

# 事業再評価（原案）

一般国道497号

西九州自動車道

(<sup>さ</sup>佐<sup>ざ</sup>々<sup>さ</sup>佐<sup>せ</sup>世保道路・<sup>さ</sup>佐<sup>せ</sup>世保道路)

[<sup>さ</sup>佐<sup>ざ</sup>々～<sup>さ</sup>佐<sup>せ</sup>世保<sup>ぼ</sup>大<sup>だい</sup>塔<sup>とう</sup>]

# 目次

1. 事業概要
2. 事業の経緯及び進捗状況
3. 事業費の見直し
4. 事業を取り巻く情勢及び必要性
5. 費用便益分析の結果
6. 関係する都道府県の意見
7. 対応方針(原案)

# 1. 事業概要

事業評価単位:

一般国道497号 にしきゅうしゅうじどうしゃどう きざきせほどうろきせほどうろ  
西九州自動車道 佐々佐世保道路・佐世保道路  
(佐々IC~佐世保大塔IC)

区 間:

ながさき けん きたまつ うらぐん さ ざちようおき た めん ながさき けん さ せ ほ し だい どう ちよう  
長崎県北松浦郡佐々町沖田免から長崎県佐世保市大塔町

延 長:

16.8km

規 格:

1種3級

設計速度:

80km/h

車 線 数:

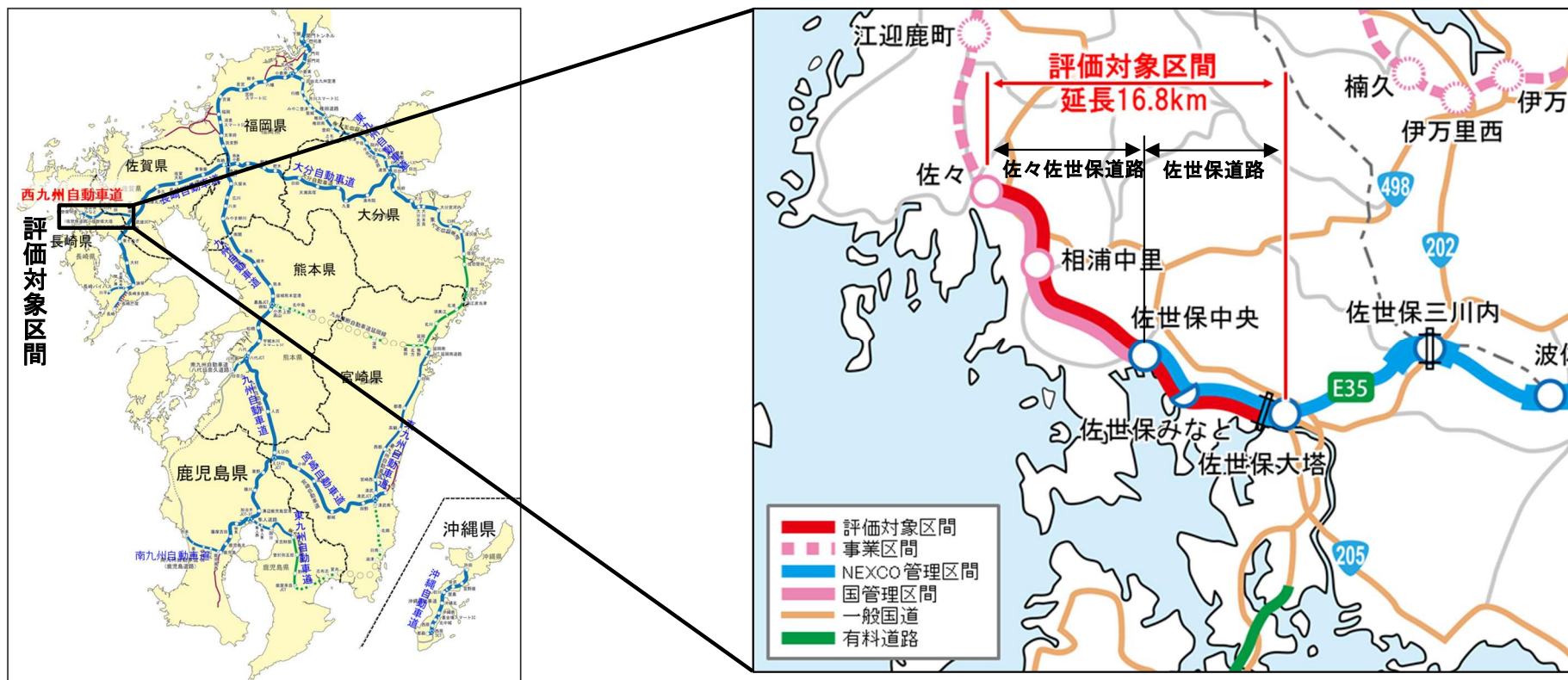
(現状)暫定2車線 (計画)4車線

計画交通量:

19,800~45,700台/日(令和22年)

事 業 費:

約3,094億円(うち、四車線化事業 約1,256億円)



# 2. 事業の経緯及び進捗状況

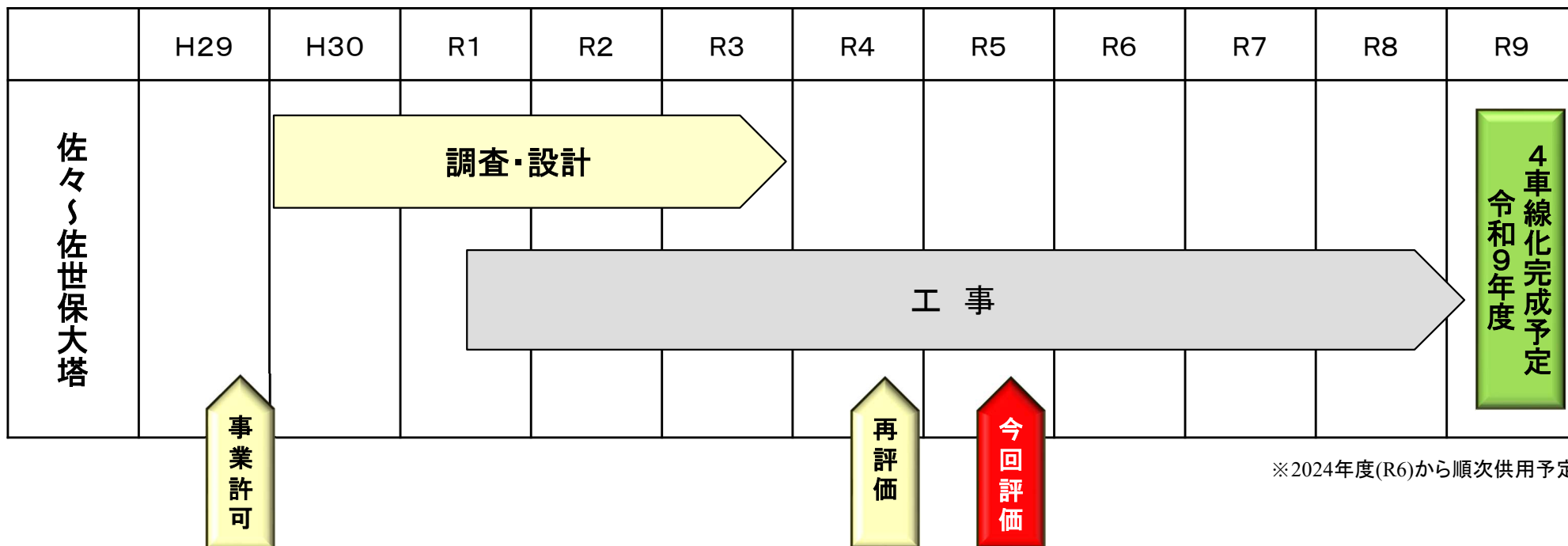
## ■ 事業の経緯・進捗状況(4車線化)

区間	佐々IC ～相浦中里IC	相浦中里IC ～佐世保みなとIC	佐世保みなとIC ～佐世保大塔IC
開通(暫定2車線)	平成23年9月	平成22年3月	平成10年4月
事業許可(4車線化)	平成30年3月		
完成予定	令和9年度		
事業進捗率	約77% ※令和5年3月時点		
工事着手率	100%(延長ベース)		
現在の状況	工事全面展開中		



佐世保高架橋(佐世保中央IC～佐世保みなとIC間)

⇒以降、佐々佐世保道路、佐世保道路は「佐世保道路」と略称する。



※2024年度(R6)から順次供用予定

# 3. 事業費の見直し

[税込み]

	現事業費	変更事業費	増減額	増減率	備考
全体事業費	約2,882億円	約3,094億円	+212億円	+7.4%	
うち4車線化事業費	約1,044億円	約1,256億円	+212億円	+20.3%	

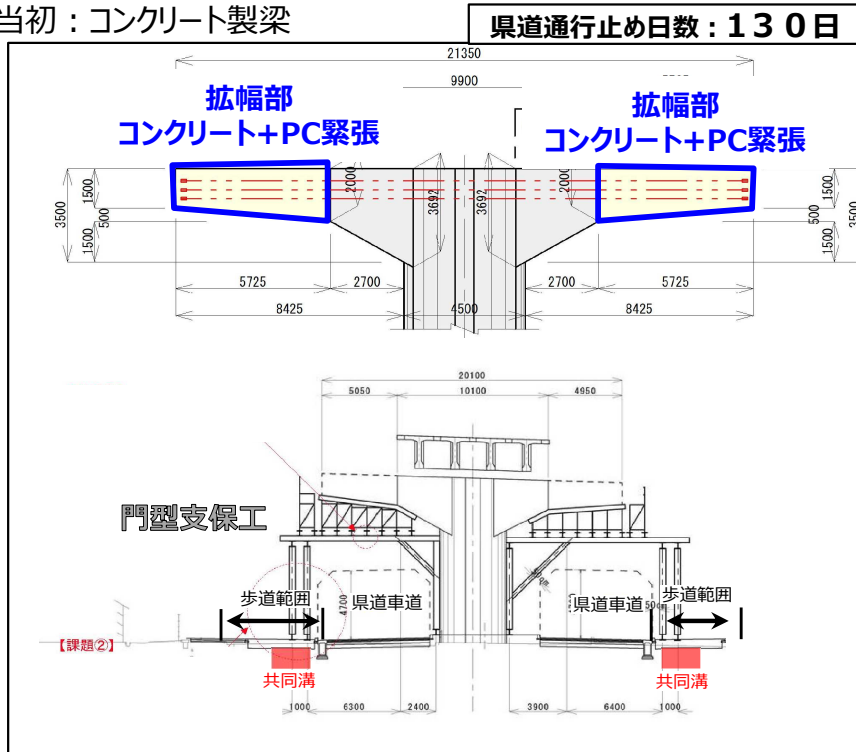
項目	事業費増減要因	増額
①佐世保高架橋拡幅部の構造変更による増	橋梁下部工の両端拡幅部の梁をコンクリート製から鋼製に変更したことによる増	28.7億円
②佐世保高架橋の架設方法の変更による増	橋梁上部工の桁架設方法の変更による増	86.3億円
③佐世保高架橋の構造変更による増	橋梁の径間数変更に伴う下部工・上部工の構造変更による増	48.8億円
④物価上昇による増	労務費・機械器具・材料費の物価上昇に伴う増	49.2億円
⑤コスト削減による減	橋梁形式見直しに伴う減（橋脚数の減）	▲1.3億円
合計		+211.7億円

# 3. 事業費の見直し

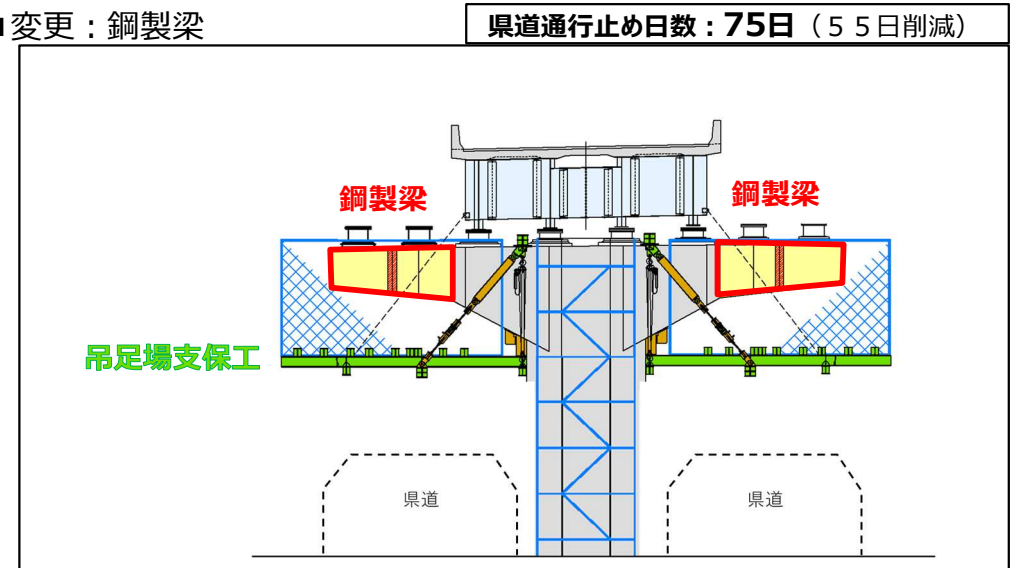
## ①橋梁下部工の両端拡幅部の梁をコンクリート製から鋼製に変更したことによる増【+28.7億円】

- ・当初、橋梁下部工梁の拡幅は、コンクリート+PC緊張の構造にて計画していた。
- ・県道の電線共同溝直上部へ門型支保工の支柱を設置する計画であったが、道路管理者との協議の結果、電線共同溝に影響がない施工方法に見直し、吊足場支保工による鋼製梁構造へ変更するもの。見直した結果、県道の長期通行止めを縮減することが可能となった。

### ■当初：コンクリート製梁



### ■変更：鋼製梁



### 【周辺状況写真】

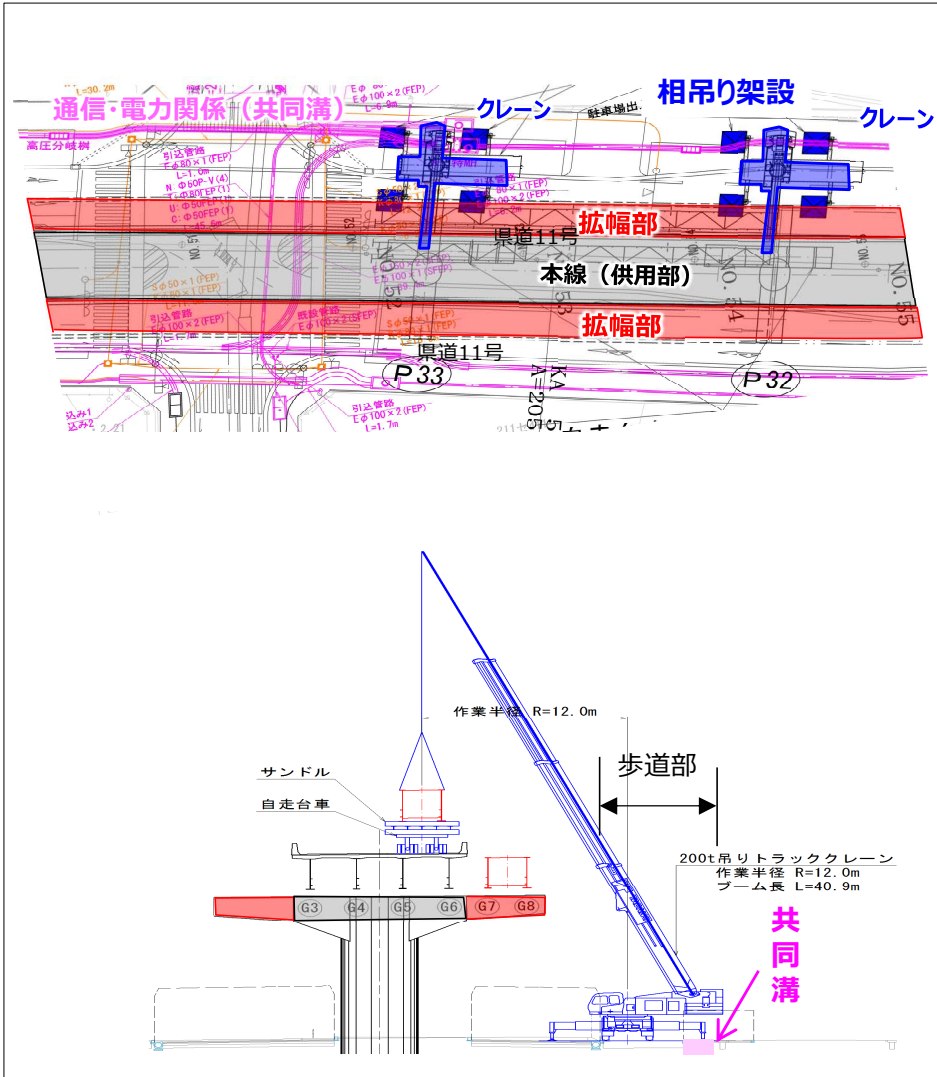


# 3. 事業費の見直し

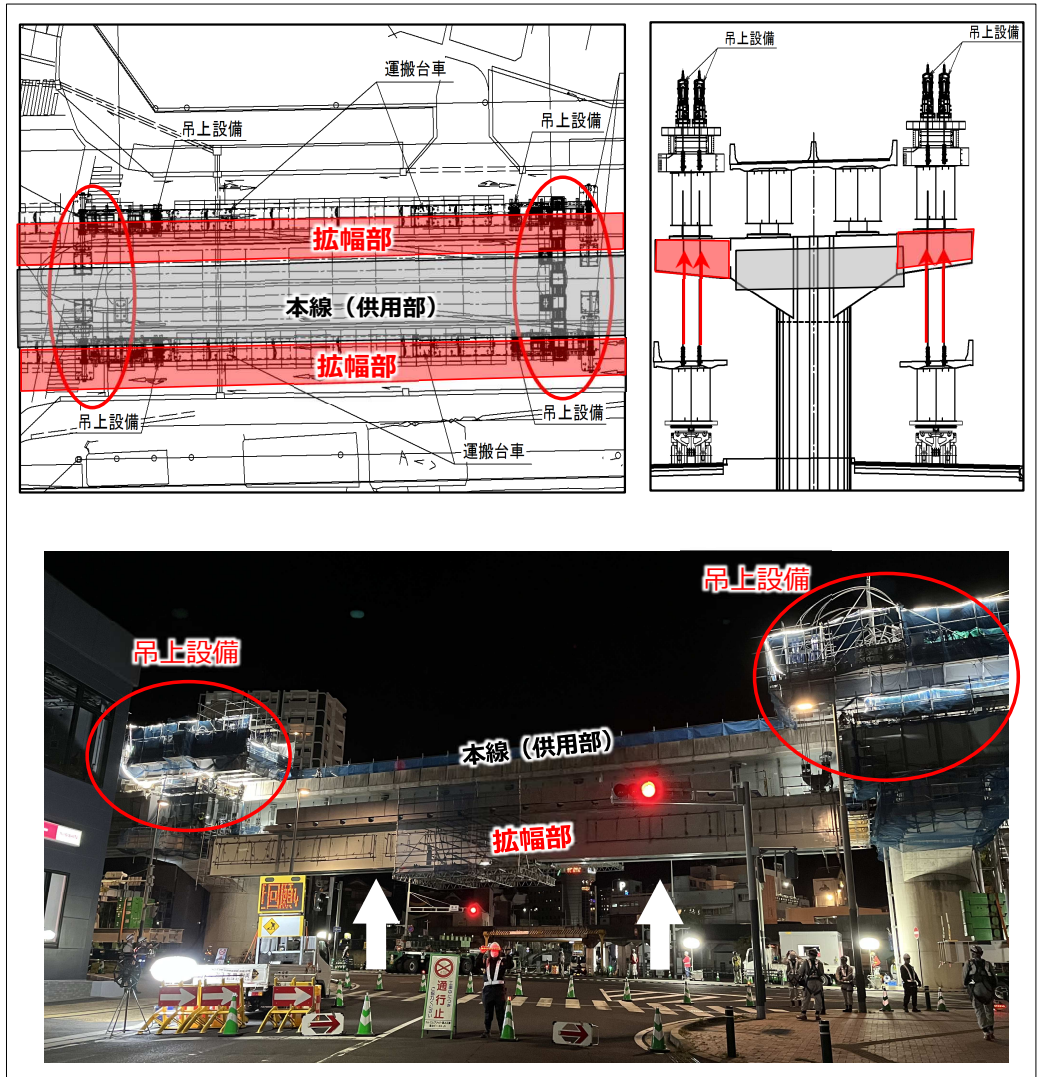
## ②橋梁上部工の桁架設方法の変更による増(+86.3億円)

- ・当初、鋼橋は県道の車道および歩道を利用し、クレーンを使用した相吊り架設にて計画していた。
- ・詳細設計の結果、佐世保市街地内の約1.2kmの区間において、歩道部の電線共同溝や水道管などの埋設物がクレーン荷重に耐えられないことが判明したため、県道の車道のみを利用したジャッキ式吊上げ装置を用いた桁架設へ変更するもの。(PC橋においても同様の内容で歩道部の電線共同溝等に影響がない施工方法に見直しを実施)

### ■当初：相吊り架設（鋼橋）



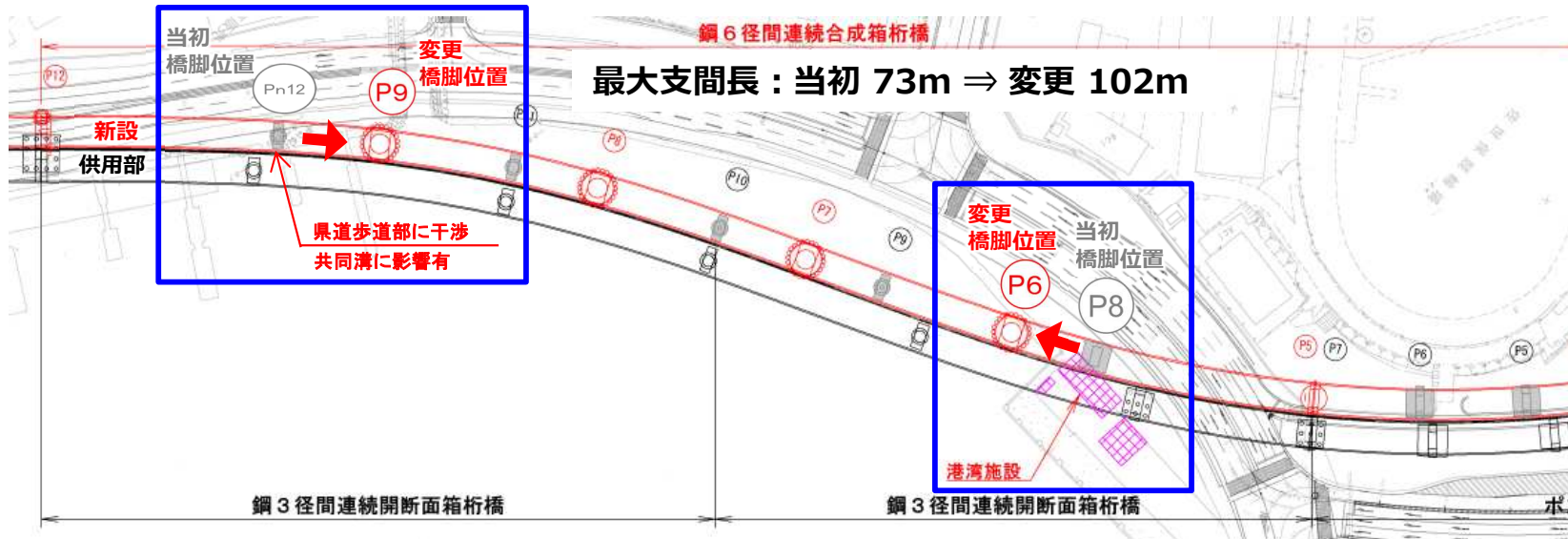
### ■変更：ジャッキ式吊上げ架設（鋼橋）



# 3. 事業費の見直し

## ③橋梁の径間数変更に伴う下部工・上部工の構造変更による増(+48.8億円)

- ・港湾部にあたる佐世保高架橋のP4～P12橋脚は、当初、I期線と同程度の配置計画としていた。
- ・当初橋脚位置P8に干渉する港湾施設の移設を計画していたが、港湾管理者との協議の結果、移設が困難であるため港湾施設を回避した**変更橋脚位置P6**に橋脚配置計画の見直しを行った。また、当初橋脚位置Pn12において現地精査の結果、県道歩道と電線共同溝への影響が確認されたため、影響がない**変更橋脚位置P9**に橋脚配置計画の見直しを行った。橋脚位置見直しに伴い、橋梁上下部構造を変更したものの。



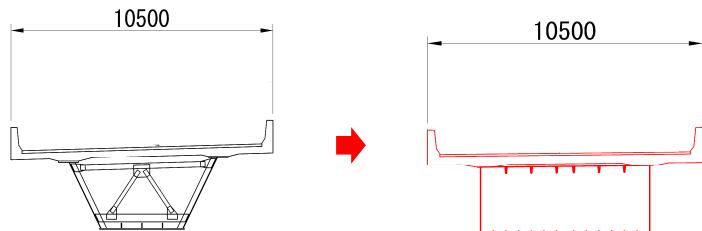
### ■上部工

橋脚位置の見直しに伴い、径間長が長大化されたため規模の大きい橋梁形式に変更

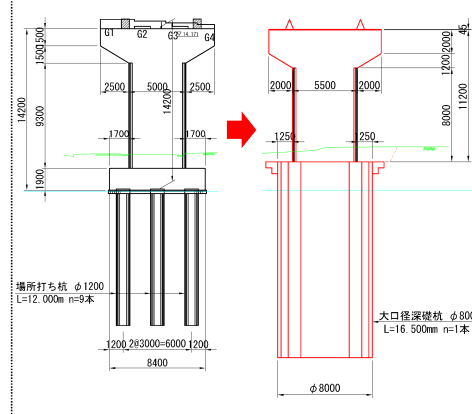
### ■下部工

橋脚数は9基から7基に減少となったものの径間長の長大化により、上部工の形式が見直されたことで、基礎形式及び柱が大型化

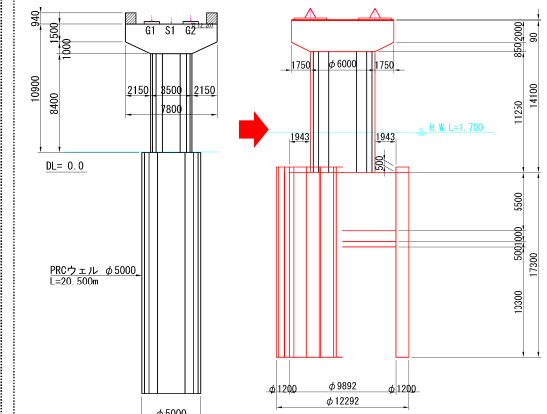
#### ◆P4～P12間 (開断面箱桁橋⇒箱桁橋)



#### ◆P5橋脚 (場付打ち杭⇒深礎杭)



#### ◆P7橋脚 (PRCウエル基礎⇒鋼管矢板筒基礎)



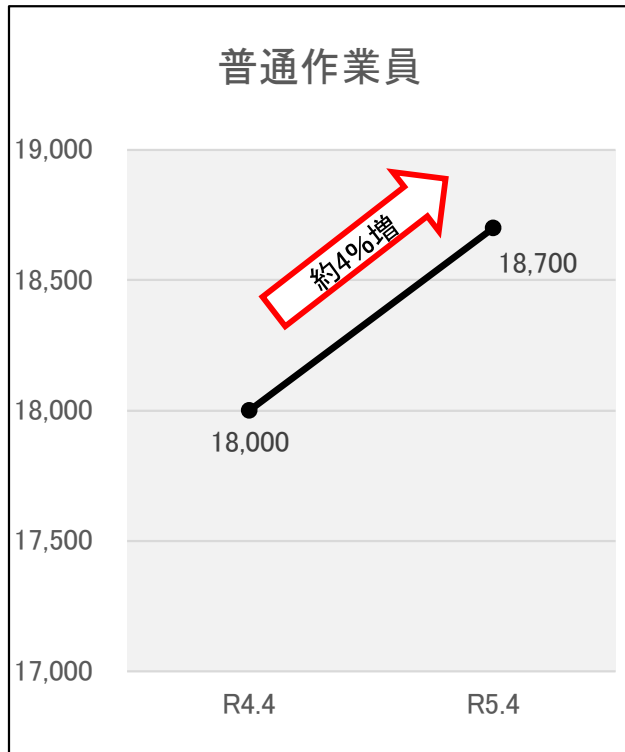


# 3. 事業費の見直し

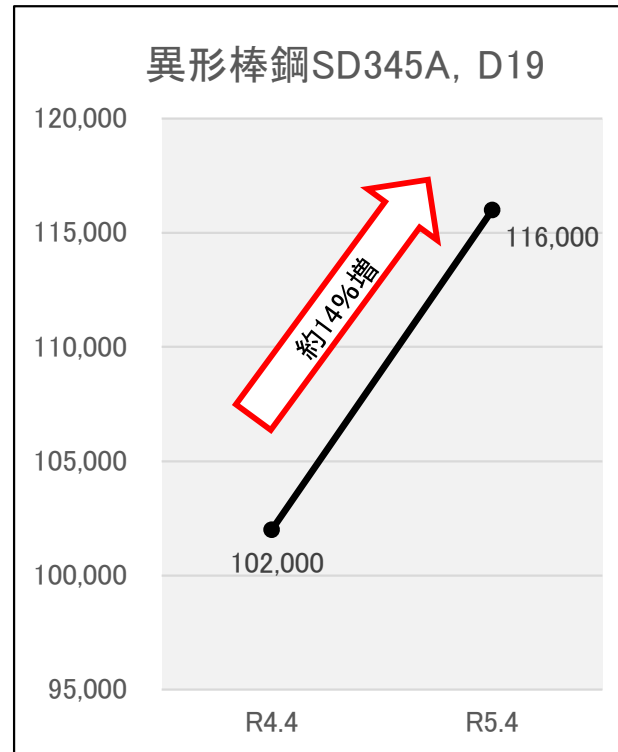
## ④ 労務費・機械器具・材料費の物価上昇に伴う増(+49.2億円)

・R4年度～R5年度の物価上昇に伴う費用の増

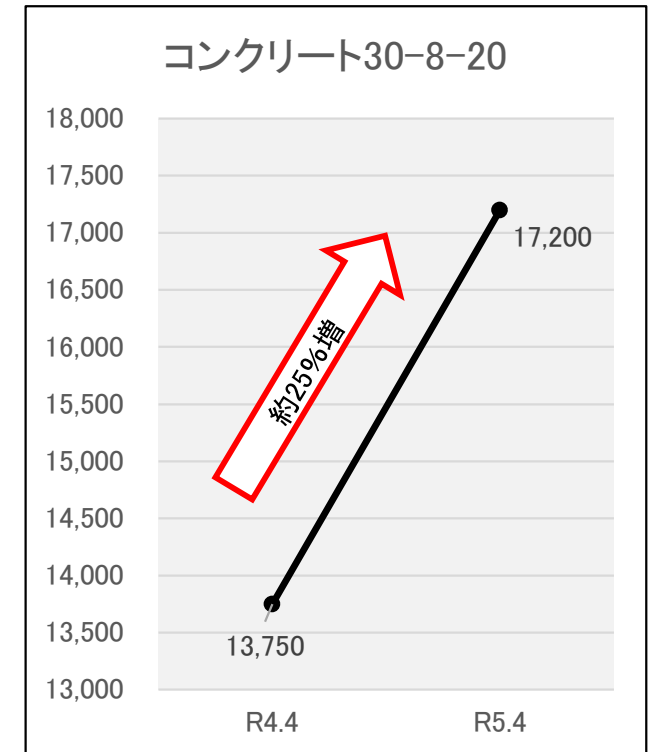
### ■ 労務単価の推移 長崎県内における普通作業員



### ■ 材料単価の推移 長崎県内における鉄筋



### ■ 材料単価の推移 長崎県内におけるコンクリート

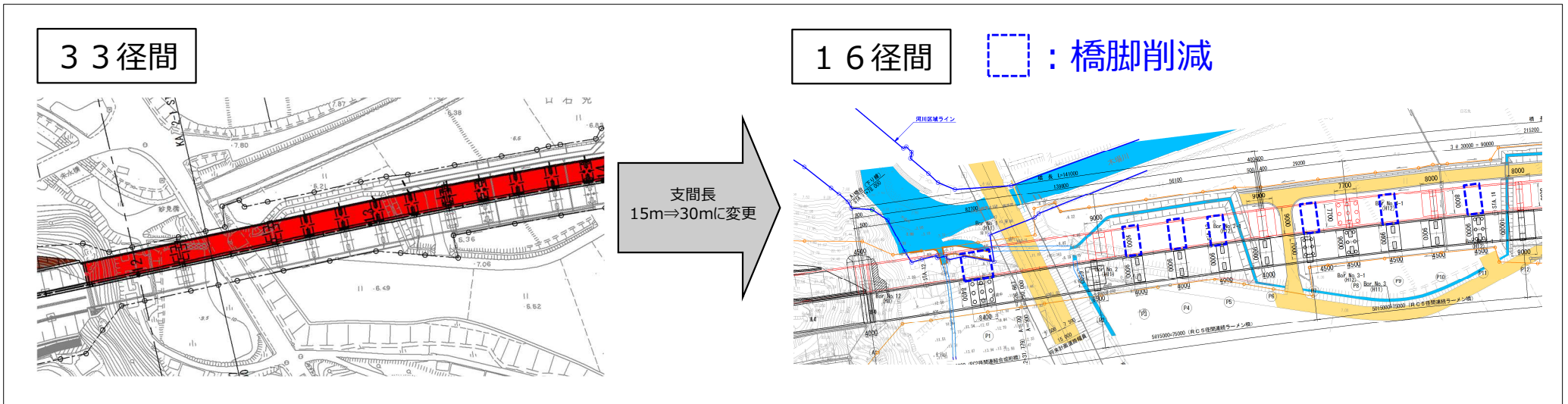


資料：月刊積算資料（一般財団法人経済調査会）及び、  
月刊建設物価（一般財団法人建設物価調査会）より

# 3. 事業費の見直し

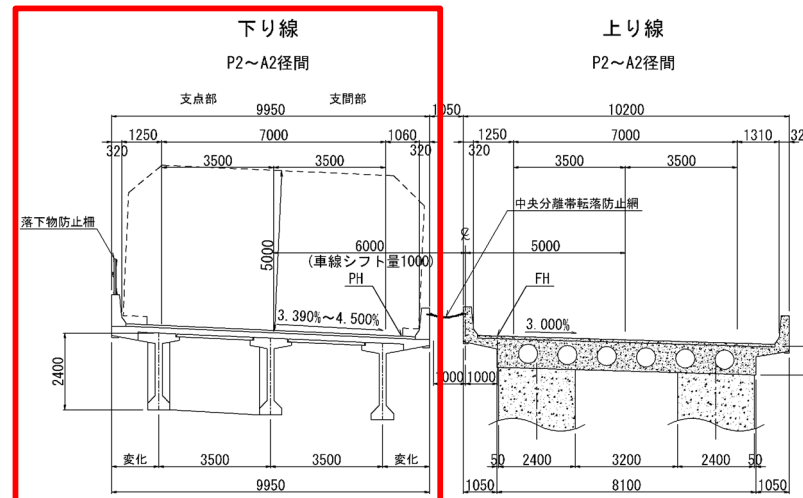
## ⑤【事業費削減】橋梁形式見直しに伴う減(橋脚数の減) (▲1.3億円)

・当初は景観性を考慮して I 期線と同様の橋脚数で計画していたが、PCによる上部工構造で設計を行い、橋脚の配置計画を見直したことで事業費の削減を行ったもの。



径間長の見直しにより上部工形式を変更

【P2～A2間】PC連結コンポ橋



## 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

大項目	小項目	NO
ネットワークの充実	交通状況	①
	渋滞発生状況	②
	高速道路ネットワークの信頼性向上	③
安全・安心	事故発生状況	④
	救急医療活動の支援	⑤
	ネットワークの代替性強化	⑥
地域活性化	物流効率性の向上	⑦
	地域産業の活性化	⑧
	観光の活性化	⑨
	生活利便性の向上	⑩

# 4-① 交通状況

○佐世保道路の令和3年の平日年間平均値の交通量は約1.9~2.8万台/日である。



《佐世保道路の利用状況》

■相浦中里IC付近(写真①)



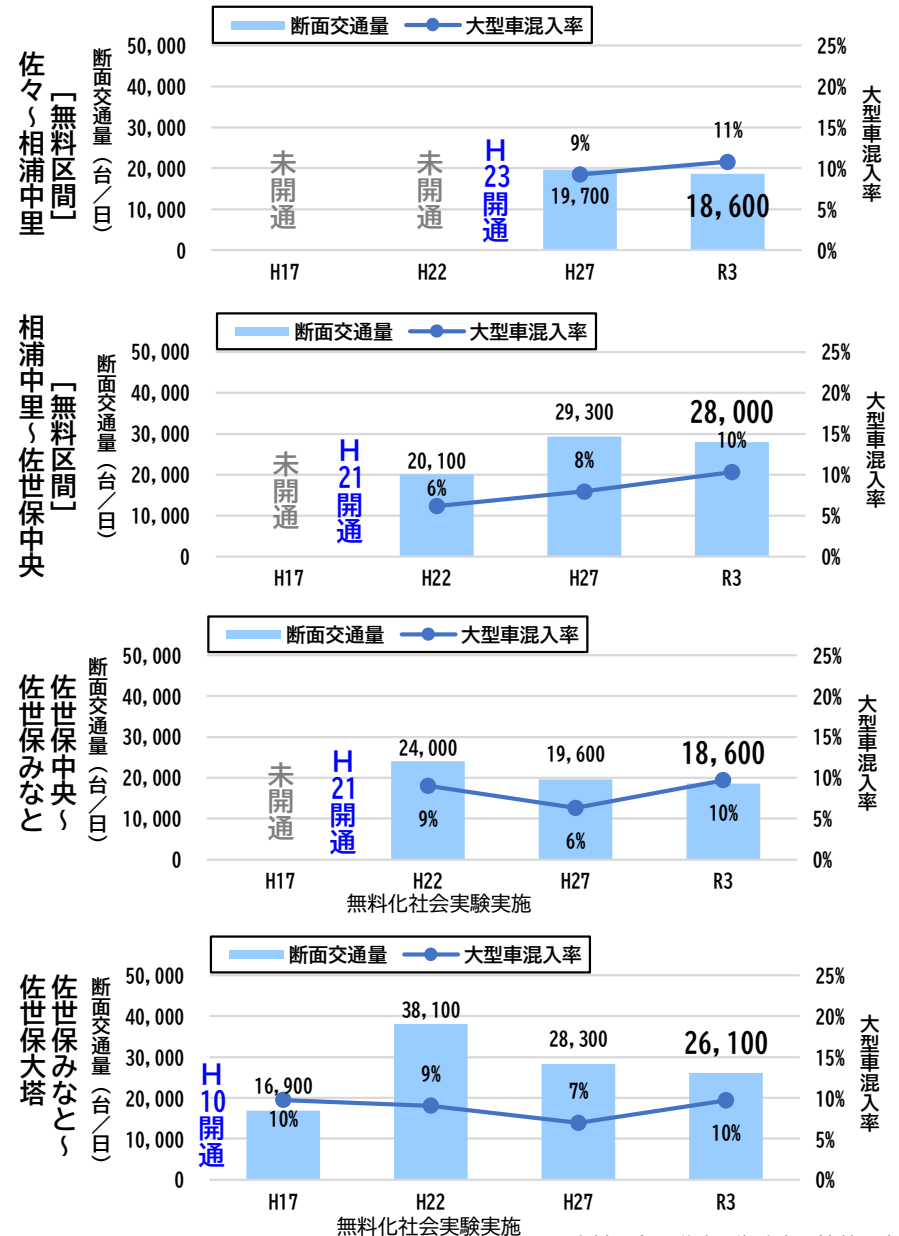
撮影日：R4.8.29（月）16時台

■佐世保中央IC付近（写真②）



撮影日：R4.8.29（月）15時台

《佐世保道路の交通量の推移（平日）》



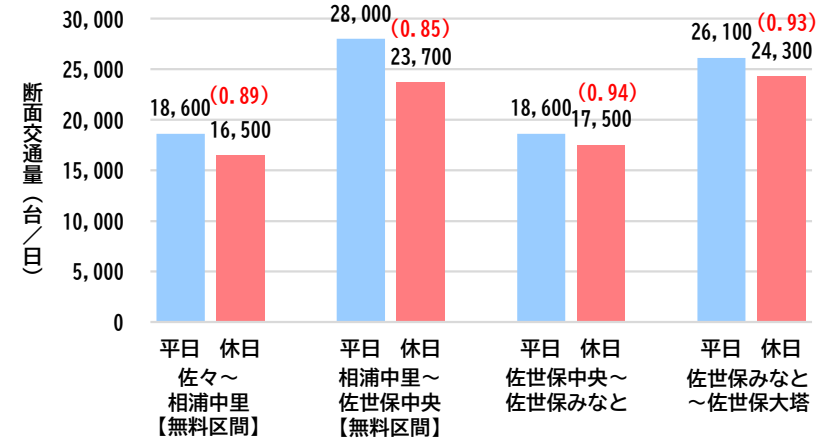
資料：全国道路・街路交通情勢調査

# 4-② 渋滞発生状況

○佐世保道路では、平日の朝方および夕方ピーク時間帯に主に東行（佐世保大塔IC方面）で渋滞が発生している。  
 ○4車線化により、渋滞状況が改善され定時性・信頼性の更なる向上が期待される。



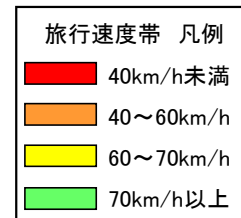
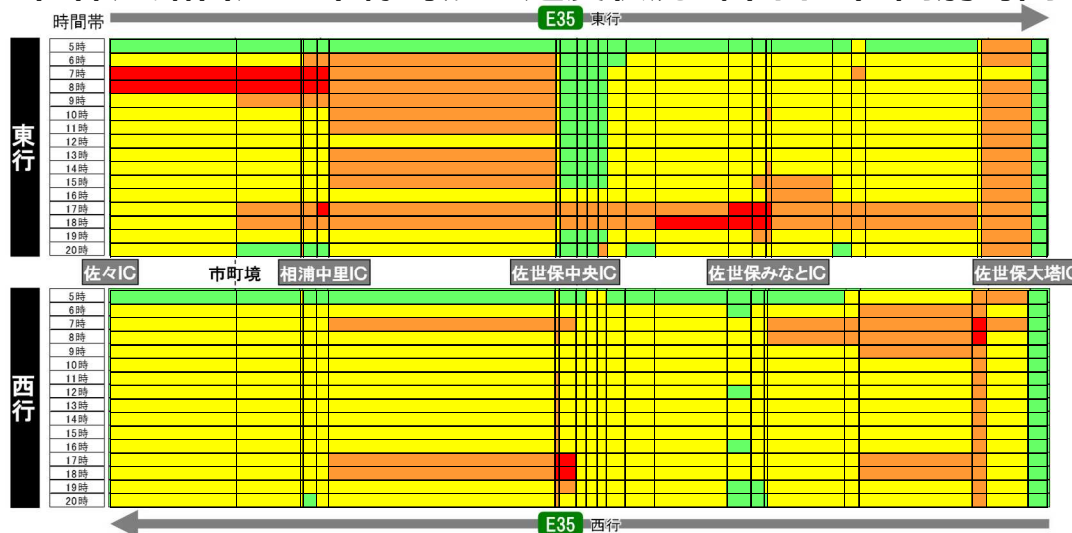
《佐世保道路の断面交通量（平休比）》 令和3年



※ ( ) は平日交通量に対する比率

資料：平日 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査  
 休日 佐々～佐世保中央 | 国土交通省提供資料（交通量計測装置による速報値）  
 佐世保中央～佐世保みなと | NEXCO西日本資料（交通量計測装置による値）  
 佐世保みなと～佐世保大塔 | NEXCO西日本資料

《佐世保道路暫定2車線時点の速度状況（平日 区間別時間帯別）》



資料：ETC2.0プローブデータ (R3年度 平日平均)

《佐世保道路の渋滞発生状況》

■佐々IC～相浦中里IC(写真①)

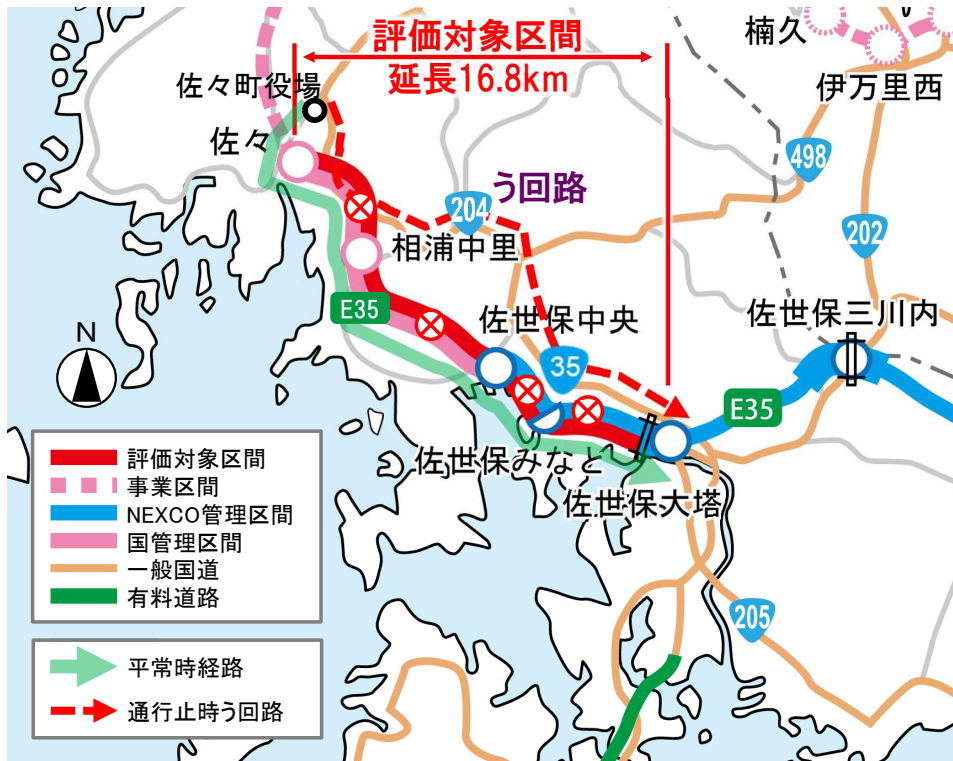


■佐世保中央IC～佐世保みなとIC(写真②)



# 4-③ 高速道路ネットワークの信頼性向上

- 工事や事故、気象・災害による通行止が発生した場合、一般道をう回することにより所要時間が増加。
- 4車線化により、車線規制等による維持補修の工事や点検が実施可能となり、通行止め回数が減少することで、暫定2車線時と比べネットワーク機能の信頼性向上が期待される。



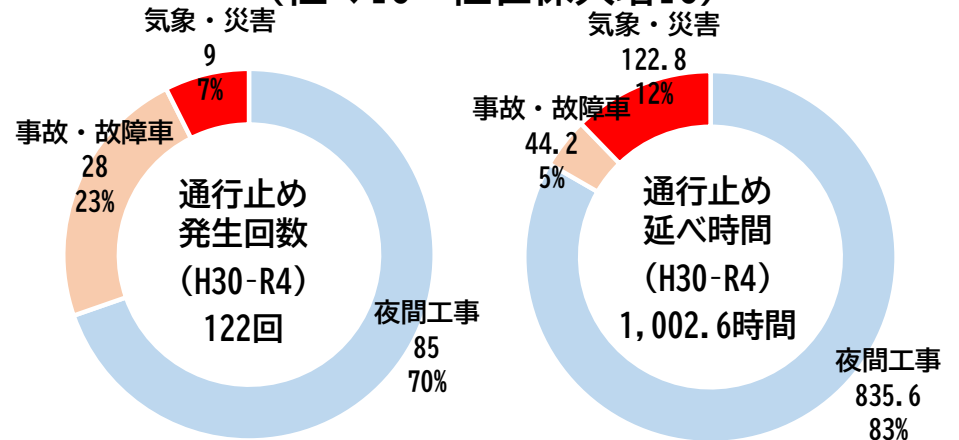
## 《道路利用者の声》



わが社では自動車用部品の製造を行っており、近年は佐世保道路を利用して主に福岡方面へ輸送しています。しかしながら、2車線区間では渋滞や事故による通行止めにより、入出荷の遅延が発生することがありますが、4車線化されることで確実な輸送が実現されることを期待しています。

資料：自動車部品製造業事業所ヒアリング (R4.7)

## 《佐世保道路の通行止め実績》 (佐々IC～佐世保大塔IC)



※夜間工事は道路維持修繕工事のみ

資料：国土交通省提供資料・NEXCO西日本資料

## 《佐世保道路の通行止め時のう回時間》



※平常時：昼間12時間平均旅行速度 通行止め時：混雑時旅行速度を用いて算出

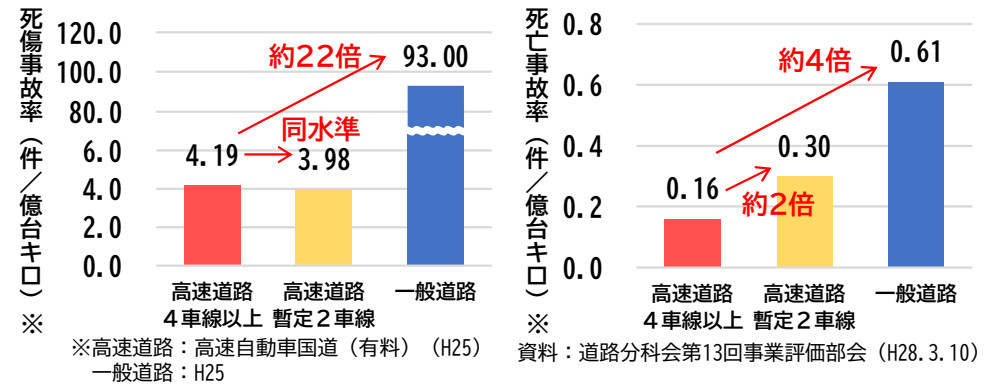
資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

# 4-④ 事故発生状況

- 対面通行による暫定2車線区間は、4車線区間と比べて死傷事故が発生する割合は同水準であるものの、死亡事故となる割合が高い。
- 4車線化により中央分離帯が設置されることで、死亡事故の削減が図られ、安全性のさらなる向上が期待される。

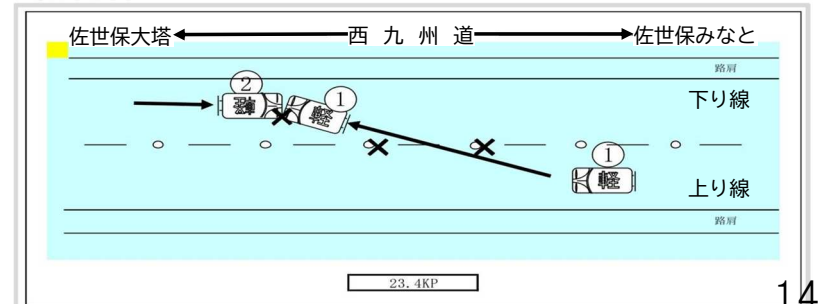
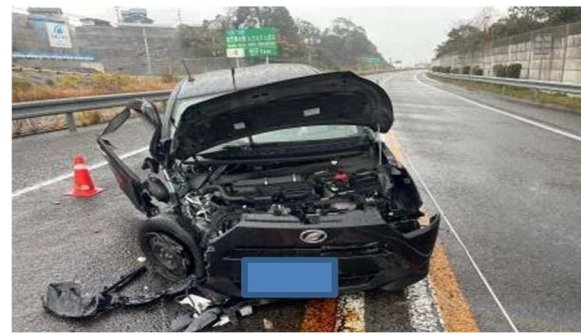


## 《暫定2車線と4車線以上の事故率》



## 《佐世保道路における事故事例》

発生日) 令和4年12月  
 発生場所) 佐世保道路 (佐世保大塔～佐世保みなと)  
 通行止め) **4時間18分** (佐世保大塔～佐世保みなと上下線)  
 事故概要) 佐世保みなと方面から佐世保大塔方面へ向け70km/hで進行中の車両(①)が、前方不注視により右に斜行し中央帯を突破。下り線走行中の車両(②)に衝突したものの。軽傷者2名

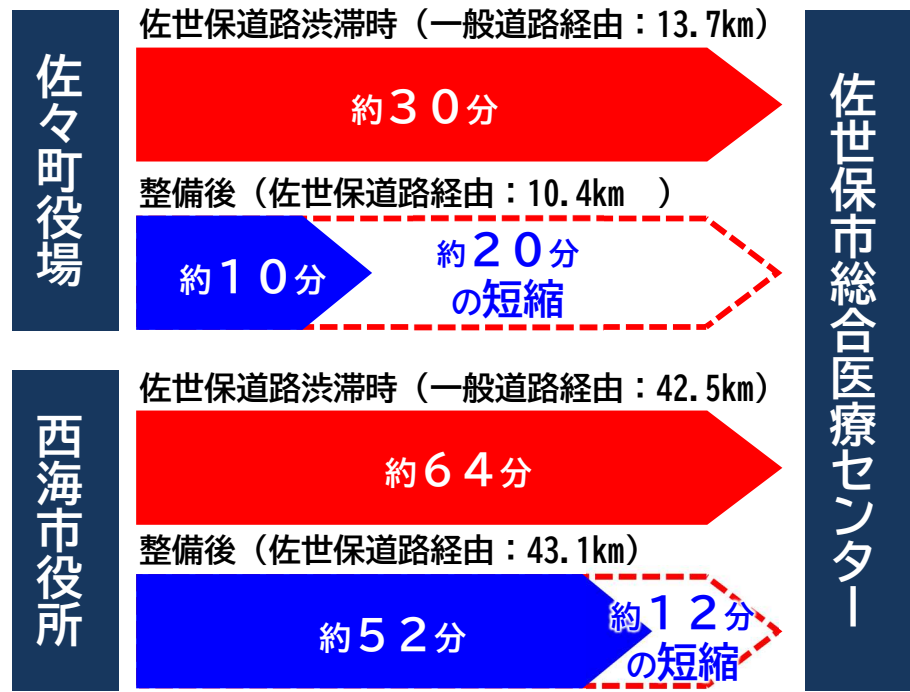


# 4-⑤ 救急医療活動の支援

○佐世保市消防局は、佐世保市内の他、隣接する1市5町を管轄しており、救急搬送時に佐世保道路を利用してはいる。佐世保道路は、渋滞時の、佐世保市中心部の救急医療機関への到着がより短縮され、搬送時の患者への負担軽減が期待される。




## 《第三次救急医療機関への搬送時間》



※令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の昼間12時間平均旅行速度を用いて算出、整備後は事業区間の速度を80km/hとして算出しており、緊急自動車の走行は加味していない  
資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

## 《関係者の声》

 佐世保中央IC周辺の医療機関への搬送等で佐世保道路を利用します。ただし、佐世保道路の渋滞状況によっては、追い越しができず本線で停止する恐れもあることから、一般道路を利用することもあります。4車線になることで、佐世保道路を利用しやすくなり到着がより早くなることや、搬送時の患者への負担軽減を期待できます。資料：佐世保市消防局ヒアリング (R4.8)

※医療機関は平均100人/年以上の搬送先を图示  
※搬送実績：救急搬送 (H29～R3年平均)  
※一部、出勤場所により佐世保道路を利用しない搬送実績も含む  
資料：佐世保市消防局提供資料



# 4-⑥ ネットワークの代替性強化

- 豪雨による法面崩壊等の災害時において、暫定2車線区間では復旧工事の完了まで車線の確保が困難なことから、長期間の通行止め等が必要となる。
- 4車線化により、復旧工事時に片側2車線を対面通行で運用することで、災害時においても迅速な交通確保が可能となる。

## ≪ 暫定2車線区間の災害事例 ≫

区間: E10 東九州自動車道

椎田南IC～豊前IC

概要: 平成30年7月九州豪雨 のり面崩壊

発災時連続雨量: 382mm

全面通行止め: 約1ヶ月間



## ≪ 4車線区間の災害による暫定運用例 ≫

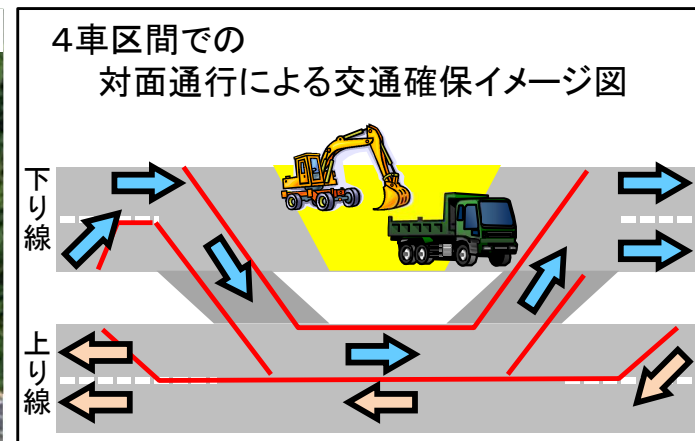
区間: E3 九州自動車道

溝辺鹿兒島空港IC～加治木JCT

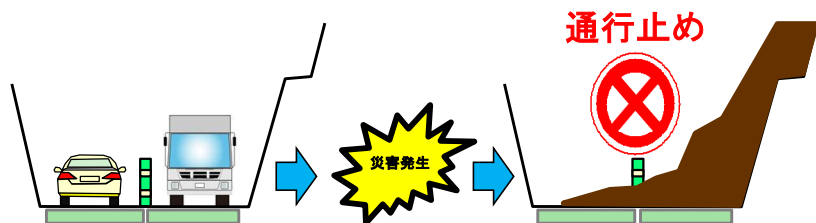
概要: 令和元年7月九州豪雨 のり面崩壊

発災時連続雨量: 277.5mm

全面通行止め: 約2日間



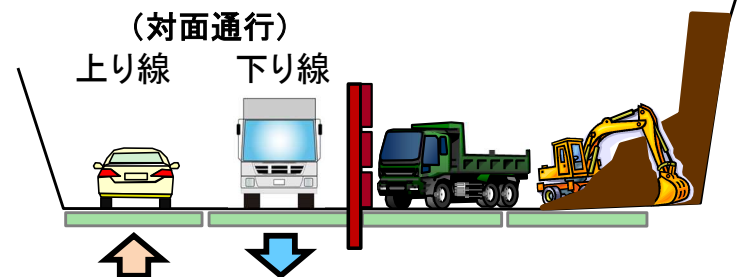
復旧作業が終わらないと通行できない



暫定2車線の場合

復旧作業の間、対面通行により通行帯を確保

復旧作業の施工ヤードとして利用



4車線道路の場合

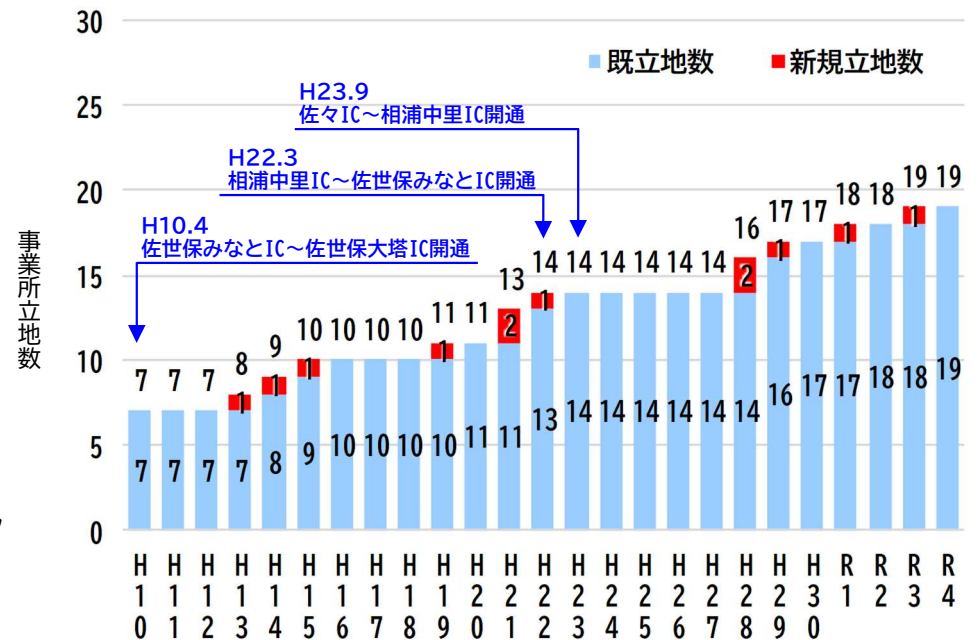


# 4-⑧ 地域産業の活性化

- 沿線には工業団地が立地しており、佐々IC～佐世保大塔ICの開通以降、佐々IC付近のウエストテクノ佐世保、鹿町町工場適地等が完売している。現在、相浦中里IC付近にある佐世保相浦工業団地が分譲中である。
- 4車線化により、物流の効率化や確実性の向上が図られ、新たな企業が進出することで地域産業振興や雇用創出が期待される。



## 《佐世保市内の工業団地内の事業所立地推移》



※左図中の佐世保テクノパーク、佐世保ニューテクノパーク、ウエストテクノ佐世保、吉井町御橋工業団地、鹿町町工場適地への立地事業所を対象に整理  
 ※ウエストテクノ佐世保は立地済みの事業所がH30年11月に用地を取得したことで完売

資料：佐世保市企業立地推進局提供資料

### 《関係者の声》



佐々IC付近の工業団地完売は、佐世保道路開通が一因となったと考えています。現在は、佐世保相浦工業団地の誘致活動に注力していますが、九州の最西部に位置しており、物流に関して不利な立地条件となっているなか、高速道路の4車線化は重要な要素となっており、更なる投資と雇用創出につながることに期待しています。

資料：佐世保市企業立地推進局ヒアリング (R4. 8)



当社は原料の仕入れから製品の供給を、国内外問わず多くのお取引様と行っております。入出荷時は佐世保道路を利用していますが、事故等発生時は通行止めのため、入出荷に遅延が発生しています。4車線化されれば、遅延による生産活動の支障がなくなるとともに、渋滞による運送会社乗務員の拘束時間軽減も期待できます。

資料：食品品製造業事業所ヒアリング (R4. 8)

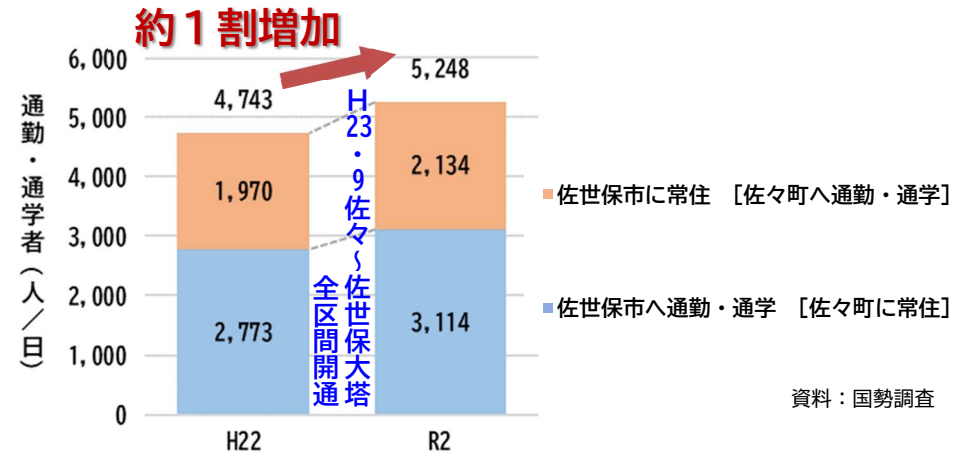


# 4-⑩ 生活利便性の向上

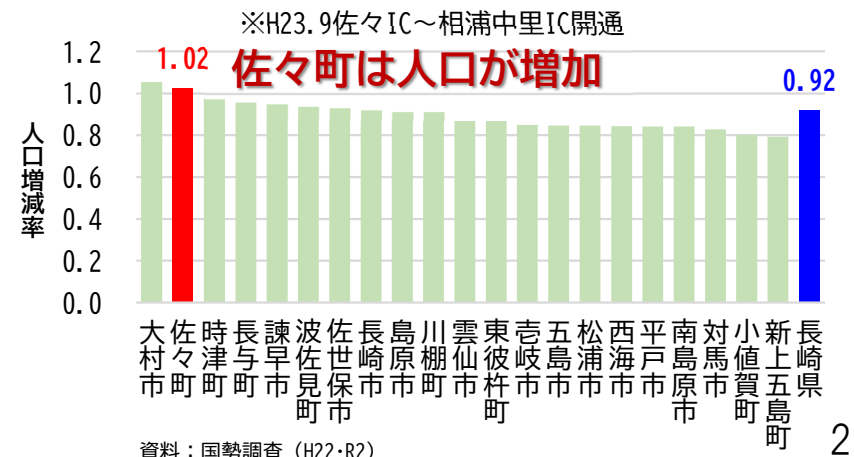
- 佐世保道路の延伸後、平成22年からの10年間で佐々町の人口は増加しており、県内第2位の伸びとなっている。
- また、佐世保市と佐々町間の自家用車による通勤・通学者数は令和2年において5千人以上ののぼり、平成22年からの10年間で約1割増加している。
- 4車線化により、沿線の佐世保市、佐々町の通勤時の定時性が向上することで、通勤圏の拡大による人口増加が期待される。



《自家用車による通勤・通学者数の推移》



《長崎県市町村別人口の増減率》  
平成22年 → 令和2年



《関係者の声》



佐世保道路の開通以降、佐々町の人口は堅調に推移していますが、同道路の渋滞や通行止といった事象は生活に直接影響する事態です。今後も佐世保市のベッドタウンとしての人口増加も見込まれることから、4車線化され利便性が向上することを期待しています。

資料：佐々町役場ヒアリング (R4.8)

# 5. 費用便益分析の結果

種別	項目	事業全体	残事業
便益(B) (現在価値:R5)	走行時間短縮便益	13,583億円	1,269億円
	走行経費減少便益	980億円	-2億円
	交通事故減少便益	182億円	0億円
	計	14,745億円	1,267億円

費用(C) (現在価値:R5)	事業費	5,271億円	472億円
	維持管理費	431億円	10億円
	更新費	151億円	0億円
	計	5,852億円	482億円



費用便益比(B/C)	2.5	2.6
経済的純現在価値(B-C)	8,893億円	785億円
経済的内部収益率(EIRR)	8.4%	11.1%

費用便益分析マニュアル (R4. 2 国土交通省道路局 都市・地域整備局) に基づき算定

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3) B/Cの算定に用いる事業費は、現在価値に換算した事業費であり、事業概要に記載している事業費とは異なる。

注4) 平成27年全国道路・街路交通情勢調査に基づく令和22年(2040年)の将来OD表により、B/Cを算出

注5) 費用(C)の残事業については、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)(R5.9 国土交通省)」に基づき  
2車線構造継続の際に生じる安全対策費を控除している。

## 6. 関係する都道府県の意見

### ■長崎県知事からの意見(令和6年1月11日付け)

西九州自動車道は、九州西北地域の骨格を形成し「九州リングネットワーク」の一翼を担う道路として、地域経済の発展はもとより、救急医療体制の支援、激甚化・頻発化する自然災害発生時におけるリダンダンシーの確保など国土強靱化を推進する上でも重要な役割を担っております。

このうち、佐々ICから佐世保大塔IC間においては、平成10年の部分開通以降、交通容量を大きく上回る交通量により慢性的な交通渋滞に悩まされており、交通事故発生時には、通行止めにより周辺道路に大きな影響が発生するなど、社会経済活動や県民生活に支障を来しております。

このため、当該道路の4車線化により定時性・信頼性・安全性が向上することで、交通渋滞の緩和や救急医療活動の支援、物流の効率化、更には災害に強い道路ネットワークの構築など、様々な効果が得られるものと期待しております。

# 7. 対応方針（原案）

## ■視点の整理

### ○ 事業の必要性等に関する視点

費用便益比(B/C)は、事業全体で2.5、残事業で2.6である。

対象区間の4車線化により、

- ・ ネットワーク代替性の強化
- ・ 緊急医療活動の支援
- ・ 物流効率性の向上、地域産業の活性化が期待

など、多様な効果が大きく見込まれることから、当該区間の必要性は高い。

### ○ 事業進捗の見込みの視点

- ・ 4車線のうち、2車線については供用中。
- ・ 残る2車線について本線工事に着手しており、綿密な工事工程に基づき、引き続き事業を進めていく。

### ○ コスト削減や代替案立案等の可能性の視点

- ・ 事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化を確認しながら、コスト削減を図っていく。

## ■対応方針（原案）

### 【事業継続】

- ・ 関係機関の協力を得ながら、早期開通を目指し、事業の進捗を図っていく。