

# 事後評価(案)

西九州自動車道  
(佐世保道路)

さ せ ぼ だ い と う さ せ ぼ ち ゅ う お う  
(佐世保大塔～佐世保中央)

# 事後評価の説明概要

1. 事業概要
2. 事業の効果（直接効果）
3. 事業の効果（間接効果）
4. 事業で配慮した事項
5. 費用便益分析の結果
6. 評価結果及び対応方針（案）

# 1.事業概要

## ①西九州自動車道(佐世保道路)の計画概要

◇西九州自動車道（一般国道497号）は、福岡県福岡市から佐賀県唐津市、長崎県佐世保市などを経由し、佐賀県武雄市に至る延長約150kmの自動車専用道路である。

◇評価区間である佐世保道路（佐世保大塔IC～佐世保中央IC間）は、西九州自動車道を構成する一区間で、国土交通省との合併施行により整備を実施しており、九州北西部の広域的な連携を図り、当該地域の移動時間の短縮、観光や産業の振興と発展に大きく寄与する延長7.8kmの区間である。



## ②事業の概要

### ■対象区間

路線名・道路名	西九州自動車道 (佐世保道路)
区間	させほだいとう 佐世保大塔IC～ させほちゅうおう 佐世保中央IC
延長	7.8km

### ■事業費

計画時	1,434億円
実績	1,411億円
(キロコスト)	181億円/km

### ■事業経緯

経緯	区間	させほだいとう 佐世保大塔IC～ させほ 佐世保みなとIC	させほ 佐世保みなとIC～ させほちゅうおう 佐世保中央IC
事業化(国土交通省)		昭和63年度	
有料道路事業認可		平成9年3月	平成18年3月
開通日		平成10年4月	平成22年3月



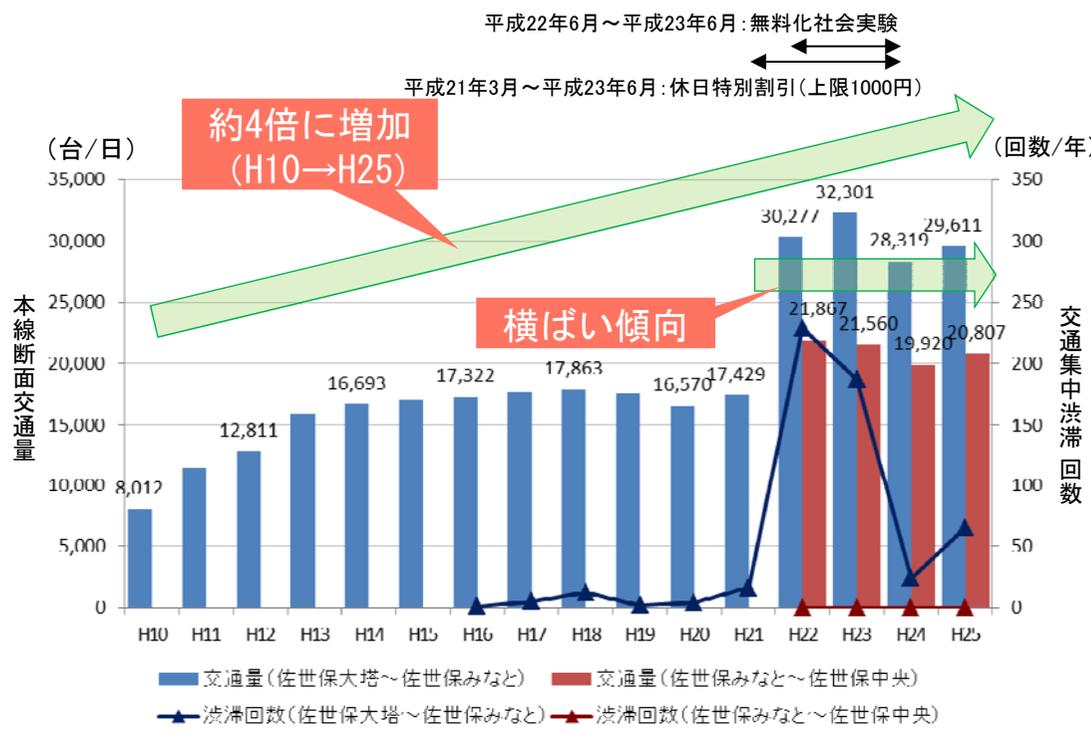
# 2. 事業の効果（直接効果）

## ① 開通区間の交通量の推移

- 佐世保大塔～佐世保みなと間の開通初年(平成10年度)の交通量は約8千台/日で、以降増加傾向にあり、平成25年度には約3万台/日と約4倍に増加。
- 佐世保みなと～佐世保中央間の開通初年(平成22年度)の交通量は約2万台/日で、以降横ばい傾向。



佐世保道路の交通量の変化



出典: NEXCO西日本資料

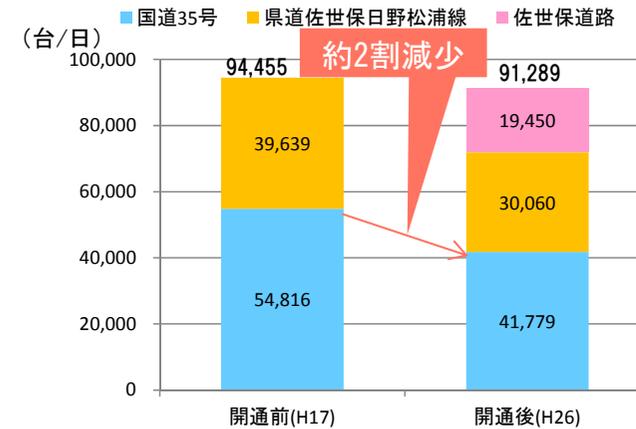
## ②周辺道路の交通量の変化

○佐世保道路の開通以降、並行する一般道路(国道35号、県道佐世保日野松浦線)の交通量は、減少傾向。

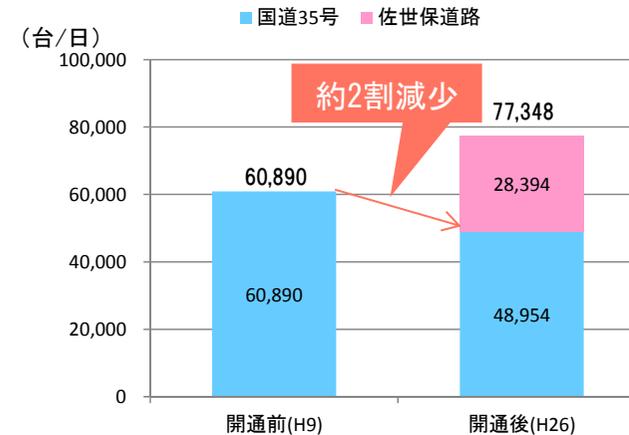


### 佐世保道路及び並行道路の交通量の変化

<断面A(佐世保みなと～佐世保中央)>



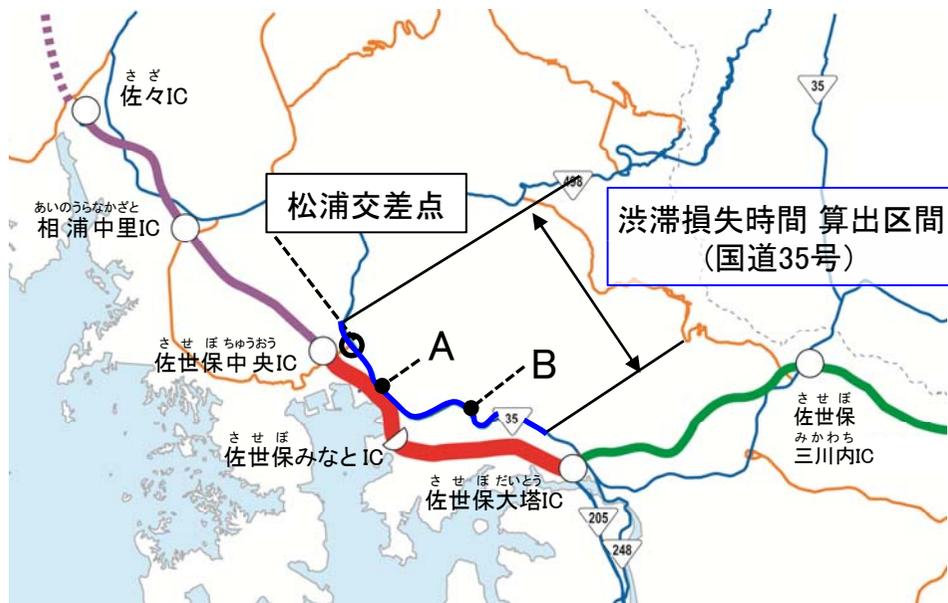
<断面B(佐世保大塔～佐世保みなと)>



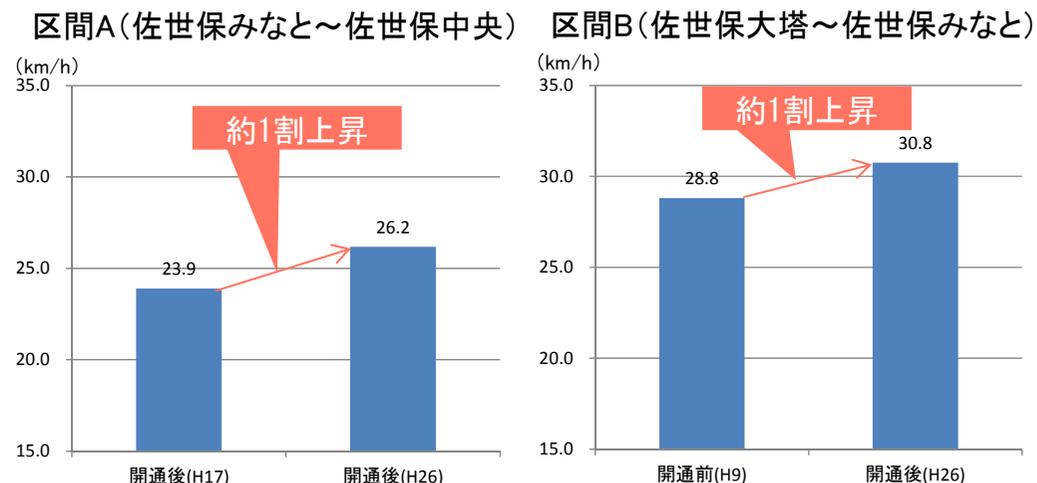
出典: 佐世保道路の交通量は、NEXCO西日本資料  
一般道の開通前交通量は、道路交通センサス。開通後の交通量は、H26実測値。

### ③旅行速度の変化

- 佐世保道路と並行する国道35号は、朝夕のラッシュ時に渋滞が発生。
- 佐世保道路の開通後、並行する区間の混雑時旅行速度が上昇。



#### 佐世保道路と並行する国道35号の混雑時旅行速度の変化



出典：開通前は、道路交通センサス。開通後は、H26実測値。

#### 佐世保道路と並行する国道35号の混雑状況(松浦交差点)

開通前(平成22年3月18日)



注) 17時55分撮影

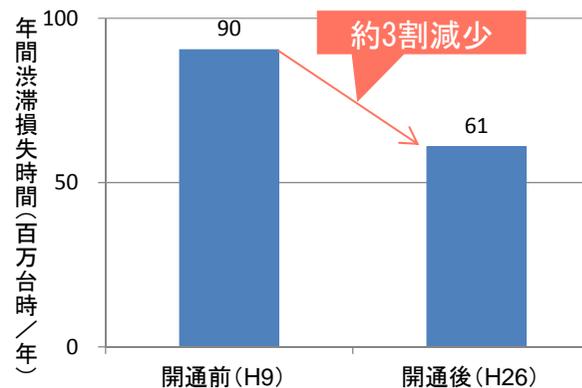
開通後(平成26年10月21日)



注) 17時29分撮影

出典：国土交通省長崎河川国道事務所提供資料

#### 佐世保道路と並行する国道35号の渋滞損失時間の変化



注) 開通前は、道路交通センサス。開通後は、H26実測値。

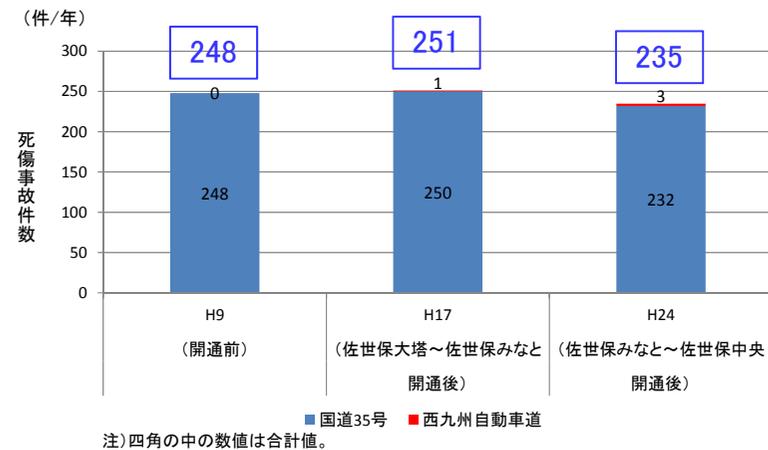
# ④交通事故の変化

○佐世保道路の開通以降、並行する国道35号と佐世保道路を合わせた死傷事故率は減少傾向。

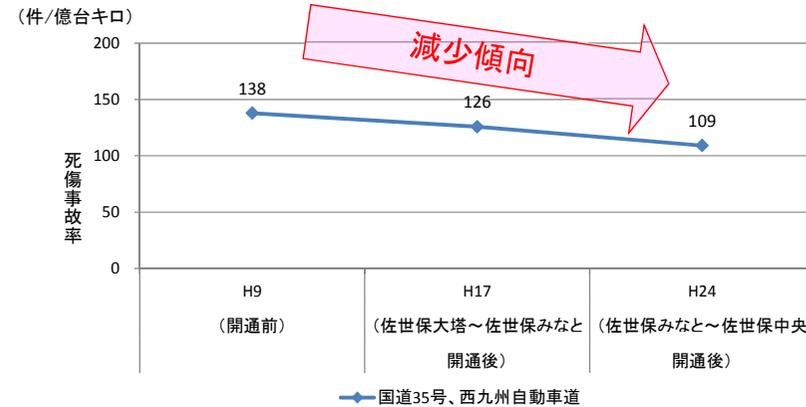


## 佐世保道路及び国道35号の死傷事故件数・死傷事故率の変化

### <死傷事故件数>



### <死傷事故率>



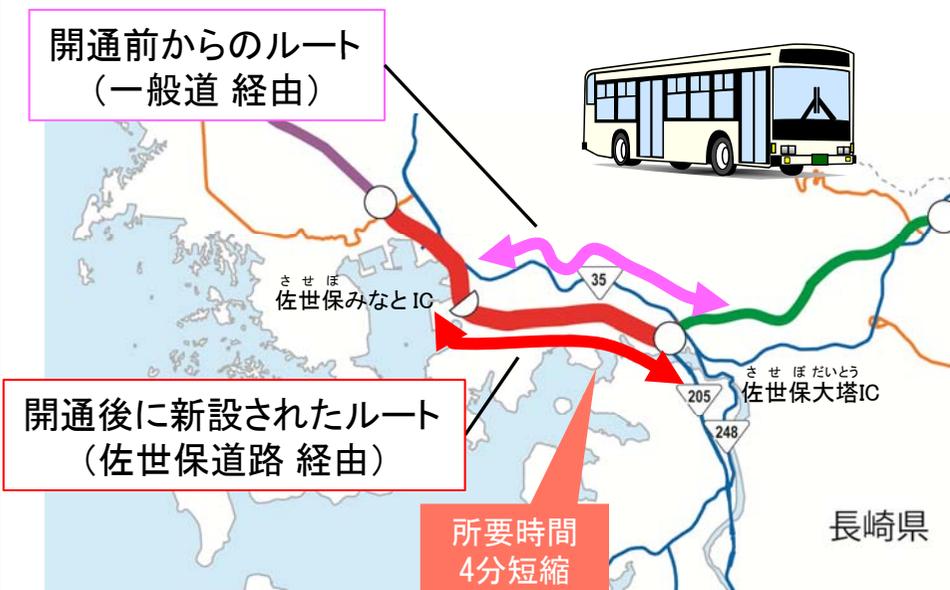
出典：一般道の事故データの内、H9とH17は交通センサス、H24は国土交通省提供資料。  
佐世保道路の事故データは、NEXCO西日本資料

# 3. 事業の効果（間接効果）

## ①円滑なモビリティの確保（バスの利便性向上）

- 佐世保～福岡間的高速バスが、佐世保市内でのノンストップ運行を開始。
- 一般道の混雑緩和により、路線バスの遅れが減少し、定時性が向上。

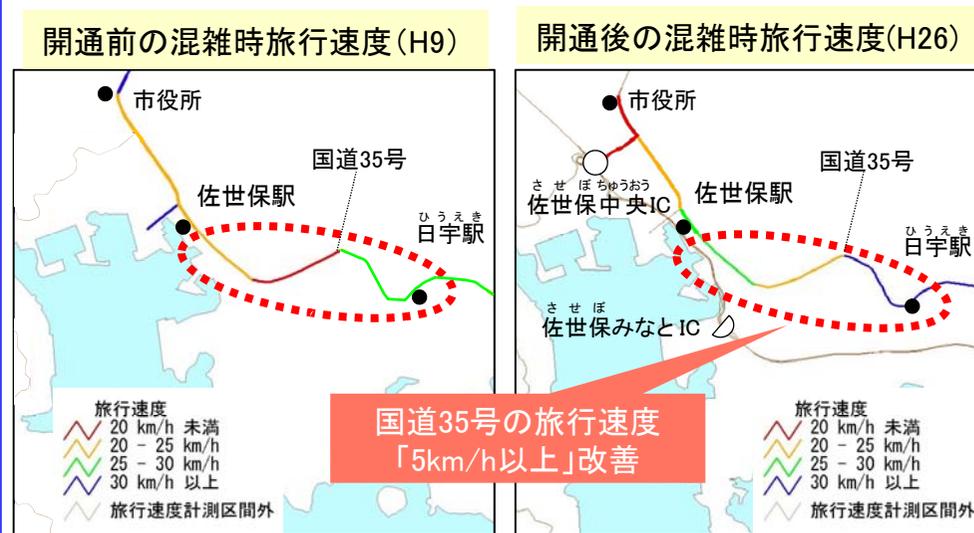
### 高速バス(佐世保-福岡)所要時間の短縮



#### 【高速バス運行会社の声】

- ・佐世保～福岡間的高速バスは、1日当たり42往復運航しており、そのうち8往復を佐世保市街のノンストップ運行としました。乗客にとって快適性が高くなったと感じています。
- ・佐世保まで行く人にとって、目的地まで止まらずに到着するというは心理的に大きいと考えています。

### 路線バスの定時性の向上



注)混雑時旅行速度は、H9は道路交通センサス(国土交通省)、H26は実測調査結果。全国デジタル道路地図(日本デジタル道路地図協会)を利用して図化。

#### 【路線バス運行会社の声】

- ・国道35号の渋滞が少なくなったため、路線バスの遅れが発生することが少なくなりました。
- ・また、大幅に遅れることは無くなり、定時制の確保が図られました。





### ③物流効率化の支援（鮮魚の輸送性向上）

- 佐世保のブランド化された魚介は、佐世保道路を利用して関東・関西へ出荷。
- 近隣市町からの早朝時の買付けにおいても、アクセス性が向上。



くじゅうくしまいわ  
九十九島岩がき

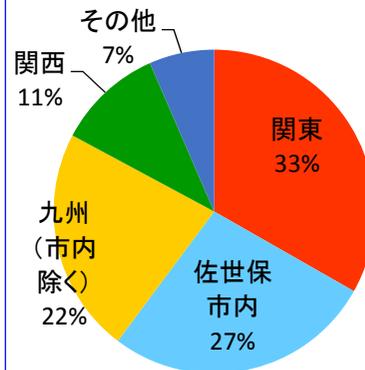


出典：佐世保市役所HP

さいかい せつ めぐみ  
西海・瀬付き恵アジ

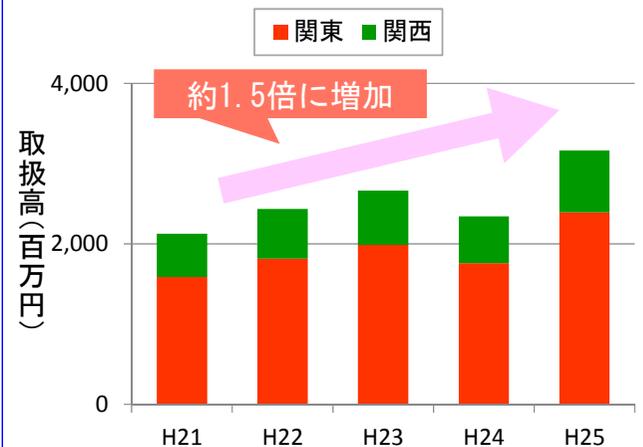


**地域別出荷額比率  
(平成25年度)**



出典：佐世保市提供資料

**佐世保魚市場から関東・関西への出荷額**



出典：佐世保市提供資料

#### 【佐世保魚市場の声】

- くじゅうくしまいわ さいかい せつ めぐみ
- ・九十九島岩がきや西海・瀬付き恵アジなどのブランド魚介が、仲卸業者によって、高速道路を利用して東京築地市場や大阪市場に出荷されます。
- ・嬉野、武雄、伊万里などの魚屋やスーパーも、朝4時半の開始に合わせて買い付けにきます。佐世保道路のおかげで移動が楽になったと聞いています。

### ③物流効率化の支援（工業製品等の輸送効率化）

- 高速道路ICへのアクセス性は、工業団地造成の大きな決定要素。
- 船舶関連部品製造会社は、時間短縮や定時性の確保のため、高速道路を利用。
- フェリーふ頭と高速道路ICが近接しているため、フェリー利用者の利便性が向上。

#### 工業団地の立地状況



工業団地名	分譲開始	分譲済面積比	分譲
こさぎ	S53～	1.00	完売
①小佐々工業団地	S53～	1.00	完売
させぼ	H5.4～	1.00	完売
②佐世保テクノパーク	H5.4～	1.00	完売
させぼ	H19.9～	1.00	完売
③佐世保ニューテクノパーク	H19.9～	1.00	完売
よしいちようこほし	H22.4～	0.46	分譲中
④吉井町御橋工業団地	H22.4～	0.46	分譲中
しまちちよう	H22.4～	0.00	分譲中
⑤鹿野町工業団地	H22.4～	0.00	分譲中
させぼ	H26.4～	0.51	分譲中
⑥ウエストテクノ佐世保	H26.4～	0.51	分譲中
させぼ	計画中	—	—
⑦佐世保つくも工業団地	計画中	—	—

#### 【佐世保市役所の声】

- ・工業団地は、高速道路ICから近い位置に立地しています。佐世保道路開通により、佐世保市北部に工業団地を新規に分譲しています。
- ・計画中の「佐世保つくも工業団地」は、佐世保中央ICへのアクセス性が大きな決定要素となっています。

#### 船舶関連製品の輸送



#### 【東部重工業(株)の声】

- ・取引先から「開業時間に合わせて納品してほしい」という希望が多く、移動時間が読めることも大きなメリットです。
- ・佐世保工場と武雄工場の物資の輸送がスムーズになりました。

#### かみごとう 上五島への輸送



#### 【(株)九商コーポレーション (フェリー会社)の声】

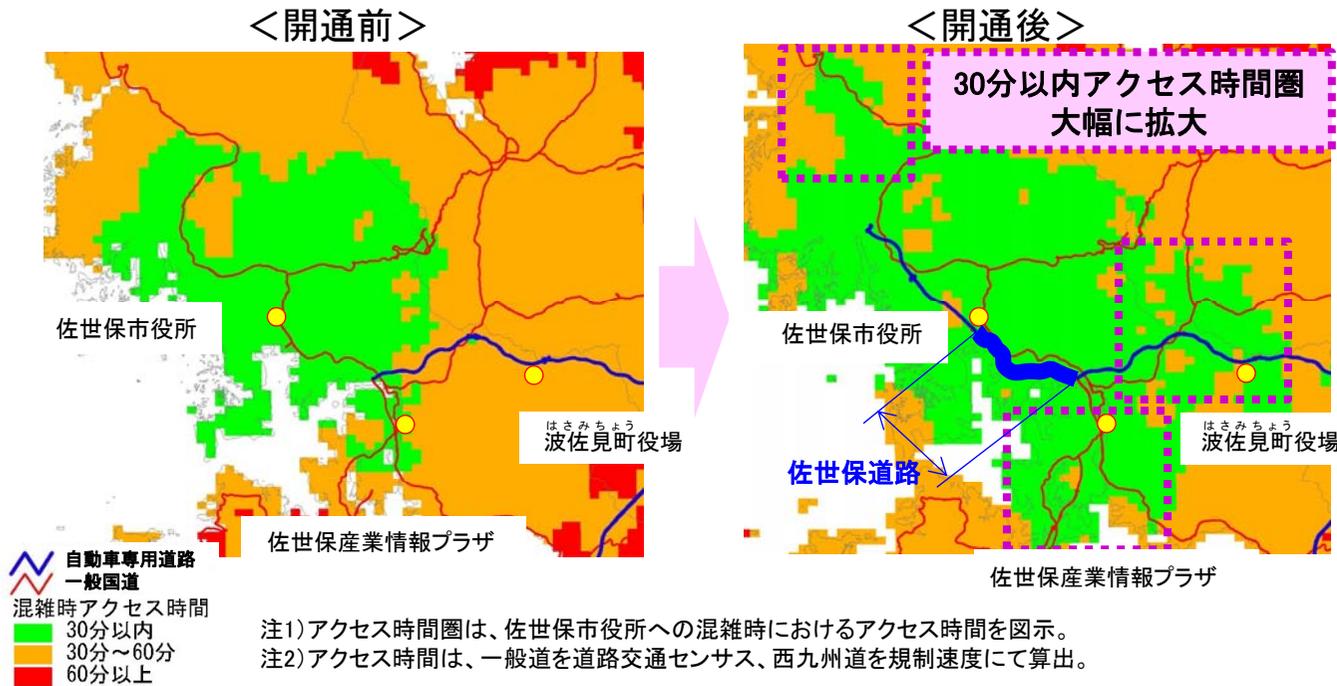
- ・フェリー埠頭と佐世保中央ICが近接しているため、輸送時間が短縮できます。
- ・混雑した一般道を通行しなくて済むことも大きなメリットです。

出典：九州商船HP

# ④国土・地域ネットワークの構築 (佐世保市通勤圏の拡大)

○混雑時における佐世保市中心部に30分以内で到達できる地域が拡大し、佐世保市と波佐見町間での通勤・通学者数が増加。

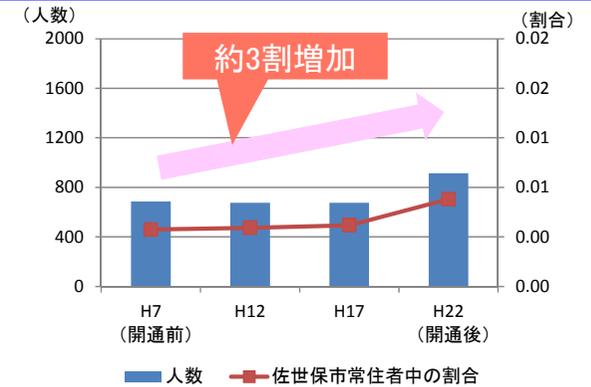
評価区間開通前後の佐世保市役所への混雑時アクセス時間圏の変化



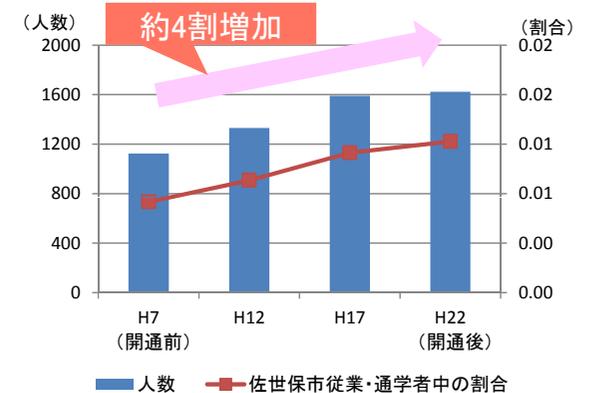
### 【佐世保産業情報プラザの企業の声】

- ・株式会社KDDIエボルバ「通勤圏の拡大により、佐世保市街や佐世保南部地域からの採用が可能になり、事業拡大をサポートした(車通勤が95%)。」
- ・株式会社HPI「佐世保市街までパートに行く人が増えたため、地元での求人に人が集まらなくなったが、逆に佐世保市街からの採用が可能になった。」

佐世保市から波佐見町への通勤・通学者数



波佐見町から佐世保市への通勤・通学者数



出典：平成7年度、平成12年度、平成17年度、平成22年度  
国勢調査(総務省)から作成。

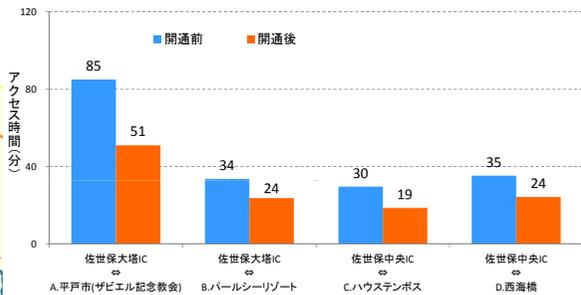
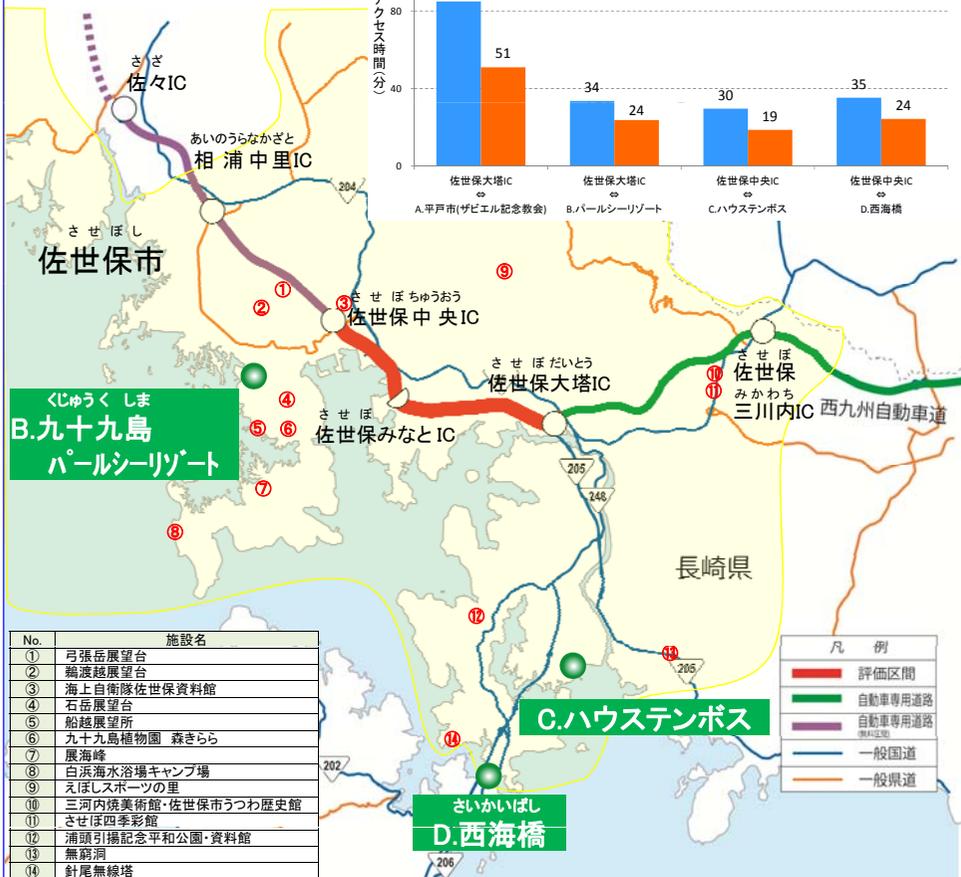
# ⑤個性ある地域の形成（観光地へのアクセス向上）

○佐世保市を中心とした観光周遊圏を形成。

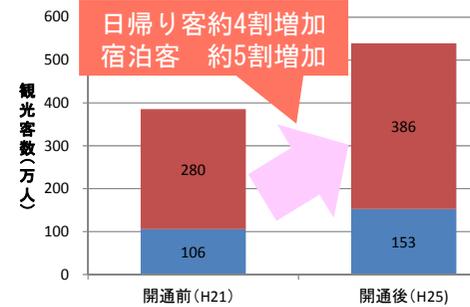
○観光客は、自家用車・レンタカーで観光。佐世保市は高速道路による利便性をアピール。

## 佐世保市内の主要な観光地のアクセス時間の変化

至 平戸市方面  
(A.ガビエル記念教会)



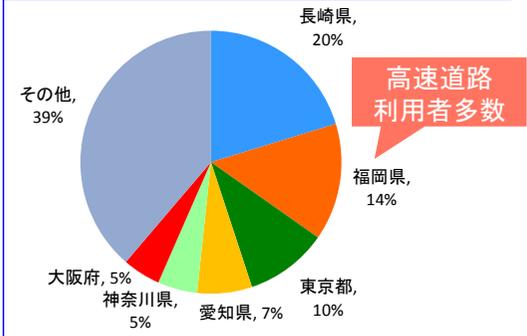
## 佐世保市への観光客数の変化



日帰り客約4割増加  
宿泊客 約5割増加

出典: 平成25年度佐世保市観光統計

## 佐世保市観光客の発地人数 比率



### A. 平戸市(ガビエル記念教会)



出典: 平戸市観光協会HP

### B. 九十九島ハーメルリゾート (海きらら)



出典: 佐世保観光コンベンション協会HP

### 【佐世保市観光コンベンション協会の声】

・高速道路を利用することで、**アクセスが便利**になりました。

・**福岡からは自家用車**、九州以外からは**空港からレンタカー**を利用する観光客が多いので、**非常に強いアピールポイント**になります。

### C. ハウステンボス



出典: 佐世保観光コンベンション協会HP

### D. 西海橋



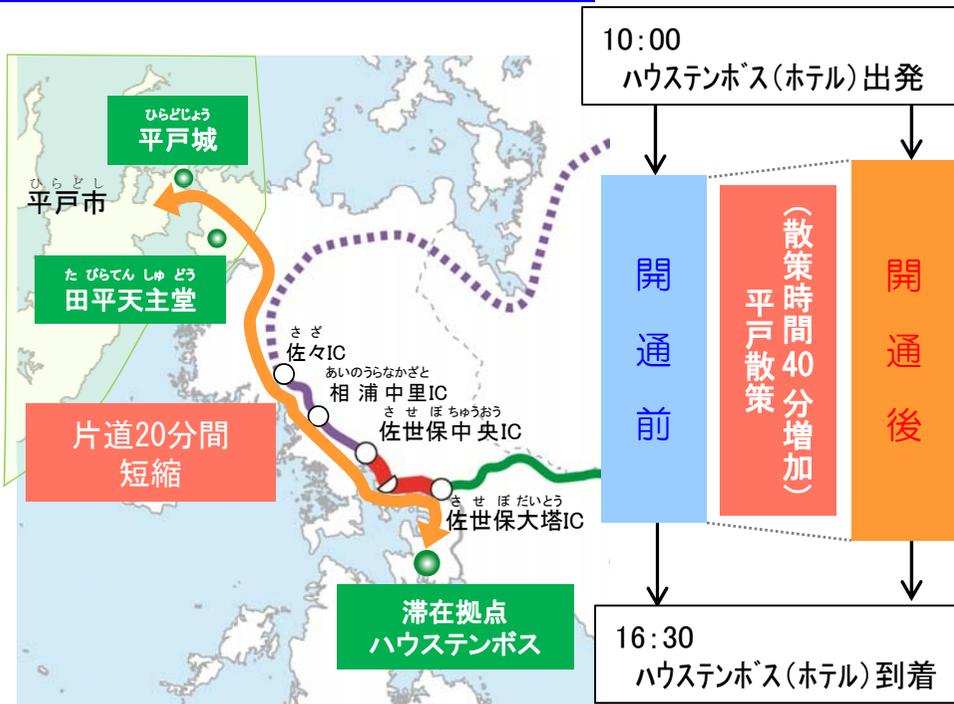
出典: 長崎県立西海橋公園・西海橋地域活性化委員会HP

注) アクセス時間は、一般道を道路交通センサス、西九州道を規制速度にて算出。

# ⑤個性ある地域の形成（バスツアーの利便性向上）

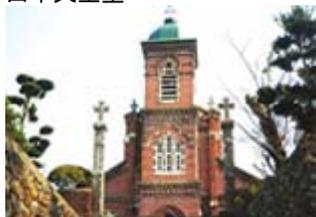
- 滞在型観光拠点からのバスツアー移動時間が短縮し、観光散策時間が増加。
- 平戸方面の日帰り観光圏の拡大により、平戸市観光客が増加。

## 滞在型観光拠点からのバスツアー経路



たひら てんしゅう どう  
田平天主堂、平戸城、オランダ商館などの散策

田平天主堂

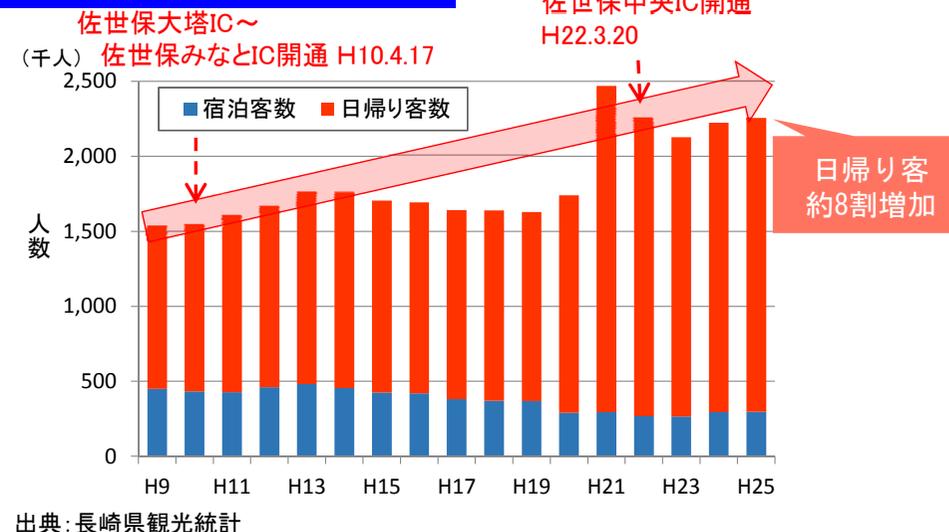


出典：ハウステンボス観光HP

平戸城



## 平戸市の観光客数の変化



### 【平戸市観光協会の声】

- ・平成22年3月に佐世保みなとICから相浦中里ICまで、平成23年9月に相浦中里ICから佐々ICまで高速道路が延伸されております。**西九州道を使用することで、佐世保市街地の混雑を避けて、平戸市に来ることができるようになりました。**

### 【ハウステンボス観光の声】

- ・佐世保道路の開通によって、**平戸へのバスツアーの移動時間が20分間短縮**しました。
- ・平戸散策は、歴史的建物や自然を楽しむことを目的にしているため、**滞在時間が長くなることは、お客様の満足につながります。**

# 4. 事業で配慮した事項

## ○新技術新工法の採用、環境への配慮

□新技術新工法の採用

□環境への配慮

【料金所及び電気室の屋根に断熱材を施工】

□環境への配慮

【料金所取付け道路に太陽光発電の設置】



夏季：外部熱量をカット

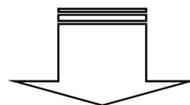
冬季：内部暖房熱の保温



# 5. 費用便益分析の結果

便益(B) (現在価値:H26)	走行時間短縮便益	4,371億円
	走行経費減少便益	455億円
	交通事故減少便益	143億円
	計	4,969億円

費用(C) (現在価値:H26)	事業費	2,162億円
	維持管理費	114億円
	計	2,275億円



費用便益比  $B/C = 2.2$

費用便益分析マニュアル（H20. 11 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22年8月に国土交通省より公表された「将来交通需要推計の改善について」にて検討することとなっていた推計手法の改善（第二段階）を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出

# 6. 評価結果及び対応方針

## ① 評価結果

- ◇ 直接便益(時間短縮・経費減少・事故減少)を対象とした費用便益比は2.2である。
- ◇ 高速道路整備による時間短縮、事故減少など大きな効果が確認された。
- ◇ 対象区間の開通により、沿線地域へのアクセス性が向上し、
  - ・ 医療機関への搬送時間が短縮し、地域の救急医療を支援
  - ・ 企業立地促進や地域特産品の物流効率化
  - ・ 通勤圏の拡大や観光客増加による地域の活性化など、様々な効果が発現している。

## ② 対応方針(案)

当該区間の開通により、時間短縮や物流の効率化など十分な効果が確認されたところである。

今後は、西九州自動車道の整備に伴い、更なるネットワーク効果が発揮されるものと期待されるところであり、交通状況を踏まえながら必要な渋滞対策について検討していく。