

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497号 伊万里松浦道路		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:佐賀県伊万里市東山代町長浜 至:長崎県松浦市志佐町			延長	17.2km						
事業概要											
伊万里松浦道路は、西九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、九州北西部の広域的な連携を図り、地域活性化や観光の支援等を目的とした事業である。											
H9年度事業化	H17年度都市計画決定 (一年度変更)	H19年度用地着手		H20年度工事着手							
全体事業費	約712億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約64%	供用済延長		10.3km					
計画交通量	7,100~12,800台／日										
費用対効果分析	B/C (事業全体) 1.1 参考 1.5 [2%] 1.7 [1%]	EIRR (事業全体) 4.8 %	総費用 (残事業)/(事業全体) 225 / 1,030 億円 事業費: 202 / 950 億円 維持管理費: 24 / 80 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 405 / 1,177 億円 走行時間短縮便益: 346 / 991 億円 走行経費減少便益: 42 / 138 億円 交通事故減少便益: 16 / 48 億円	基準年 令和7年						
	(残事業) 1.8 参考 2.6 [2%] 3.2 [1%]	(残事業) 7.7 %	感度分析 (事業全体) 交通量 B/C= 1.1~1.3 (±10%) 事業費 B/C= 1.1~1.2 (±10%) 事業期間 B/C= 1.1~1.2 (±20%)	(残事業) 交通量 B/C= 1.7~1.9 (±10%) 事業費 B/C= 1.6~2.0 (±10%) 事業期間 B/C= 1.6~1.9 (±20%)							
事業の効果等											
① 広域交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡～佐世保間をはじめとした沿線地域の所要時間短縮や定時性確保が図られることで、九州北西部の地域経済活性化への貢献が期待。 ・ダブルネットワークの構築によって災害時の速やかな復旧・復興に寄与。 										
② 地域経済の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・伊万里松浦道路の整備によって、更なる雇用創出による地域経済の活性化が期待される。 										
③ 観光振興の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・伊万里松浦道路(山代久原IC～(仮称)伊万里西IC)の整備によって、周辺観光施設へのアクセスが向上、沿線地域の観光産業への更なる貢献が期待される。 										
④ 物流の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送時間の短縮や荷傷みが軽減、さらに社会問題化しているトラックドライバーの負担軽減にも繋がるなど、地域産業の更なる活性化が期待される。 										
⑤ 災害時の代替路確保	<ul style="list-style-type: none"> ・伊万里松浦道路(山代久原IC～(仮称)伊万里西IC)の整備が進むことで、災害時における国道204号の代替機能が拡充する。 										
⑥ 生活環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO₂, NO₂, SPM削減) 										

関係する地方公共団体等の意見

唐津市・伊万里市をはじめとする8市4町で構成される①西九州自動車道建設促進期成会(会長:伊万里市長)、西九州自動車道の沿線3県や福岡市及び関係道路管理団体(各県道路公社・西日本高速道路(株))で構成される②西九州自動車道建設推進協議会(会長:長崎県知事)等により、早期整備の要望を受けている。

(①令和7年5月、②令和6年11月)

県の意見:

(佐賀県)

伊万里松浦道路の事業を継続することについては、異議ありません。

都市が各地に点在する分散型県土を形成している当県にとって、県内都市間や隣県都市及び主要な物流拠点・観光地等を結ぶ交通ネットワークの強化が必要であるため、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、西九州自動車道等の幹線道路ネットワークの整備が不可欠となっています。

また、西九州自動車道の沿線では供用区間の延伸に伴い、立地企業の増加や時間短縮による物流の効率化など、さまざまなストック効果が現れています。立地企業の中には半導体関連企業もあり、県内企業の生産性向上はもとより、「新生シリコンアイランド九州」を実現するためには西九州自動車道の整備が不可欠です。

まずは、現在、工事を進められている伊万里道路の伊万里東府招IC～(仮称)伊万里中央IC間の早期開通を強く望みます。

(長崎県)

一般国道497号西九州自動車道は、九州西北部の主要都市間の連携強化・一体化を促し、地域経済の発展・活性化に寄与する道路であります。

このうち、伊万里松浦道路は県北地域における農水産物等の輸送時間短縮などによる販路拡大、工業団地への企業進出に伴う新たな雇用の拡大などが期待されております。

さらに、国道204号とのダブルネットワークの構築により、災害時の代替路の確保という観点からも、早期の全線開通が望まれているところです。

このような状況であることから、「対応方針(原案)」のとおり事業を継続し、早期完成に向けて取り組んでいただきますようお願いいたします。

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ものの、一世帯あたりの自動車保有台数は佐賀県・長崎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状況にある。

開通区間を含む断面交通量は約7～9千台/日で推移しており、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

平成9年度に事業化、用地進捗率約68%、事業進捗率約64%(令和7年3月末時点)

平成26年度：山代久原IC～今福IC間 延長5.5km (2/2) 部分開通

平成29年度：今福IC～調川IC間 延長2.6km (2/2) 部分開通

平成30年度：調川IC～松浦IC間 延長2.2km (2/2) 部分開通

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

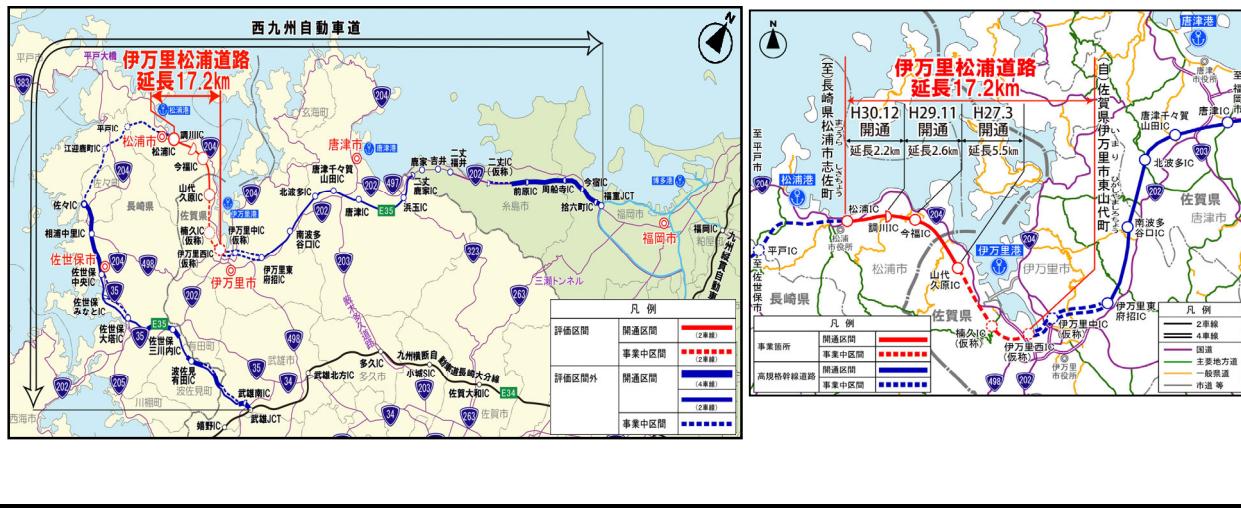
施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。

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、総収益とその内訳は、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)