

令和5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6年2月9日（金）10時30分から11時40分まで

2 開催場所

佐賀市役所 4階 大会議室

3 出席委員（敬称略）

帯屋洋之、舩津和弥、大野雅生、藤崎三保子、張韓模、甲木美知子、石丸栄美子、古賀香光（委員8名中8名出席）

4 佐賀市出席者

堤建設部長、江頭建設部副部長兼建設監理課長、澤野道路整備課長、道路整備課3名、建設監理課3名

5 傍聴者

2名

6 内容

再評価2件を審議

- ・【再評価】植木橋木角線道路整備事業
事業担当課：道路整備課
- ・【再評価】川副中央幹線道路整備事業
事業担当課：道路整備課

7 審議概要

<p>《審議事項》</p> <p>【再評価】植木橋木角線道路整備事業〔事業担当課：道路整備課〕</p> <p>○資料4により説明</p>	
<p><意見・質問></p>	
委員	費用便益比B/Cを算出していない理由を教えてください。
道路整備課	本事業で活用した国の交付金に求めがないためである。
委員	(19～20ページ) コスト縮減の金額はいくらか。
道路整備課	他事業の建設発生土を受け入れて新規土購入を縮減した金額が470万円。田の表土を有用利用して処分費用を縮減した金額が250万円。仮設材を流用して縮減した金額が140万円。合計で約860万円のコストを縮減している。
委員	資料中にそれらの数値を記載してもらえれば分かりやすい。
委員	(20ページ) 仮設材のコスト縮減額140万円の積算のやり方を簡単に説明してほしい。
道路整備課	特殊な鋼材となり、イメージとして購入10万円程に対してリース代が7万円程。本事業の一次施工と二次施工の2回使用することで140万円を算出している。他の橋梁拡幅工事での使用を検討しているが、その分は今回の金額には含んでいない。
委員	(7～9ページ) 渋滞の説明について、前回評価時に委員でなかった者も分かるよう、状況写真だけではなく交通量といった数値も示してほしい。 (19ページ) 建設発生土の有効利用について、国・県・市の調整会議のようなものがあるのか。それとも佐賀市のみで調整するのか。
道路整備課	交通量については、手元に数値がないため、後日資料を出したい。 建設発生土について、田の表土は県事業のほ場整備事業の調整会議にて調整した。建設残土は佐賀市の事業間で流用が可能であったため、市のみで調整した。本事業に関わらず国や県などの事業情報を取得しながら、残土の有効活用を行っており、ケースバイケースとなる。
委員	前回の再評価の結果について、委員からどういう意見が出て、どのように工事に反映させたのかといったことも資料にしてほしい。
道路整備課	交通量の件と併せて、後日資料を出したい。
委員長	事業期間が前回再評価時の令和4年度までから令和7年度までに延びた理由は何か。

道路整備課	ほ場整備事業が令和6年度までとなり、その用地買収等の関係で本事業の期間を延長した。
委員	(20ページ) 仮設材は特殊な鋼材と説明があったが、特殊であれば頻繁に使用しないと思う。別途、置き場が必要になるのか。
道路整備課	H形鋼を組合せて使うものであり、一般的なリースの鋼矢板からすると特殊なものとなってくる。川の中にクレーンを置く仮設材となる。本事業の一次施工と二次施で使用するため、置場は本事業のヤードとなる。
委員長	具体的には橋梁工の足場とかか。
道路整備課	杭を打ち、その上に覆工板を乗せてステージを作るが、その骨組みである。
委員	昨今の人件費や資材価格の高騰は、事業進捗等に影響があるのか。
道路整備課	影響があり、最終的には今の事業費10億6千万円を上回る可能性がある。国の交付金を活用しており、予算関係で事業進捗にも影響が出てくる可能性もある。
委員	国道34号の渋滞について、サンライズパークのイベントで遠くまで混んでいる実感があるが、交通量の数値はその状況も加味したものか。
道路整備課	加味していない。
委員長	交通量の見通しのようなものも、後日いただく資料に入れてほしい。 事業費は、5年前の評価時が8億4千5百万円、今回が10億6千万円となり、今後も人件費や資材の高騰等で上がっていくことも考えられるが、やむを得ないと思われる。 意見いただいた追加資料の配布を条件として、本事業は「継続」でよろしいか。 (委員全員の賛成)
【審議結果】 事業を継続することを妥当と判断する。	

<p>《審議事項》</p> <p>【再評価】川副中央幹線道路整備事業〔事業担当課：道路整備課〕</p> <p>○資料5により説明</p>	
<p><意見・質問></p>	
委員	<p>(17ページ) 費用便益比B/Cは昨年度と比較して、費用Cが増加するのは理解できるが、便益Bが減少するのはなぜか。</p>
道路整備課	<p>大きな要因は事業期間が2年延びたことによるものである。効果発現が遅れる分、便益も減るという計算である。</p>
委員	<p>(9～10ページ) 歩道等の幅員について、3.5mと1.5mがあるが、新郷本町の用地取得が未だできていない区間が1.5mのままになっているということか。</p>
道路整備課	<p>7ページで確認いただきたいが、新郷本町の区間と川副インターチェンジ付近の区間を両歩道とし、それ以外の区間を片歩道としている。</p>
委員	<p>片歩道区間は交通量が少ないからか。</p>
道路整備課	<p>歩道設定の考え方としては、両歩道が住宅地の区間であり、片歩道が主に農地の区間である。片歩道区間も近隣には住宅があり、それが東側に集中しているため、東側に片歩道を計画している。</p>
委員長	<p>基本的に通学路が両歩道区間になっているようである。</p>
委員	<p>(10ページ) 事業の進捗率は令和5年12月末時点で約40%とあったが、昨年度評価時は何%だったか。</p>
道路整備課	<p>約30%であった。</p>
委員	<p>残り2年の事業期間で60%進捗することは可能か。</p>
道路整備課	<p>これまでは用地買収が中心であった。今後は工事となり進捗が大きく図られるため、可能と考えている。</p>
委員	<p>有明海沿岸道路の工事がまた延びる可能性はないのか。費用便益比B/Cが2年の事業期間延長で減少し、1.1となっている。さらなる延長で基準の1.0を割り込む可能性はないのか。</p>
道路整備課	<p>その場合、延長する期間にもよるが、B/Cの基準を割り込まないよう、有明海沿岸道路と調整しながらやり方を考えていく。</p>
委員長	<p>事業完了時期が遅れることによって便益Bが減少することだが、完了後の便益なので事業の延長期間は保留されるべきだとも考えられる。国の基準等を参照しながら計算されていると推測するが、B/Cの計算は難しいところがあり、仕方ない部分もあると理解する。</p>

委員	(10ページ) 新郷本町の用地交渉は住宅が多いと思うが、順調に進んでいるのか。
道路整備課	住宅や事務所が中心の用地交渉となっている。今のところ計画通りに進んでいる。
委員	両側歩道の計画であるが、現道の両側とも用地交渉するのか。
道路整備課	基本は東側を用地交渉させてもらう。交差点付近は右折レーンができて幅員が広がるため、両側を用地交渉させてもらう。
委員長	新郷本町交差点の右折レーンの長さはどのくらいか。
道路整備課	30m。
委員長	南部バイパスにて、佐賀空港工事用ダンプが多く通っており、時間帯によっては右折レーンが不足して大渋滞が起きている。開通後の交通量を1日あたり8,500台と予測されているが、当初の計画通りにならない場合もあるため、余裕がある方が安全面ではよいのではないかと思う。本事業への意見ではなく、今後の事業へのコメントとして捉えてほしい。
道路整備課	交通量が1番増加するのは、川副インターチェンジが有明海沿岸道路の終点となる期間である。全線開通した時が8,500台になり、終点のインターチェンジになる時が1万数千台になると推計している。その時であっても、30mで余裕が持てる計画としている。
委員長	本件は昨年度に引き続きの再評価であったが、国事業の有明海沿岸道路と連動する状況もあるため、本事業は「継続」でよろしいか。 (委員全員の賛成)
【審議結果】 事業を継続することを妥当と判断する。	