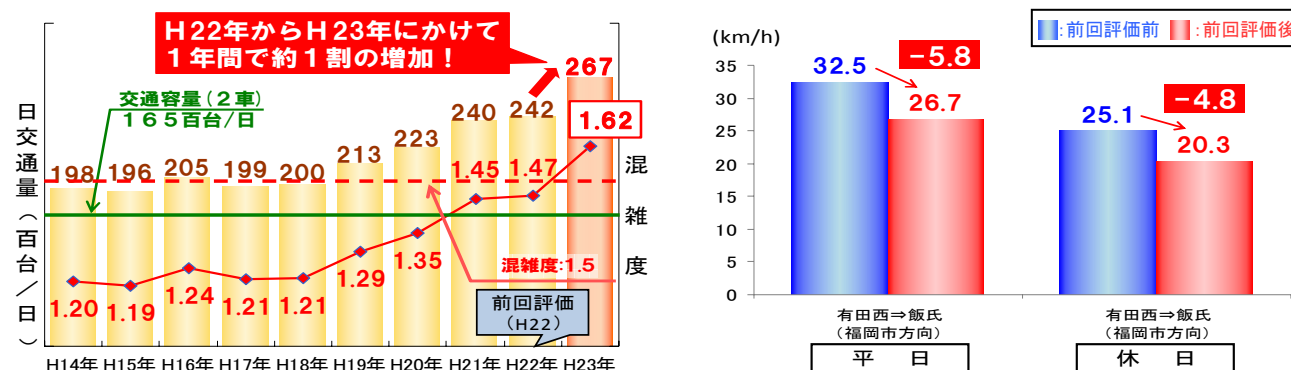
・既存施設の来客数は年々、増加しており、当該区間の需要増に繋がっている。



### ▲伊都菜彩における来客数の推移



【交通量・混雑度・旅行速度の推移】：混雑度は1.5を超過し、旅行速度は最大6km/h低下



### ▲飯氏交差点(西側断面)交通量の推移

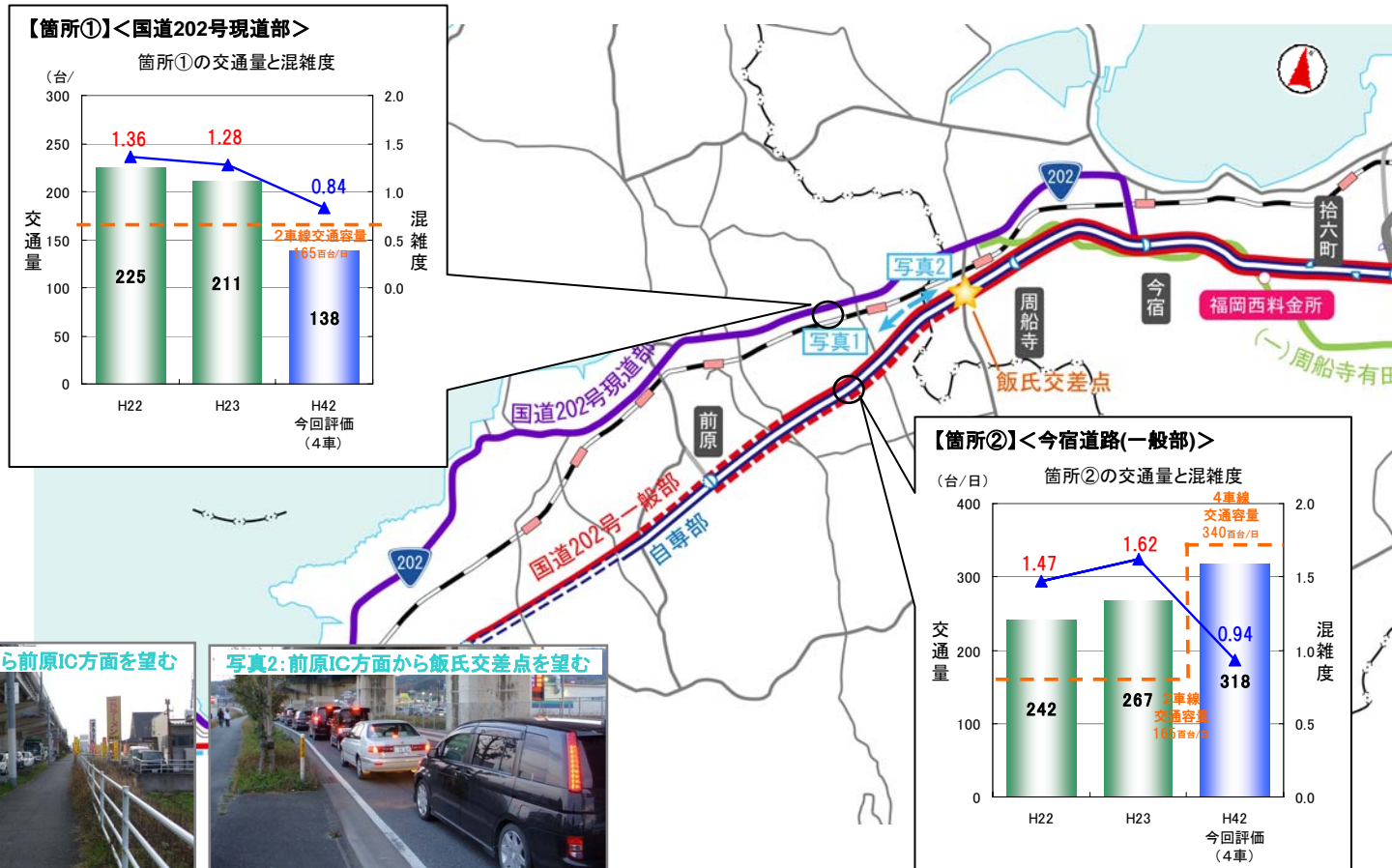
### ▲飯氏～有田西間の旅行速度の推移

# 2.事業の効果・必要性(交通渋滞の緩和)

- 国道202号現道部(箇所①):今宿道路(自専部、一般部)に通過交通が転換することで、交通混雑の緩和が期待される。
- 今宿道路(一般部)(箇所②):今宿道路(一般部)の4車線化により、交通容量が増加し、交通混雑の緩和が期待される。

【本資料 道路-4-21】

## ■今宿道路の整備による国道202号現道部・今宿道路(一般部)の混雑度の変化



資料: H22、H23は福岡市交通量調査における12h交通量に昼夜率(H22時点)を乗じて試算、H42は交通量推計結果

### 3. 今回変更のポイント

【本資料 道路-4-24,26】

#### ◆事業費の変更(2,739億円⇒2,746億円)

・整備の考え方の変更 約+7億円

(一般部一部2車線→4車線)

◆B/Cは、全事業で3.8、残事業で2.6

# 3. 今回変更のポイント(整備の考え方の変更)

## ○道路整備の考え方の変更【約+7億円】

【本資料 道路-4-30】



### <区間別の車線数>

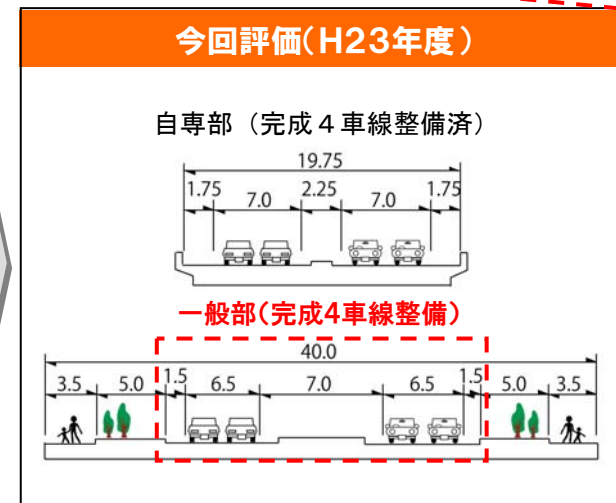
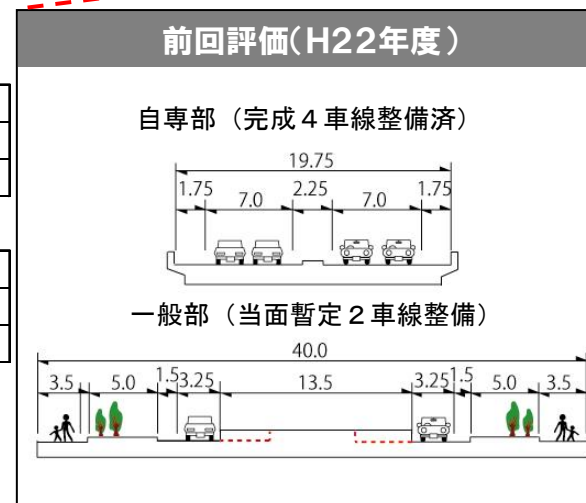
#### ◆自専部

	③	②	①
計画	4※	4	4
現況	2※	0	4

※アクセスコントロールされた準自専道

#### ◆一般部

	⑤	④	③	②	①
計画	0	2	2	暫定2車→完成4車 (前回) (今回)	4
現況	0	4	0	0, 2	4



# 3. 前回評価時からの変化(事業費)

【本資料 道路-4-24,26,45,46】

## ◆ 事業費の変動と主な要因

項目	前回評価 (H22年度)		今回評価 (H23年度)		主な変動要因
	残事業	全事業	残事業	全事業	
事業費	約486億円 (約374.50億円)	約2,739億円 (約4,270.42億円)	約494億円 (約285.03億円)	約2,746億円 (約4,278.72億円)	①事業内容の変更による増 ②基準年の変更(H22→H23)による増 ③維持管理単価の変更による増(交通安全費の考慮及び維持管理費の実績を反映)
維持管理費	約36億円 (約9.98億円)	約218億円 (約162.95億円)	約71億円 (約20.87億円)	約491億円 (約369.80億円)	
合計	約522億円 (約384億円)	約2,956億円 (約4,433億円)	約565億円 (約306億円)	約3,237億円 (約4,649億円)	

※上段:単純合計(税込み)、下段:現在価値化後

# 3. 前回評価時からの変化(便益)

【本資料 道路-4-24,26,47,48】

## ◆便益の変動と主な要因

項目	前回評価 (H22年度)	今回評価 (H23年度)	主な変動要因
残事業	約751億円	約803億円	①基準年の変更 (H22→H23) による増 ②将来交通需要推計手法の変更 (将来道路網条件・生成交通量の変更) による増
全事業	約17,061億円	約17,549億円	

※現在価値化後の便益



# 3. 前回評価時からの変化 (B/C)

【本資料 道路-4-24.26.37】

## ◆B/Cの変化

項目	前回評価 (H22年度)	今回評価 (H23年度)	備考
残事業	2.0 $\left( = \frac{751\text{億円}}{384\text{億円}} \right)$	2.6 $\left( = \frac{803\text{億円}}{306\text{億円}} \right)$	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 走行時間短縮便益： 706億円</li> <li>・ 走行経費減少便益： 56億円</li> <li>・ 交通事故減少便益： 42億円</li> <li style="text-align: right;">計： 803億円</li> </ul>
全事業	3.8 $\left( = \frac{17,061\text{億円}}{4,433\text{億円}} \right)$	3.8 $\left( = \frac{17,549\text{億円}}{4,649\text{億円}} \right)$	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 走行時間短縮便益： 15,707億円</li> <li>・ 走行経費減少便益： 1,378億円</li> <li>・ 交通事故減少便益： 464億円</li> <li style="text-align: right;">計： 17,549億円</li> </ul>

※( )書き上段:現在価値化後の便益 下段:現在価値化後の事業費(維持管理費を含む)

※B/C算定上の仮定 平成39年度全線完成供用

## 4. 対応方針(原案)

【本資料 道路-4-31】

- 今宿道路は、西九州自動車道の一部区間を形成する道路であり、地域間の連携強化や交通混雑の緩和などに寄与する事業である。
- 費用対効果についても十分高い事業である。
- 事業進捗率は、事業費ベースで約82%〔約2,251億円／約2,746億円〕（平成22年度末）であり、そのうち用地進捗率は約88%〔約358億円／約408億円〕に達しており、地元自治体等からの協力体制も確立していることから、今後の円滑な事業執行が可能である。
- よって、当該事業の完成供用に向けて事業を継続することとしたい。