

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道208号 有明海沿岸道路(大牟田～大川)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自:福岡県大牟田市新港町 至:福岡県大川市大野島	延長	27.5km		
事業概要	荒尾道路、有明海沿岸道路(大牟田～大川)、大川佐賀道路は、高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。				
S63年度事業化	H10年度都市計画決定 (H19年度変更)	H2年度用地着手	H12年度工事着手		
全体事業費	約2,673億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約84%	供用済延長	27.5km
計画交通量	15,500 ～ 43,200 台/日				
費用対効果分析	B/C (事業全体) 1.9(1.8) 2.6(2.2) [2%] 3.2(2.5) [1%] (残事業) 3.3(6.5) 4.3(8.9) [2%] 4.9(10.5) [1%]	EIRR (事業全体) 7.0% (7.0%) (残事業) 16% (22%)	総費用 (事業全体) 1,617/6,734億円 事業費: 1,264/6,213億円 維持管理費: 206/ 375億円 更新費: 147/ 147億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 5,288/12,646億円 走行時間短縮便益: 4,798/11,116億円 走行経費減少便益: 384/ 1,210億円 交通事故減少便益: 106/ 320億円	基準年 令和7年
事業の効果等	①広域交通ネットワークの形成 ・有明海沿岸道路の整備により、熊本市～鹿島市の所要時間が約1時間短縮。沿岸9都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセス性向上による物流効率化などが期待される。 ②交通混雑の緩和・安全性の向上 ・有明海沿岸道路の整備により、並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑が緩和するとともに、死傷事故件数が減少することが期待される。 ③広域的な観光活動の支援 ・有明海沿岸道路の整備により、沿線地域の観光周遊性向上や国内外からの更なる観光客数増加による地域活性化が期待される。 ④地域防災の支援 ・有明海沿岸道路の整備により、災害時に代替路としての機能が確保され、迅速な救命活動や周辺地域との円滑な連携等を支援することが期待される。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ ,NO ₂ ,SPM削減)				
関係する地方公共団体等の意見	大牟田市をはじめとする4市で構成される①有明海沿岸道路建設促進福岡県期成会(会長:大牟田市長)や福岡県、佐賀県、熊本県の県議会議員で構成される②有明海沿岸インフラ整備3県議会連絡会議等により早期整備の要望を受けている。(①令和6年11月、②令和7年7月) 県の意見: (福岡県) 有明海沿岸道路(大牟田～大川)は、重要港湾三池港、九州佐賀国際空港などの広域交通拠点及び有明海沿岸の都市群を連携する高規格道路であり、有明地域の県境を越えた交流や流通拡大に加え、物流の効率化や周辺道路の混雑緩和等への寄与が期待される。 従って、「対応方針(原案)」案のとおり事業を継続すべきと考える。				

今回、事業費の見直しにより増額となっているが、今後も事業の実施にあたり、更なるコスト縮減に努めていただくとともに、三池港IC連絡路の早期完成及び三池港IC～大野島IC間における4車線化の早期完成に向け、引き続き事業の推進をお願いしたい。

(熊本県)

今回意見照会のありました一般国道208号荒尾道路および有明海沿岸道路(大牟田～大川)に関する国の「対応方針(原案)」案については、異存ありません。

有明海沿岸道路は、佐賀、福岡、熊本の3県にまたがる広域的な経済交流圏を創出するとともに、荒尾・玉名地域はもとより、県全体の発展のために重要な道路です。

平成28年熊本地震では、九州縦貫自動車道をはじめとする幹線道路の被災・寸断により深刻な交通渋滞が発生するなど、災害時における道路ネットワークの必要性を改めて認識したところ。激甚化、頻発化する大規模災害に対応するため、救助活動や支援物資の輸送路となり、「命の道」としての役割も果たす本道路の整備は非常に重要です。

また、本県では、TSMC進出を契機とした「よき流れ」が生まれており、沿線地域においても、本道路の整備を見据え、関連企業の進出や官民連携による産業団地の分譲が進んでいます。この「よき流れ」をさらに加速化し、本県のみならず九州全体の産業や地域の活性化、観光振興に資するとともに、地域間の安定的な物流を確保するためにも、本道路の早期整備が不可欠です。

つきましては、現在事業中の三池港IC連絡路や荒尾道路の整備推進と併せて、荒尾市～長洲町間の早期事業化、長洲町～玉名市間の計画段階評価の早期完了、玉名市～熊本市間の早期整備に向けた取組みを推進していただきますよう、特段の配慮をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数も熊本県・福岡県・佐賀県合計及び九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高いと考えられる。

平行現道(国道208号)の交通量は開通した有明海沿岸道路への交通転換で減少傾向であるが、依然として事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度に事業化、用地進捗率約98%、事業進捗率約84%(令和7年3月末時点)

令和2年度までに、三池港IC～大野島IC間 延長27.5km(自専部2/4)開通

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

詳細な用地調査等の結果による用地補償費の増、三池港ICの南向きIC整備による増、物価上昇による資機材及び労務費等の増。

新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

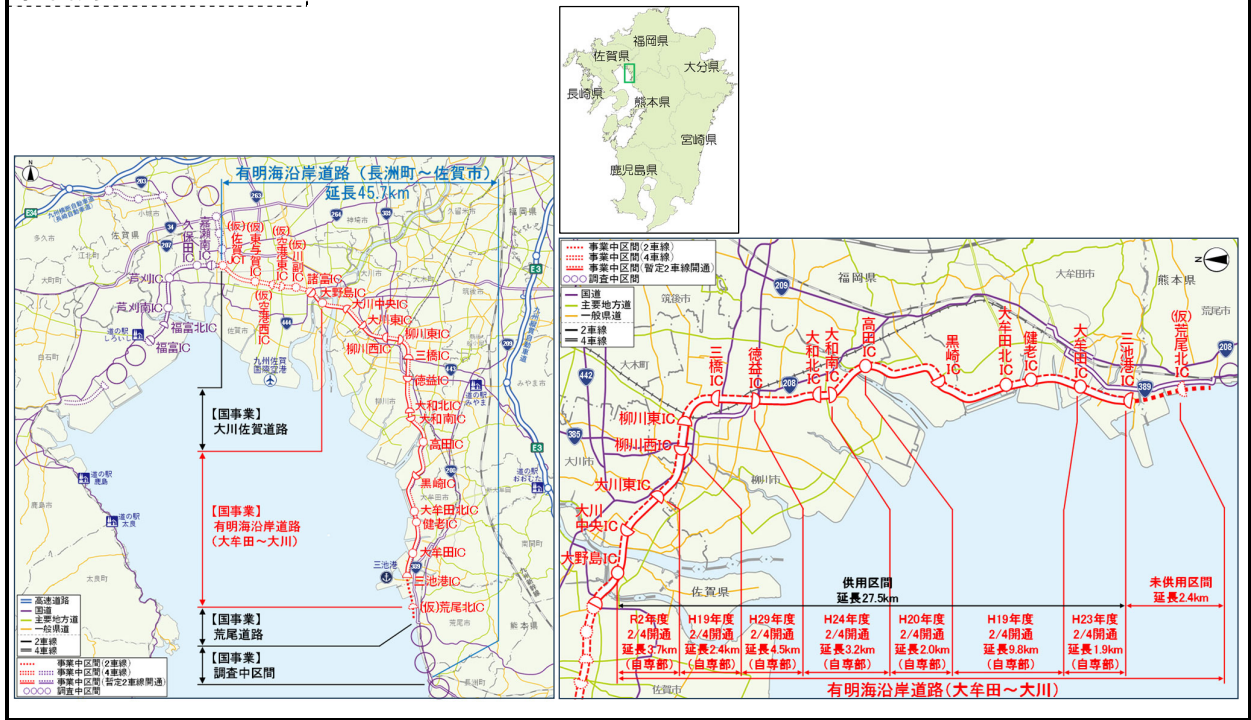
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)
(※B/Cの値は、長洲町～佐賀JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。)