

## 令和2年度第1回佐賀市公共事業評価監視委員会 概要

### 1 開催日時

令和3年2月16日（火）10時00分から11時15分まで

### 2 開催場所

佐賀市役所大財別館4階4-1・4-2会議室

### 3 出席委員（敬称略）

帯屋洋之、古川健太郎、松村健、藤崎三保子、張韓模、甲木美知子、山口美由起、古賀香光（委員8名中8名出席）

### 4 佐賀市出席者

干潟建設部長、姉川建設部副部長兼都市政策課長  
江口道路整備課長  
外、道路整備課3名、都市政策課3名

### 5 傍聴者

なし

### 6 内容

#### ① 辞令交付

全委員へ辞令交付

※新型コロナウイルス感染予防のため、辞令書は机上に配布。

#### ② 審議

事前評価1件を審議

- ・【事前評価】市道天草江北島線道路整備事業  
事業担当課：建設部 道路整備課

## 7 審議概要

《審議事項》	
【事前評価】市道天草江北島線道路整備事業〔事業担当課：建設部 道路整備課〕	
道路整備課	<p>○資料4により説明</p> <p>【P2 事業の概要(1)】</p> <p>市道天草江北島線は森林公園前交差点から流通センター前の交差点までの延長約2.6キロメートルの路線である。</p> <p>このうち、嘉瀬北インターチェンジから県道鍋島停車場線の流通センター前交差点までの延長430メートルの区間が事業対象。</p> <p>なお、嘉瀬北インターチェンジは、県で整備が行われている佐賀道路(佐賀唐津道路の一部)に新設予定のインターチェンジである。</p> <p>【P3 事業の概要(2)】</p> <p>路線名：市道天草江北島線 起点：佐賀市嘉瀬町大字荻野 終点：佐賀市鍋島町大字八戸 延長：430メートル 幅員：18.0メートル 道路等級：第3種第2級 事業期間：令和3年度～令和7年度 全体事業費：3.9億円 その他：平成30年4月16日に都市計画道路へ区域の変更を実施。</p> <p>【P4 事業の必要性】</p> <p>嘉瀬北インターチェンジの開通により、交通量が増加し、渋滞の発生が予想されることから、スムーズなインターチェンジへの乗り入れを行うため、右折レーンの新設、流通センター前交差点の右折レーンの延伸が必要である。</p> <p>【P5 計画の概要】</p> <p><u>現況断面図</u></p> <p>総幅員：12.0メートル (一般部)</p> <p>内 車道幅：2.75メートル(左右両側) 内 歩道幅：2.50メートル(両歩道)</p>

(交差点部)

内 車道幅 右折レーン相当：1.5メートル（左側のみ附加車線）

内 歩道幅：1.5メートル（左側）

内 歩道幅：2.0メートル（右側）

※ その他は一般部と同じ構造となっている。

**計画断面図**

幅員：18.0メートル

内 車道幅：3.25メートル（左右両側）

内 車道幅 右折レーン部分：3.0メートル（左側のみ）

内 歩道幅：3.50メートル（両歩道）

**【P6 事業の有効性】**

鉄道と道路の結節点であるJR鍋島駅と高規格道路とのスムーズな連携が可能になることによる物流の効率化。

佐賀唐津道路及び有明海沿岸道路の沿線都市と佐賀市中心部との交流促進による市街地の活性化。

歩道拡幅による、歩行者・自動車の安全・安心な通行空間の確保。

**【P7 事業の効率性（1）】**

事業の効率性確認のため、費用便益比（B/C）を算出するものである。

費用便益比（B/C）とは、一定期間（50年間）の事業効果を総事業費で割った値であり、1.0以上であれば、十分な費用対効果が得られる事業であると判断される指標である。

費用便益比（B/C）のうち、便益（B）は走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の合計から算出される。

走行時間短縮便益とは、道路の整備により走行時間が短くなることで得られる価値である。例えば、国土交通省で定める費用便益分析マニュアルによると、平成29年度の価格において、普通乗用車1台の走行時間が1時間短縮することで、2,376円の整備効果を得られることになる。

走行経費減少便益とは、道路の整備により走行経費が減少することで得られる価値である。走行経費とは、燃料費、タイヤの交換費などの車の維持費を言う。例えば、道路の整備によって、乗用車の区間平均速度が時速5キロメートルから時速40キロメートルに速度が上がった場合、時速1キロメートル当たり1,091.4円の経費削減効果が得られるということになる。

交通事故減少便益とは、道路の整備により交通事故が減少することで得

られる価値である。事故損失額は走行台数、道路延長、交差点数に応じて増加する。

また、費用（C）は事業費（用地費は除く）と維持管理費の合計から算出される。事業費は建物の移転補償費、設計費、工事費等の合計である。維持管理費は供用後50年間の道路の維持費であり、この維持費は国の道路統計年報の実測により設定されているものである。

**【P8 事業の効率性（2）】**

本事業の費用便益比（B/C）は、費用（C）3.2億円に対して、便益（B）6.5億円となったため、2.0が算出された。費用便益比（B/C）が2.0と1.0を大きく上回っており、費用対効果が十分に得られる事業であると考えることが出来る。

ご意見、ご質問	
委員	交通事故減少便益において、交通損失額は、「走行台数、道路延長、交差点数に比例する」とはどういう意味か。
道路整備課	走行台数、道路延長、交差点数がそれぞれ増えることで交通事故の損失額が増えていくという意味である。 便益という観点からいうと、走行台数、道路延長、交差点数は逆比例の関係となる。
委員	本事業における道路拡幅に伴う土地収用により、立ち退きの対象となる物件はあるのか。
道路整備課	現時点での想定ではあるが対象物件は3件と考えている。
委員	歩道が3.5メートルに拡幅されるということであるが、この拡張幅を設ける必要性はどのようなものか。
道路整備課	道路構造令に沿って、並木のある歩道の幅員3.5mとしている。
委員長	整備路線は通学路としての利用はあるのか。
道路整備課	整備路線の周辺には、小学校は嘉瀬小学校、中学校は昭栄中学校があるが、周辺集落との位置関係からして小中学生の通学路としての利用は少ないと考えている。高校生の利用は当然あるものと考えている。
委員	計画断面図の交差点部は直進車線、右折車線、対向車線で3車線を確保するようであるが、流通センター前交差点に西側から入る断面については、佐賀広域消防局佐賀消防署西分署の交差点のように、左折車線、直進車線、右折車線、対向車線の4車線の構造である方が良いのではないか。
道路整備課	交差点部の交通量は1日当たり12,200台程度と見込んでおり、検討した結果、計画断面図の交差点形状で交通量上、問題がないことの確認を行っている。
委員	佐賀道路（佐賀唐津道路）の供用開始に伴い、更なる交通量の増加が予想され、特に大型車両の流入も増えると思われる。スムーズな車の流れを作るため、左折車線の設置を含めた検討を行った方が良いと考える。 有明海沿岸道路は、盛土崩落により通行止めとなっていたが、佐賀道路（佐賀唐津道路）も同様の盛土工法になるのか。佐賀道路（佐賀唐津道路）や今回の整備区間が使用できない状態にならないように、事業主体同士で連携を図って欲しい。
建設部副部長	久保田地区や芦刈地区の区間では、有明海の軟弱地盤により、盛土設計がなされている。深層混合処理工法を採用しており、地盤内にセメント改良した柱状の補強体を作り、その上に盛土が行われている。 現在は、従前の工法では地盤が安定しないため、定着層まで杭を打ち込

	<p>み、その上にコンクリートの床盤を据えて立体的に支持できる工法に見直しがなされたようである。</p> <p>事業主体の県では様々な技術的手法の中から安全に施工できるように検討がなされていると聞き及んでいる。</p>
委員	<p>佐賀バルーンフェスタ等のイベントで、一定期間の間、交通量が急増する場合も想定されるため、設計の中で事前に検討した方が良いと思う。</p>
委員	<p>走行時間短縮便益はどのように算出され、どのように担保されているのか。</p>
道路整備課	<p>走行時間短縮便益は、国が作成している費用便益分析マニュアルに基づき、走行時間が短縮された結果、どの程度の金銭的な便益が得られるのかを全国一律の基準のもと、算出を行っている。</p> <p>また、乗用車やバスなどの車の種別に応じ、走行時間短縮に伴う便益が定められているため、それに従って算出し判定を行っている。</p>
委員	<p>嘉瀬北インターチェンジの新設で交通量の増加が予想されるが、市道天草江北島線、佐賀道路（佐賀唐津道路）とその周辺道路において、将来的な道路交通の流れをどのように考えているのか。</p>
道路整備課	<p>天草江北島線における交通量の将来推計を行うにあたって、佐賀道路（佐賀唐津道路）や有明海沿岸道路等を含めた道路交通全体のネットワークで推計している。</p>
委員長	<p>佐賀道路（佐賀唐津道路）が開通した場合、バイパス等の周辺道路の交通量インターからの流入により増加すると考えていた。しかし、逆に西部環状線は通過交通の減少に伴い、交通量は若干減るということか。</p>
道路整備課	<p>佐賀道路（佐賀唐津道路）、有明海沿岸道路は西部環状線の代替路線となるので、整備後は交通量が減少すると推計している。</p> <p>一方で、今回の整備区間は、嘉瀬北インターチェンジ新設の影響で交通量が増えるものと見込んでいる。</p>
委員	<p>嘉瀬北インターチェンジはいつ完成予定なのか。</p>
道路整備課	<p>嘉瀬北インターチェンジの整備は県の事業となっており、現時点で完成時期の公表はなされていない。</p>
委員	<p>道路拡幅する場合、南側の水路は暗渠になるのか。</p>
道路整備課	<p>今後、暗渠にするか、もしくは水路を迂回させるか等の工法を検討していく予定である。</p>
委員	<p>嘉瀬北インターチェンジに信号機は設置されるのか。</p>
道路整備課	<p>今後、検討を行っていく予定である。</p>
建設部副部長	<p>信号機設置の判断は佐賀県警の管轄である。</p>

委員	佐賀道路（佐賀唐津道路）の各インターチェンジに乗降口が出来るようであるが、その必要性はあるのか。各インターチェンジの距離が短いと感じる。
副部長	各インターチェンジで分散して乗降することで、交通をスムーズにしたいというのが県の考えであると聞いている。
委員長	委員皆様の意見の中では本事業の問題点の指摘は無いように思う。本委員会としては、事業実施について妥当であるということで、よろしいか。 （委員全員の賛成） それでは、全会一致で（事業を実施することが）妥当である、と意見書に記載させていただく。
<b>【審議結果】</b> 事業を実施することを妥当と判断する。	