

# 平成21年度第3回佐賀県公共事業評価監視委員会

日時：平成21年10月21日

13:30～17:00

場所：特別会議室A

(開 会)

三根事務局長（県土づくり本部 建設政策監） それでは、定刻となりました。委員の皆様、先週の第2回委員会に引き続きまして、本日、大変お忙しい中、公共事業評価監視委員会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。

これより平成21年度第3回佐賀県公共事業評価監視委員会を開催いたします。

本日も前回に引き続き、事業採択後10年を経過した時点で継続中の地区及び再評価実施後5年を経過した時点で継続中の地区の再評価をご審議いただく予定でございます。

早々に、議事に入りたいと思いますが、本日は、古賀委員、齊藤委員、長委員、愛野委員、4名の委員がご都合により欠席となっております。

この後の議事の進行につきましては、荒牧委員長にお渡ししたいと思いますので、荒牧委員長、よろしく願いいたします。

荒牧委員長 はい、それでは、今日はたくさんの箇所がありますので、早速始めたいと思います。

その前に、前回下水道の議論をした際に、維持費のことについて少しわかりにくいところがあったので、説明していただけますかと宿題をだしていましたが、事務局のほうから説明があるということですので、先にその話を聞きたいと思います。よろしくお願いいたします。

○説明者（下水道課荒木係長） 下水道課の荒木と申します。

先日の評価委員会の時に、嬉野処理区とみやき町処理区、これにつきましての費用、特に維持管理費につきまして、両市町の間で4倍を超える違いがあるということについて、十分な説明ができませんでしたので、今日、この場をお借りして説明させていただきたいと思います。

それでは、嬉野市とみやき町の費用の相違点ということで、今からご説明させていただきます。

まず、下水道の費用効果の分析につきましては、下水道事業における費用効果分析マニュアルというものが、平成10年に発行されておまして、これに基づきまして、同じような考え方で行っております。最新版としましては平成18年11月版となっております。その中に現在価値比較法での分析手順ということで、次のようなことが書かれております。年度別に建設費・維持費及び整備による便益を算出し、現在価値化したものの総和の比をも

って、費用便益比とする。また費用につきましても年度別の費用を算出し、現在の価値に換算し、合算することとなっております。

費用の部分を少し詳しく説明しますと、対象とする費用として下水道施設、これは処理場及び管路、場合によっては大型の中継ポンプなども含まれますが、両市町ともその様なものはありませんので、今回は処理場と管路がメインとなります。これにかかる建設費、改築費を含みます。それと用地取得費、その後の維持管理費になっております。対象期間としましては、事業着手から整備完了後50年目までの期間ということで、今回の両市町とも平成12年着手で平成30年完了ということになりますので、平成80年までの期間ということになります。

また、基準年次としましては、事業評価の実施年度ということになりますので、今年度、平成21年度となります。次に基準値ということで、ここは後ほど関係してきますが、耐用年数、管路、マンホール及び処理場の土木建築、これにつきましては耐用年数50年となっております。

また、処理場の機械、電気につきましては15年ということになっており、社会的割引率が4%、これは価値に対する補正ということになります。たとえば言うならば、現在の100円と将来の100円では現在の100円のほうが価値があるということで、将来の費用を割り引いているものです。

それでは、嬉野市とみやき町の処理区域の概要の確認ということで、もう一度整理をさせていただきます。

事業期間はどちらも平成12年から平成30年まで、一部の供用開始はどちらも平成18年で、次期の違いがありますけれども3月と6月となっております。

全体の計画面積としましては453haと513haで、いくぶん、みやき町のほうが広がっております。

また、計画人口は14,700人と19,100人で、これもみやき町のほうが多くなっております。

処理方式は、嬉野市のほうがオキシデションディッチ法、みやき町のほうが嫌気好気濾床法といいまして、簡単に言いますと、嬉野市の場合のオキシデションディッチ法というのは、汚水が流れる流水のプール、それと、上水と汚泥を分離する最終沈殿池の構成となっております。

また、嫌気好気濾床法という方法は、嫌気というのは酸素がない状態で有機物を分解する微生物、好気というのは酸素のある状態で有機物を分解する微生物で、これらをろ材に付着させまして、そこを通すことによって、各々の微生物により汚泥を分解処理するという方法になっております。

あと、処理能力、これは嬉野市が13,800 $\text{m}^3$ /日、みやき町が9,600 $\text{m}^3$ /日。この部分、処理人口は嬉野市のほうが少ないのに処理能力が多くなっていますが、これは、定住人口のほかに嬉野市の場合は温泉旅館の汚水の分、あと、大型の病院が2箇所ありますので、そ

の分の流入を計画処理人口とは別に流入負荷として考えております。その違いになっております。

前回、大きくは建設費と維持管理費ということでお示ししておりました。それを各々に管路にかかる部分、あと、処理場については、土木・建築、機械・電気、用地と分けております。維持管理につきましても管路の分と処理場の分に分けております。

前回ご指摘いただいたのは、維持管理費のトータルが55億と12億ということで、4倍強の違いがあるということでした。維持費の話に入る前に、処理方式が違うということで建設費も違いますので、建設費含めてご説明させていただきたいと思います。

まず、建設費の管路につきましては、嬉野市の約88億に対し、みやき町が140億ということで、1.6倍ほどになっております。

これは、嬉野市の面整備が比較的面的な広がりを持って整備されていることと、みやき町のほうが、どちらかという、小集落・中集落を幹線でつなぐような格好になっていることにより、管路延長自体がみやき町のほうが長いということが要因としてあります。

あとは、前回、嬉野市からも説明がありましたように、地形的に盆地で、自然流下でほとんど対応できる。また、河川や国道県道の横断が少なく、ほとんど開削での工事ができる。埋め戻しについては、掘削土をそのまま流用して使うことができる。などから、建設コストが低く抑えられております。

また、逆に、みやき町のほうは、管路自体の延長が長いことのほかに、町全体がある程度低平地でありますので、縦断勾配を確保するために、途中途中にマンホールポンプが必要になってきますので、その部分でのコスト高。それと、低平地であることによって、埋め戻しに改良が必要なこと、などで、この差が生じております。

あと、その下の3項目が処理場にかかる費用ということで、嬉野市が3つあわせて約67億5千万、みやき町のほうが全部合わせまして86億ということで、こちら、みやき町のほうが高くなっております。

先ほど、処理方式の違いということで、嬉野市のほうの処理方式が、大きな流れのある水槽と上澄みと汚泥を分ける水槽、大きくは2つの施設と、大きな水槽のほうでバッキといいまして、空気を嫌気微生物の活動を促すためにバッキする施設程度で良いため、どちらかという構造が簡単ということで、費用が安くなっております。

あと、みやき町のほうの施設につきましては、構造自体が若干複雑になるということと、現地を見ていただいたときには建物自体が2階建てもしくは3階建て程度の大きさでしたけれども、実際は地下の部分がそれと同等の分ありまして、構造体自体が大きいこと、軟弱地盤で基礎も嬉野に比べて費用がかかることなどから、トータルの建設費が高くなっております。

あと、土木と機械と比べて機械費のほうが高くなっておりますけれども、先ほどの耐用年数のところで、土木工事については耐用年数50年ということですので、新築1回と改築1

回分。ところが、機械・電気につきましては耐用年数が15年ということになりますので、1回目の建築のほかに改築・更新が3回ないし4回必要になるということで、費用が大きくなっております。

それでは、維持管理のほうに入らせていただきます。まず管路のほうですけれども5億5千万と16億で、3倍くらいの違いになっております。

処理場の維持管理費と比べますとオーダーが違ってくるくらいの費用の差になっております。ただ、ここで両市町では3倍ほどの違いがあって、これにつきましては、先ほどの説明の一部と重なりますけれども、管路延長自体が長いこと、あとは、縦断を確保するためのマンホールポンプの数が多いため、それにかかる電力費用等が必要になってくるということで、差が生じております。

次に処理場の費用になります。備考の欄に書いておりますけれども、嬉野町につきましては費用関数をさらに2倍ということを書いております、みやき町につきましては実績の積み上げということを書いております。

費用関数といいますのは、統一的な経済比較を行うために、ある程度全国的に事例のあるものについては、処理方式別に、処理量に応じて、おおよその目安となる費用を算出する式がございます。オキシデションディッチの場合にはその費用関数があるため、それを基本としております。

ただし、嬉野町の場合には、18、19年度に実績として維持管理費が発生しておりまして、それとの乖離が約2倍あったということで、その後の平成80年までの費用を全て倍にした、高めの費用を今回のB/Cの基礎としております。

かたや、みやき町につきましては、費用関数になるものが、まだ比較的新しい工法であるため、ございませんので、費用の部分を積み上げて算出したものとなっております。大きくは電気料金、薬品費、簡単な補修費、汚泥の処分費、外部に委託する運転管理委託費等であります。

これらで差が生じていることがわかったわけですが、嬉野市が費用関数での値を2倍したという部分が、ちょっと、気になるところでありまして、18、19年度の実績の部分、また、全体の計画汚水量に対して6分の1程度の量の時の実績ということでもありますので、それを全て、今後、平成80年まで全て2倍ということにすると図のような違いが生じてまいります。

白で示しておりますのが、嬉野市さんのほうで当初考えられた処理場の維持管理費、この部分の全ての合計ということになります。また、下のほうが、2倍までする必要はないのではないかということで、今回シミュレーションを新たに行ったものであります。こちらで、処理場の維持管理費を見直しますと、黄色で書いております部分が変わった部分ですが、処理場の維持管理費が約27億ということで、管路を含めましても28億弱ということになります。

まだ、この状態でも嬉野市とみやき町の間では、2倍強の差があるということになっておりますが、これにつきましては、処理方式のところでお話ししましたように、みやき町のほうが、汚泥の発生量が非常に少ない、嬉野市のオキシデションディッチ自体も、佐賀などで行われている標準活性汚泥法に比べると少ない手法ではあるのですが、より、みやき町のほうが少なくなるということで、その分の費用。また、嬉野市のほうは、水の流れを発生させる必要があることと、バッキに伴う電力の消費が大きいと、電力代に差がつくような結果になっております。

ちなみに、19年度実績での管理費用では、嬉野市が約3,000万、みやき町が1,200万となっております。このうち嬉野市の電気代が330万、みやき町が230万ということで、電気代で100万ほどの差があり、汚泥の処分費としては、嬉野市が200万、みやき町は汚泥処分費は必要なかったということで、量が少ないですけれども、19年度だけで見ても約300万の差が生じております。

このようなことから、前回、嬉野市の処理場の維持管理費をお示ししました分は、県のほうもチェックが充分できていなかった部分がありますが、このくらいの金額が妥当ではないかと考えております。

これによります、嬉野市のB/Cについては、従前が1.41、今回のコスト見直しを行った場合には、B/Cが1.61ということで、上がることになります。

ただ、事業評価自体は事業主体が行うこととなっておりますので、今回嬉野市が、あえて維持管理費について少し高めを設定したこと自体は、結果的にB/Cも1.0を超えておりますので、尊重されるべきではないかと考えております。

以上で、説明を終わります。

荒牧委員長 はい、どうもありがとうございます。何かご質問ありませんでしょうか。今の図はそのまま残しておいてください。先ほどの分でちょっと確認ですが、処理場が3つありますけど、それを足した分の左側の合計をもう1度言ってもらえませんか。

説明者 建設費が67億5千万です。

荒牧委員長 右側のほうは。

説明者 みやき町のほうが86億です。

荒牧委員長 だいたい、20億ぐらいの差が出るわけですね。だから、みやき町のほうは処理場に関しては20億ぐらい高つく。それで、維持費についていうと、これは少し下げでありますけど、2倍のままにすると30億ぐらいの差が出る。というイメージになるのですね。

説明者 はい。

荒牧委員長 ご理解いただけましたでしょうか。

ちょっと、4倍となると非常に極端なので、このように、処理場のところをみても、初期投資にお金をかけて維持費を安くするか、初期投資を安くして維持費を高く払うか、

その判断ですね。

よろしいですか、これで。大体理解していただけたでしょうか。少し極端すぎるので、なかなか素人の方にはわかりにくいかもしれないですが。

川本委員 ほとんど同時期にスタートしていますが、その方式のどちらを選ぶのか、微生物を使うものと、プールを使用する方式とか。それは、各市町にまかされているのですか。

説明者 そうですね。嬉野市のオキシデションディッチというのは、だいたい、中規模のところでは、今、一般的によく使われている方式ということで、普通に判断すればこちらになるかとおもいます。

逆に、みやき町さんが採用されている、嫌気好気濾床法というのは、県内でいいますと、江北町あたりで平成7年頃に導入したものが最初ということで、まだ、費用関数がないというくらいに、全国的に見ても比較的新しい手法ということがあります。

そういうところで、謳い文句だけで飛びつかれるのか、実績のあるものを選ばれるのかということもありますし、嬉野市の場合には、先ほど申しましたように、温泉旅館の流入というものを考慮しておりますので、負荷量が状況によっては変動が著しいということがあり、その対応はオキシデションディッチのほうが、汚水を流す速度やパッキの時間を調整することによって、負荷変動には柔軟に対応できるという面もあり、そういう背景の違いがあって、選択に違いが出たのではないかと思います。

荒牧委員長 よろしいですか。

鳥井委員 下水道の維持管理というのは、行政側の負担だけなのですか、個人負担というのは、もともとないのですか。

説明者 いえ、下水道の事業につきましては、基本的には利用者に負担していただくこととなっております。建設費につきましては、下水道に加入する時の負担金ということで、一時的にお支払いしていただき、維持管理費と建設費の長期の返済分については、毎月の個人さんの汚水の使用に対しての使用料という形で負担していただいていることとなっております。

鳥井委員 ということは、私たち使う側からすると、みやき町のケースのほうが、利用者にとっては、負担率が非常に低いということになるのですか。

説明者 建設費の国からの補助金を除いた残りの部分、これにつきましても、形を変えて利用者に負担していただいておりますので、トータルで考えると変わらないとは思いません。

鳥井委員 最初に多く出すか、使用料で多く出すか、どちらかということですね。

説明者 はい、それも含めてトータルで償還計画、プラスマイナスゼロになるような料金を設定するということになります。現実的には、都市部では収支が取れているのですが、九州含めて地方の主幹都市、佐賀あたりでも、まだ、下水道だけで採算が取れる状態

にはなっておりません。

鳥井委員 はい、ありがとうございます。

荒牧委員長 よろしいですか。

川本委員 今回みたいに嬉野市が低く見積もられているということになると、維持費を下げるというのは困難になってきませんか。その利用者の。

荒牧委員長 維持費というか、使用料ですね。チャンスがあるということですよ、今の償還計画よりは、もう少し安くなる可能性もあるということ。

牟田本部長 ただ、たぶん一般会計から繰り入れをしているはずですから、その繰り入れを減らしていくことに、まず、なるでしょうね。

荒牧委員長 そうでしょうね、実際的には。

牟田本部長 利用料金でまかなえていないですから。

説明者 理想としては、プラスマイナスのバランスが取れるような、料金を設定できればいいのですが、そうすると、水道料金より高くなってしまいうような状況になりますので、現実的には同等規模の自治体の料金と比較したりして、料金を設定せざるをえないような状況です。

荒牧委員長 だから、市町のほうの税金の投入が多くなる可能性があるかということの中で、実際に利用者に負担していただく分は、他の自治体と比較して設定されているということ。

牟田本部長 たぶん月々3千円、4千円程度に設定されていると思いますが、本当に、利用者に全てを負担していただくことになると、2千円程度上乗せしなければならないことになりますので、利用者の方は、下水道に切り替えるときには、現在の汲み取り費や単独浄化槽の維持費と比較されますので、単独浄化槽で毎月の点検料や年1回の清掃料を平均すると、概ね3千円程度になりますので、それより千円程度であれば高くなっても、というのが、なんとなく県民の方の許容範囲ではないかと。だから、4千円程度。それを家族の人数割りで付加されている自治体もあるし、水道の使用料の割合で付加されている自治体もあるし、そこはいろいろなのですけど。

荒牧委員長 はい、よろしいですか。少し極端すぎたので、ご説明いただきましたけど、だいたい皆さん納得できて、大きな違いがあるということで、特に、みやき町の新しい方式というのは、私たちもあまり聞いたことのない、嫌気好気濾床法というのは、新しい方法なのでしょうね、維持費を少なくするような方法として考え出された方法ということ。

牟田本部長 もともと、小型の集合処理にはあったのです。ただ、なかなか大型のものは安定して使用できるものが作れなかったのですが、だんだん技術が発達したため、ある程度大型のもの、1万人規模でも使えるようになったということですよ。

荒牧委員長 難しいですね。オキシデションディッチというほうは、我々の土木工学科の隣に人口の大きな池がありまして、初めて使ったものがありまして、その卒業研究発

表や修士論文発表とかで、何度も聞きまして、これがいかに優れているかということで、先程の説明のなかにもありましたけど、負荷の変動に対して、相当柔軟に対応できるということで、学生たちが一生懸命説明していましたので、覚えているのですが、嫌気好気路床法のほうは始めて聞きましたので、どういう特徴があるのでしょうかね。

牟田本部長 嫌気好気路床法のほうも調整水槽というものを別に作って、そこに汚水を一旦貯留して、そこから定量的にポンプで送る装置を作れば、負荷の変動にもある程度は対応できるのですが、ただ、それにもお金が掛かりますので。

荒牧委員長 なるほど、お金がかかるということですね。

ただ、一つだけ言うておきますと、先程、管路のところの維持費については、50年間の数字を示してありますが、本当はどうなるかはわかりませんよね。

福岡市などは亜硫酸ガスが発生して、コンクリートがボロボロになっているところが箇所もあって、その対応なども行っておられると伺っておりますから。

まあ、私たちは死んでしまっていますが、残った人達が、将来、このように大きな施設を作ったことが、先輩達はいったいなにをやっていたのだと言われるようになるのか、良いものを残してくれたと言われるようになるのか、土木技術者は50年、100年でどうなっていくのを見守っているわけですが、我々は先輩達の、たくさんの土木の遺産を引き継いで、これだけ豊かな生活をしているわけですが、お荷物を残してしまう可能性もあるということが、緊張感を持っていかなければならないところですから、あまり信用できないのだけれど、今のところ、こういうことになるということで、ご理解ください。

少なくとも、佐賀にとっては下水道というのは、目の前の水辺風景がきれいになるということで、他の地域よりも、はるかに効果がわかりやすいところですから、案外、問題なく事業が実施していけるのではないかという感じがしますけれど、普通は海に排水してしましますので、海の汚れが綺麗になるといっても、あまり目立たないですけど、佐賀の場合は目の前のクリーク等が綺麗になるので、わかりやすいのかなという感じがします。この前、みやき町の方も仰っていましたけれども。そうかな、と思って聞いておりました。

どうもありがとうございました。少しは、皆さん方にもご理解いただけたようですので。

説明者 ありがとうございました。

荒牧委員長 皆様方にも、ご理解いただけたようですので。

それでは、いよいよ本番ですけれども、少し時間がかかりすぎましたので、急いで、進めていきたいと思えます。皆さん、少し短めをお願いしたいと思います。

まず、街路整備事業のところ、まちづくり推進課さんのほうから、あの、仰っていただくときには、右側の調書番号を、まず、最初に仰っていただいて、どの資料を見ればいいのかを明らかにしてください。お願いいたします。

## 街路整備事業（内町迎田線）

説明者（西村まちづくり推進課長） まちづくり推進課長の西村と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、資料の赤のインデックスの1番をご覧くださいませようお願いします。街路整備事業の内町迎田線の説明を始めさせていただきます。

まず、街路事業とはということで、街路事業は都市計画事業ということで位置付けられておりますが、まず都市計画。

都市計画事業については、3つの計画からなっております。土地利用に関する計画、これは、市街化区域や市街化調整区域の土地利用に関する計画や、線引きしていない都市については、用途地域の土地利用に関する計画。2番目として、都市計画道路、公園、公共下水道など、都市に必要な都市施設に関する計画。3番目として、土地区画整理事業などの面的事業に関する市街地開発に関する計画。3つの柱からなっておりますが、街路事業は都市施設に関する計画の一つとなっております。

県内の都市計画決定路線は、現在355路線あり、延長が590km、そのうち整備済みのものが、全体で337kmということで、整備率が57.1%となっております。

次に、街路の機能でございますが、街路にはいろいろな機能がございまして、として交通処理、沿道利用としての機能。これは、街中の道路に限らず、校外部の一般の道路の機能と同じかと思えます。

2番目として、居住環境を形成する機能ということで、通風、採光、緑化、オープンスペースの提供など、いろいろな機能があります。

他にも道路の下に電気、電話、上下水道、ガス管などの公共施設の収容空間としての機能、また、街区の形成機能、沿道利用などの市街化の誘導機能など、様々な機能があるところでございます。

それで、街路事業の目的ですが、都市における円滑な交通の確保、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成ということで、安全で快適な都市の実現を図るため、街路整備事業を行っているところでございます。

次に、再評価の箇所になっている内町迎田線の位置ですが、武雄バイパスがありまして、夢タウンを少し通り過ぎると、武雄高校が左手にありまして、そこから武雄温泉街、楼門のほうに入っていく道があります。ちょうど角が武雄郵便局になっております。ここから楼門を通り過ぎて街中に入るところまでが、内町迎田線となっております。そのうち、今回の街路整備事業区間の延長は135mとなっております。

事業の概要ですが、延長135m、幅員20m、全体事業費が1億8千万、事業期間が平成12年から平成22年度までとなっております。

事業の目的ですが、現道は歩道が狭く、通勤・通学などの時に自転車・歩行者が自動車と輻輳し危険な状況となっているということで、交通安全の確保を目的として事業を行っ

ております。

先程の位置図を拡大したのですが、平面図の左側が国道34号線の入り口で、右手の奥のほうに入ったところが楼門になっており、下のほうが武雄の市役所です。事業区間は、市役所前交差点から温泉入口交差点までの135mということで、このうち赤で着色している部分は整備済みのところでございます。今は、こちらに線路が高架化されておりますが、この部分は旧線路敷で、もともと、平面で踏切があった箇所から温泉入口までの区間が、まだ未整備となっており、今後、整備を行っていくこととしております。

少し見難いですが、この写真は、武雄温泉の楼門のほうから武雄高校、北から南を見た状況であります。既に高架になっておりまして、写真の乗用車のすぐ後ろのところも、もともと、踏み切りのあったところになります。

現在も歩道が未整備ということで、当初の事業目的である、歩行者・自転車の安全確保が確保できていないため、事業を継続し、早期完成を図りたいと思っております。よろしく願いいたします。

荒牧委員長 はい、それでは、ご質問ありましたら、よろしく願いします。なにかありませんか。

説明者 補足で説明させていただきます。資料の赤のインデックス1番を見ていただきたいのですが。

昨年、議論していただいたのですが、街路には、一般の道路と違って、他にもいろいろな機能があるというお話がありまして、費用対効果については、三便益、時間短縮、経費減少、事故減少ばかりではないとのことでしたので、今回、延焼防止と沿道緑化の便益を検討させていただいております。

この内町迎田線については、平面図の下のほうが市役所になりますが、市役所の前に公園がございます。また、線路をはさんで温泉入り口交差点側にも、区画整理事業のほうで広場を作ることになっておりまして、ここ一帯が、沿道に民家がないということで、延焼防止便益については計上しておりません。

基本的に、延焼防止便益については、幅員12m以下の道路を12m以上に拡幅する場合に、延焼防止の便益を計上できるのですが、今回の場合は、道路の片側が全て公園で民家がないということで計上しておりません。

沿道緑化便益については、1,600万円を計上させていただいております。

ということで、費用が2億1,500万円、便益が2億7,800万円となり、B/Cが1.3と計上しております。

以上です。

荒牧委員長 はい、なにかご質問ありませんでしょうか。

皆さんが意見なければ私のほうで。少し教えてください。このような短い、135m程度の道路でも、事業というのは、普通、十数年もかけてやるものなのですか。

説明者 この事業の場合、道路の東側のほうは、武雄市の区画整理事業で施工しております。また、もともとの線路を高架のほうに切り替えを行っておりますので、街路事業単独で施工できる箇所ではなかったということで、連続立体交差事業と武雄市で行っている土地区画整理事業とのスケジュール調整を行いながらの施工だったものですから、事業を休止していた期間もありまして、時間を要しているということです。

荒牧委員長 この箇所は、非常に特殊な原因で遅れているということですね。

説明者 そうですね。はい。

荒牧委員長 資料だけ見ると、土木事業は、ダムなどの事業でも50年も期間を要して、事業を中止しなければならないと言われますが、なぜ、そんなに時間を掛けるのかと思うのですが、この箇所は特殊なのですか。

説明者 ここは、特殊です。

荒牧委員長 普通に単独で道路を整備すれば、この程度の道路は2～3年で完了するのですか。

説明者 5年もあれば充分だと思います。

荒牧委員長 だいたい、130m程度の事業が、再評価に出てくること事態が問題のような感じがするでしょう。普通の素人が考えれば、そうだと思うのですが。皆さん、どうですか。

この事業に関しては、わかりやすく言うと、武雄の高架事業との関連で遅れてしまったということですか。

説明者 そうですね。

荒牧委員長 武雄は揉めていましたからね。ご理解いただけましたでしょうか。

こういうものは、再評価に出さないでと言いたくなるような感じですが。

どうぞ、池田委員。

池田委員 確認というか、聞き逃したのかもしれませんが、教えてください。

資料のB/Cのところは事業費2.11億円とありますが、次のページやパワーポイントでは1.8億円となっているのですが、なぜ違っているのかと。

説明者 現在価値に換算しているということで、B/Cを計算するとき、先ほどの下水道の説明のときにもあったと思いますが、現在価値に換算します。

荒牧委員長 昔、支払った金額は、今では高く計算する。

牟田本部長 そうです。

荒牧委員長 十何年も前に土地を買った分については、今で言うと3割ぐらい増えていると換算するのですか。

説明者 そうです。

荒牧委員長 4%利子をつけるのですか。

牟田本部長 いえ、支出済み換算係数という係数がございまして、国から出されている。

荒牧委員長 実際払ったのは1.8億なのですか。

牟田本部長 そうです。

荒牧委員長 B/Cを計算するために割増率を掛けるから、現在価格に換算するから、2.11億円になる。

池田委員 3千万くらい増える。

牟田本部長 最近は、その率がだんだん小さくはなっています。昔はかなり大きくて、2倍とかということも。

小野副本部長 前の、高度成長期で、どんどん物価が上昇していた頃は・・・

荒牧委員長 そのころの話ですね。

小野副本部長 100円が今だったら300円しますよ、ということもありました。

荒牧委員長 今の利子みたいなものですか。

牟田本部長 今はもう、大分、小さくなりました。

荒牧委員長 よろしいですか。先ほどのように、数字が出てくると、皆さんも、どういふことだと思われるでしょうが。

それでは、この事業はもう少しで終わるということ。もう、高架事業も終わっておりますし、もう少しで完了するということで、継続ということをお願いいたします。

では、次をお願いいたします。

### 街路整備事業（神野町八戸溝線）

説明者（西村まちづくり推進課長） それでは、資料の赤のインデックスの19をお願いいたします。2番目の神野町八戸溝線の説明をさせていただきます。

まず、位置でございますが、佐賀駅があります。そのすぐ西側が紡績通りです。長崎本線がありますが、すぐ、その北側の街路です。神野町八戸溝線は、この紡績通りから西環状線までで、そのうち、紡績通りから1,023mを今回の事業区間として取り組んでいるところでございます。

事業の概要ですが、延長1,023m、幅員18m、全体事業費が48億2千万円、事業期間が平成7年から平成22年、平成16年に公共事業再評価をうけております。

事業の目的としましては、先ほどの内町迎田線と同じく、歩行者・自転車の安全確保を目的としております。

平面図ですが、紡績通り、長崎本線、多布施川とあります。ほとんどが整備済みなのですが、多布施川のところに昭和橋というものがあまして、昭和橋の架け替えを行っております。

この区間のみが、現在、未整備区間として残っている状況です。現在、古い昭和橋があまして、そのすぐ上流側に、今、新しい橋を架けております。今、古い橋を通しながら上流側に新しい橋を架けていますが、今後、交通を切り替えて、新しい橋を通しながら、

古い橋を壊し、そこに、また、新しい橋を架ける予定で事業を行っております。

事業の必要性ですが、先ほども申しましたように、ちょうど、昭和橋のところはボトルネックになっており、前後が既に完成しておりますので、一刻も早く事業を完成させたいということで、事業継続ということで提案しております。

荒牧委員長 資料のほうの説明はよろしいですか。

説明者 先ほどの、内町迎田線については、道路の片側が公園ということで、延焼防止便益を計上しておりませんでした。こちらの箇所については、道路両側に民家があるということで、延焼防止便益、11億4,300万円を計上しております。

便益の合計が58億5,700万円、事業費・維持管理費合わせて57億6,500万円ということで、B/Cが1.0となり、厳密には1.02という数字になっております。

微妙な数字ではありますが、既に、前後の区間が完成しており、ボトルネックの箇所だけ残して、事業を中止するという事は、通常、考えられないと思いますので、継続でお願いしたいと思っております。

荒牧委員長 はい、どうぞ、ご意見ありませんでしょうか。

池田委員 いつ、終わるのですか。

説明者 これはですね、平成22年度です。

池田委員 その橋も出来るのですか。

説明者 橋も完了します。

荒牧委員長 はい。街路をB/Cだけで判断するのか、という議論が以前もあったと思いますが、普通の、一般的な道路、この後、道路課さんのほうから出されているもののような、その道路と街路の役割の違いというのがあるのかもしれませんが、B/Cを出してみればこのくらいになるという意味しかないのかもしれませんが、特に、交通事故減少便益を1.4億円とすることが良いのかどうかというのは、わかりませんので。学校のすぐ近くであったりすれば、途端に、跳ね上がったたりするのかもしれませんが。

これは、九州電力のところから来た道になりますよね。どこになりますかね。駅前のところからまっすぐ西に出たところ。

説明者 そうですね。九州電力のところから、まっすぐ西のほうに行ったところになります。

荒牧委員長 駅から出てきたときには、西環状線に出るには、この道が一番便利なところですね。

説明者 そうですね。以前から比べると、大分改良されて、通りやすくなっています。以前は、乗用車同士でも離合するのに苦労していたところですので。

荒牧委員長 よろしいですか。一番、我々にとっては身近な道路ですけど。

ちなみに、ちょっとだけ教えてください。先ほど言われた、橋を架け替えるというのは、どうするのですか。どう言われたのですか。上流側に一旦作るのですか。

牟田本部長 半分架けます。

荒牧委員長 だとすると、路線が少しずれるということですか。

牟田本部長 いや、センターを既にふっておりますので。

荒牧委員長 そうすると、歩道分も含めてそこを広くするということですか。

牟田本部長 そうです。

荒牧委員長 すると、橋が2本できて。

説明者 幅員18mの橋梁を架けますので、まず、9mの橋梁を上流に架けまして。

荒牧委員長 そうすると、それは歩行者が通れないような狭いところを、一旦使っておくということ。

説明者 一旦使います。

荒牧委員長 上り下りで。

説明者 その間に、下流の、今ある古い橋を壊して、また、そこに新しい橋を架ける。半分ずつ架けるということです。

荒牧委員長 そうすると、18mの幅員の橋が出来上がるということ。ようするに、9m×2みたいな感じになるということ。

説明者 そうです。

荒牧委員長 なぜ、このようなことを聞くかということ。橋梁の維持関係の委員長をしていたのですが、これを架け替えるときには、どうやって架け替えるのだらうと。全く想像ができなかったのです。

そうやって架け替えるのですね。隣に、半分作って、そこを上下走らせながら、古いほうを壊して架け替える。

説明者 郊外部であれば、迂回路として仮橋を作って、架け替える方法もありますが。

荒牧委員長 仮橋を作って行う方法もあるのですね。

説明者 この箇所については、その方法でできるような地形ではありませんので。

荒牧委員長 街中の街路だから。いろいろな方法があるということですね。

住ノ江大橋をどうやって架け替えるのか、と聞いたことがありまして。

牟田本部長 あそこは、新しく隣に架けるしかないでしょう。

荒牧委員長 どうぞ、お願いします。

鳥井委員 すいません。少し教えてください。コスト削減のところ、リサイクル材の積極的活用と書いてありますが、これは、どういうリサイクル材なのですか。

説明者 舗装とか、アスファルト舗装の下にある路盤というのがありますが、そういったところに、以前は山から切り出した新しい骨材を利用していたのですが、コンクリートの廃材などを再利用して、使用しております。

鳥井委員 それによって、コストの削減になるということですね。

説明者 そうですね。環境の面からも、資源の有効活用ということで。

鳥井委員長 はい、ありがとうございます。

荒牧委員長 よろしいでしょうか。あと、1年半程度で終わるということで、最後のボトルネックの箇所が解消されるということですので、継続でよろしいでしょうか。はい、それでは、継続ということにさせていただきます。

それでは、どうもありがとうございました。

## 都市公園事業

説明者（西村まちづくり推進課長） あの、もう1件ですね。資料の2番をお願いいたします。

荒牧委員長 都市公園まで、説明されるのですね。

説明者 具体的な内容の説明は、伊万里市さんにお任せしますが、公園の全体の概要についてだけ、私のほうから説明させていただきます。

まず、都市公園事業についてということで、公園の分類について説明させていただきますが、地域制公園。これは自然公園ですが、内訳は国立公園や国定公園、県内にも県立自然公園が何箇所かございますが、そういった、自然公園法に基づく公園を地域制公園。

もう一つが、営造物公園。物を作る公園ということで、国の営造物公園が国民公園や都市公園。国民公園が環境庁の設置法に基づくもの、都市公園は都市公園法に基づくもの。同じ営造物公園でも、国が行うものと地方公共団体が行うものがあります。県や市町村が行うのは都市公園で、これも同じく都市公園法に基づいて整備を行っております。その他、神埼にクリーク公園などがありますが、それ以外の公園ということで、農村公園などがあるということで、大きく分けて、物を作る公園、自然のままの公園、の二つに分かれております。

その中で、都市公園事業として行うのは営造物公園の都市公園法に基づく都市公園ということです。

都市公園事業の目的としましては、オープンスペースの確保や都市環境の整備改善、最近よく言われておりますのが、災害時の避難場所などに位置図けられているところです。

都市公園の種類を説明させていただきます。規模の小さなものから。

まず、街区公園。これは、住んでいるところから250m以内で利用できるもので、以前に児童公園と言っていたものが、街区公園に相当します。

2番目に近隣公園。これは、500m以内の居住者を対象としています。3番目に、地区公園ですが、これが、1km以内の居住者を対象としています。

その次、総合公園、運動公園というものがありますが、これは、もう少し規模が大きくなりまして、都市の規模に応じて、面積が10ha～50haというのが、総合公園ということで、この中には、今日、この後、説明させていただきます、伊万里ファミリーパークやお堀の内側の佐賀城公園。そういったものが総合公園に位置図けられています。

その次が運動公園ですが、県の運動公園というものはございませんが、県内では、唐津にある体育の森、多久市にある中央公園、伊万里市にある国見台公園、武雄の白岩運動公園、嬉野のみゆき公園ですね、嬉野総合運動公園と申しますが、こういったものが運動公園と位置付けられております。

その他、広域公園ということで、50ha以上となっておりますが、森林公園などが広域公園と位置付けられております。

レクリエーション都市公園というのが分類上ありますが、県内には、それに該当するものはありません。

あと、国営公園ですが、国営公園については、吉野ヶ里歴史公園が該当するということでございます。

他に、特殊公園ということで、風致公園、動植物公園などがありますが、県内には風致公園が数箇所あります。代表的なものは唐津にある東の浜海浜公園や舞鶴公園、鳥栖市にある朝日山公園。そういったものが風致公園となっております。

次に、緩衝緑地。これは、鳥栖市にある藤木緑地、東部工業団地にある緩衝緑地。こういったものが緩衝緑地として分類されております。

また、都市緑地ということで、嘉瀬川の緑地や多布施川河畔公園。多布施川は河川敷地が公園となっており、河川敷地であり公園敷地でもあるということになっております。あと、唐津市のほうに松浦河畔緑地。こういったものが、都市緑地ということに分類されております。

最後に、緑道です。これは、旧諸富町に2箇所あります。以上のように、都市公園は規模や機能により分類されております。

次に、県内の都市公園の状況ということで、現在、県内に都市公園は225箇所、面積が773ha、1人当たり公園面積ということで10.9㎡。これは、773haを都市計画区域内の居住者人口で割った数字が10.9㎡/人ということで、全国平均が9.4㎡/人ということですので、全国平均を1割程度上回っている状況です。

県内の整備状況でございますが、現在、吉野ヶ里歴史公園、佐賀城公園、県事業としてはこういった箇所を整備しております。市町村では、巨勢公園、基山総合公園、この後、説明させていただく伊万里ファミリーパークなどの整備を行っているところです。

それで、県内の公園の事業費は、国の補助事業としては約4億円程度でございます。

以上で県内の公園の概要については説明を終わらせていただきます。

荒牧委員長 どうぞ、続けてお願いします。

#### **都市公園事業（伊万里ファミリーパーク）**

説明者（伊万里市 池田課長） 伊万里市です。10月9日には現地調査をしていただきまして、どうもありがとうございました。

それでは、ただいまより、伊万里ファミリーパークの説明に入らせていただきます。

○説明者（伊万里市小嶋副主査） 伊万里ファミリーパークの説明をしたいと思います。

まず、伊万里市の公園の内訳について少し説明します。伊万里市内には都市公園は37箇所、開園面積で約44haほどあります。ほとんどが小規模な公園で、近隣の方が利用される公園が主になります。

市全体で利用する公園としましては、国見台公園というものがあるのですが、これは運動公園ということで、主に体育施設を利用される方の利用がメインになっております。そのため、市全体で利用できる総合公園として、伊万里ファミリーパークの事業を進めてきました。

事業の目的ですけれども、子供からお年寄りまで、来園者が、1日ゆったりと遊び、憩いながら過ごせる場とするため。海と山を兼ね備えた、伊万里の自然環境の持つ魅力を体感できる施設とするため。また、公園の周辺には、イマリンビーチという海水浴場や、隣接地には黒澤記念館の計画もありますので、伊万里北部の観光の拠点となる施設とするため。と考えております。

次に、位置ですけれども、伊万里ファミリーパークは伊万里市の中心部から北のほうにありまして、位置図では、いまり夢みさき公園となっておりますが、これは、伊万里ファミリーパークの伊万里市での愛称となっております。先ほども申しましたが、公園の周辺には、イマリンビーチがありまして、隣接地には黒澤記念館の予定地があります。

次に、事業概要ですが、事業名は、都市計画公園整備事業、伊万里ファミリーパークで、平成12年度に計画決定と事業認可をいただき、事業を開始しました。完了見込みは平成26年度を予定しています。

総事業費としましては、19億9千7百万円、平成20年度までの事業費は、16億6千2百万円を執行しております。

平面図で説明しますと、赤で縁取っている範囲が全体の事業認可の区域となり、黄色で縁取っている範囲が、現在開園している5.9haの区域になります。

次に、航空写真で説明します。紫で縁取っている全体の区域の中で、開園しているところが緑で縁取っている区域になります。

開園している区域の主な施設ですが、駐車場や管理棟、広場、遊具、草スキー場となっております。次が代表的な施設の写真になります。

次に、利用状況ですが、来園者に関しましては、市内外から利用者も多く、子供連れやお年寄りを中心としたグランドゴルフ、近隣の中学生達が通路を練習などによく利用されています。また、伊万里市全体の公園ではありますが、地区のシンボリックな公園として、クロスカントリー大会などの、地元のイベントなどにも活用されています。

次に、今後の整備地区ですが、事業区域北側の岬部分になります。整備の方法としましては、自然環境及び景観を活用した整備ということで、高台などの地形を活用した園路、

散策路、芝生広場など、自然を活かした整備を行いたいと思います。

次は今後整備する主な箇所の写真になります。上の2つが広場から伊万里湾を望んだもので、左下がこの公園の中で、一番見晴らしの良い場所になります。

次に、継続の必要性についてですが、当公園は平成18年4月に開園して以来、レクリエーションや観光・交流の場として、地元はもとより市内一円より多くの方が訪れている。ということで、実際に、入園者の方も初年度は4万人程度でしたが、今年度は見込みで6万人程度と、着実に伸びてきております。

また、周辺環境についても、将来的には西九州道路や県道の改修などにより、交通アクセス等の環境も整いつつあり、今後、今以上の来園者が見込めること。伊万里北部の環境の拠点ということで、伊万里湾を見渡せる公園の整備を進める必要があること。

最後に、黒澤記念館の建設予定があるため、更なる利用者も見込めるということ。

以上のことから、事業を継続する必要があるということで、お願いしたいと思います。

荒牧委員長 はい、どうもありがとうございました。

どうぞ、ご質問ありましたら。

この前、現地調査のときに、大体のところは伺いましたでしょうか。皆さんも、直接お聞きになったことのほうが多いのではないかと思います。

確認のために、黒澤記念館の見通しがどうなっているのか確認させてください。どのように考えていらっしゃるか。

説明者 今現在、用地については伊万里市で、公園区域外ということで保留しております。

実際の運営については黒澤財団というところが運営されていますので、その方向性については運営団体の考えに基づいて行われることとなります。

現在、生誕100周年記念ということで、全国でイベントを開催される予定とのことで、それが、伊万里に来るのか不明なのですが、世界各地でイベントのマネジメントをされているところですが、それを見極めながら決めていきたいということでございます。

荒牧委員長 だから、ここに本格的に建設されるかどうかは、まだ、見通しがたたないということですね。

現在、伊万里にある黒澤明関係の施設は何だったでしょうか。

説明者 サテライト会場が市街地にあります。

荒牧委員長 それは、利用されているのですか。

説明者 はい、利用しております。

荒牧委員長 いかがですか。現地調査のときに、見通しについての質問もされていたようですが。まだ、今のところは、伊万里市としても情報をつかんでおられないということですか。

説明者 はい、今のところは、方向性について確実なところというのは、申し上げる

ことができないということです。

川本委員 来年が生誕百年ということで、もし、来年建築がされないということになれば、公園の計画自体は、黒澤記念館ができることを前提として計画が進んでいると思うのですが。

説明者 黒澤記念館を含めた、公園と一体となった観光拠点としての整備という、基本的な考えが伊万里市にはありますけれども、整備状況によっては、黒澤財団の方向性によっては、検討委員会というものがありますので、活用方法については、市民を入れた形で協議されることになると思います。

川本委員 資料のグラフを見ると、平成18年度から事業費累計が横這いというか、増えていないので、計画が立てられない状況なのかなと思うのですが、この次、5年後に同じ状況で公共事業再評価に出てくるということにならないように、来年、黒澤記念館が出来るか出来ないかのまえに、この前、現地調査に行っていたのですが、私は一人で行くには少し寂しいかなと思ったのです、普段、なにか催しがあってもいいのでしょうか、少し町から外れているようなところですので、先ほど、クロスカントリーなども開催されると言われていましたが、そういうものだけではなくて、夕日とか朝日とかが見えると、なにか、今のうちに黒澤記念館が出来なくても、公園自体でみんなが集まれるような企画をされたほうが良いのではないかと感じました。

説明者 当初計画のときには、公園のほかに、3つのスタンスがあるのですが、1つは公園の付加価値を上げる遊具施設で、2つ目が、伊万里は風光明媚な、海も山もありますので、それを活かした、自然を活かした公園作り。もう1つは、現地調査の時には、北部地域の開発だけを見ていただきましたけれども、青少年の育成の場ということで研修センターや、将来的にはキャンプ場などの構想もありますので、そういうことも含めて、全体の27.6haの計画に、基本的なスタンスを持って取り組みたいと考えておまして、現在のところは、中期、長期の取り組みに分けて進めております。

荒牧委員長 全体計画が27.6haで、現在まだ、5.9haしか開園されていませんが、それ以外のところについての計画は、既に出来ているのですか。

説明者 当初からの計画に基づいて、平成14年に見直しを行っております。それに基づいて、現在、中期・長期に分けて整備を進めているところです。

荒牧委員長 伊万里にはこの公園以外に、例えば、皆さんが遊んでいるようなところ、先ほど、国見台運動公園というものがありましたが、運動公園以外で、家族で行って遊ぶような、キャンプ場とか、民間のものまで含めて、こういったところがありますか。

説明者 先ほどの説明にもありましたが、都市公園が37箇所ありまして、その内、総合公園が2箇所あります、今整備中の伊万里ファミリーパークと国見台運動公園。それ以外には、街区公園や近隣公園などの小公園しかありません。

荒牧委員長 民間のところなどで、例えば、キャンプが出来るようなところはあるので

すか。

説明者 いえ、ありません。1つ大川内に・・・

小野副本部長 すいません。私が言ってよろしいでしょうか。大川内山のところに、教育委員会が管理している、大川内山キャンプ場というのがございます。

荒牧委員長 それは、伊万里市の教育委員会。

小野副本部長 はい。

それと、もう1つ、井手川内の上、田代にキャンプ場があります。これも教育委員会が管理しているとおもいます。

説明者 それは、都市公園ではないです。

荒牧委員長 公園ではなくてもいいのですよ、民間のものも含めていいのですが、とにかく、遊べるところがたくさんあって、最近テレビなどを見ていると、結構、皆が外に、「安・近・短」ではないでしょうけど、近場で、家族連れでなにかをやろうとしている。佐賀は意外とないのではないかと考えているのですよ。だから、阿蘇とかまで行かなければならない。

実際は、公園やキャンプ場というのは、バーベキューしても怒られませんか。今は怒られるでしょ。河川敷とかでバーベキューしたりすると、すぐ怒られますからね。意外と、「安・近・短」といって、皆さんが車に積んでいってバーベキューしようとしても、場所がないと思うのですよ。

説明者 そうですね、オートキャンプ場的なものはないですね、伊万里にはありません。

荒牧委員長 ないでしょう。意外と、家族が楽しむ場所というのは、規制が厳しくて、特に、火を扱えるところというのは非常に少なく、バーベキューが流行っているなどいっても、佐賀にはあまり出来るところがないと思いませんか。

小野副本部長 申し訳ございません。都市公園条例というものがあまして、都市公園条例の中で、公園区域内での火気は厳禁となっております。ですから、正直申しますと、佐賀城公園でも春になると、桜の下でバイクングしたりされていますが、黙って、目を瞑っているというのが現状です。

荒牧委員長 たしかに、火が怖いというのは昔からありますけれども、意外と、佐賀は遊びにくいという感じがします。

だから、そういった条例で規制されているのであれば、もう少し考えて、皆さんが、自分たちで遊べる空間を作らないと、自然を活かしたといっても、確かに自然はたくさんあるのでしょけど、実際に家族で遊んでいると怒られるというようなことになる。

小野副本部長 ですから、場所によっては、季節的に許可というか開放しているところはあります。鹿島の旭丘とか、そういうところは、桜のシーズンは大丈夫としています。

ただ、季節的や部分的に開放しているところはありますが、年間を通じて開放している

というところは、おそらくないと思います。

荒牧委員長 佐賀県でキャンプファイヤーが出来るところは、基本的にはゼロでしょ。

鳥井委員 金立のキャンプ場は出来ます。

荒牧委員 出来るの

小野副本部長 あと、吉野ヶ里は年中、バーベキューは大丈夫です。場所は指定してはいますが、西側から入った左側のところは、年中開放しています。

荒牧委員長 これからは、管理が大変でしょうけれども、もう少し、市民に開放される時には、伊万里は遊びにくいのではないかと思ったりしますので、これから、市民の皆さんたちがどういった遊びをしたいのかというのがあったら、グッズはたくさん売れているので、バーベキューセットみたいなものはたくさん売っていて、だけど、外にやりに行くと、みんな禁止とかになっていて、だから、違法を承知でやる以外にないということになったり、どうも、郊外の楽しみ方ということに関しては、まだ、下手だなという感じがします。

だから、伊万里市だけの話ではなくて、佐賀県全体として、もっと考えていかないと、公園って使いにくいなという感じがします。

川本委員 それは、佐賀県だけのことではないような気がしますね。

道もどこでも行きやすくなっていますが、やっぱり公園でも自由に使えないですし、道も、山の中に行っても、少し車を止めて休めるような場所というのは意外と少ない。

荒牧委員 まさか、バーベキューをやっていいというようなところはないですからね。

川本委員 ないですよ。私有地でも出来ないでしょうし、公園でも出来ないの、意外と遊ぶところが、もっと自由に遊べるような。

荒牧委員長 なんとというか、西洋人が自然と付き合うときのコツや上手さみたいなものは、日本だとすぐに禁止してしまうので、下手だなという感じがしますが。

この前テレビで、たまたま、バーベキューの楽しさとかの番組があったのですが、佐賀で、どこで出来るだろうと思ひまして、自分たちが行きたいと思ったときに。

川本委員 これだけ飲めない時代になると、バーベキューというのもどうでしょう。昔は、良く行きましたけど、この頃は、誰が運転するかということになると、

荒牧委員長 ノンアルコールを飲む人を、決めておけばいいですよ。

すいません、別の話になってしまって。どうもありがとうございました。

先生どうぞ。

村田委員 この前、現地調査でお伺いして、海のそばで、本当に風光明媚な良い場所だなと思いました。

だから、ハードも、どんどん整備していただきたいのですが、ただ、私も高齢者の一人として考えますと、子供から高齢者までということで、高齢者の立場から申しますと、子供は、あそこを走り回っていてもいいですが、高齢者はそういうわけにはいきませんので、

ちょっと歩くと疲れてしまいますので、ベンチに座りたくになりますし、吉野ヶ里などにありますけど電動車のようなものとか、そういったものを整備していただけると良いのではないかと、ですからソフトのほうも充実していただけると、高齢者から子供まで、1日過ごせるいい所ではないかと思っております。高齢者のソフトのことについてももう少し考えていただければ、先日、現地調査のときに見たところ、ベンチもあまりなかったように思いますので、そういったところも考えていただきたいと思います。

鳥井委員 すいません。

荒牧委員長 どうぞ。

鳥井委員 私は、公園をよく家族で利用するのですが、子供たちと。夏場は公園をよく利用するのですが、先日、現地調査でおうかがいしたところ、本当に風光明媚な、とても素敵なおところですが、冬場は寒くて、ちょっと利用しづらいだろうなと思ったのです。

ただ、金立キャンプ場は、子供がガールスカウトに入っていますので、そこで、よく、キャンプをしているのですが、実際に利用していらっしゃるのは佐賀県内の方達よりも福岡の方の予約が多くて、福岡のほうで、穴場のスポットとして注目されているというお話をよく聞いていまして、福岡ナンバーの車がよく訪れています。

ですから、この伊万里ファミリーパークも福岡のほうに観光誘致するなど、何か考えて作っていただきたいと思ったのと、県内にも、ボーイスカウトやガールスカウトがたくさんありまして、そういう子供さん達が、そこで、いろいろな活動をしていけるようにしていくと、子供さんが集まると、割と、いろいろな方が集まって、輪が広がっていくということもありますので、冬場の利用を考えていただくと、1年通して利用客が増えるのではないかと思います。

荒牧委員長 先ほどの、村田先生の話もそうですが、ソフトウェアのことまで考えていただいて、ぜひ、素敵な公園を作っていただければと思います。

それでは、継続ということでもよろしいでしょうか。少し工夫をしていただければ、場所的には、非常に面白い場所にあると私も感じました。

伊万里は確かに、そういう場所が少なかったのだと思いましたので、港のところの工場ばかりではなく、こういったところが出来るとは非常に良かったと感じています。

それでは、継続ということをお願いしたいと思います。

どうもありがとうございました。

説明者 ありがとうございました。

荒牧委員長 では、ちょっと急いでいただいて、今度から道路がずっと続きますけれども、少し対象が違うようですので、まず、地域自立・活性化交付金事業のところから、道路課さんのほうでお願いします。

## 地域自立・活性化交付金事業

説明者（直原道路課長） 失礼いたします。道路課長の直原でございます。どうぞ、よろしく願いいたします。

まず、資料番号9番に入りますが、その前に、荒牧先生から前回、先週の評価監視委員会の時にお話があった中で、B/Cがとれないような事業だけれど必要な事業というのは、県内にどれくらい残されているか、というお尋ねがございましたので、そちらにお答えしたいと思います。

通学路が、主にB/Cとして算出しづらいというものです。県内に小学校が192校ございまして、その、小学校それぞれに、全部で733kmの通学路があります。そのうち、整備済みとなっているのが70.9%の520kmありまして、まだ、事業として残っておりますのが213km、だいたい、192校に213kmということですので、1校につき1kmぐらいは、まだ、残っているのかなというところです。各小学校にだいたい3kmから4km程度、歩道が必要なところがあって、そのうち7割は整備が終わっているけど、残りの3割はまだ未整備ということなんです。

このような、おおまかな数字ではありますが、これをもってお答えとさせていただければと思います。

荒牧委員長 3割残っているということですね。はい、わかりました。では、お願いします。

説明者 はい。まずは資料番号9の、県道神埼北茂安線の江迎中津隈工区でございます。こちらは、事業着手から10年経過のための再評価ということでございます。

まず、位置付けですが、これは、みやき町になります。ちょうどJR線路の南側ですが、上峰とみやきの間を走っている県道が途中までしか出来ていませんので、破線で書いているところで久留米のほうに向かっていくというものでございます。

それで、事業の目的ですが、この箇所は、まだ、農道程度になっておりまして、歩道が未整備で歩行者が危険であること。また、幅員が狭小で車輛の交通に支障をきたしているということで、バイパスを整備して、交通の円滑化、通学者の安全性の確保を図るというものであります。

事業費は、全体延長800メートルに対しまして9.2億円の事業費を見込んでおります。

工期は平成12年度から平成22年度までを予定しておりますが、平成21年度末の予定では、進捗率は97.8%を見込んでいるといった事業です。

平面図で見ますと、青が平成20年度までに、既に出てきている箇所、赤が平成21年度に着手しておりまして、21年度末には出来る予定の箇所ですが、黄色の部分が次年度、平成22年度に出来るという見込みでございます。

それで、事業を巡る社会経済情勢の変化ですが、交通量は計画当初よりも、徐々に増えてきているという傾向が見て取れます。また、本路線は交通量が増加傾向にありまして、

前牟田工区の整備が年内に完了するといった事情もありますので、更なる交通量の増加が予想されるといったところがございます。

それと、費用対効果ですが、ご覧のとおりということで、B/Cは1.2ということになっております。これは事業採択時と要因としては変化が見られないということでございます。

また、コスト縮減や代替案の可能性についてですが、コスト縮減については、再生資材の利用促進。また、工事で発生する残土の盛土流用ということで、コスト縮減を図っております。代替案の検討につきましては、特にございませんでした。

事業課案としましての対応方針ですが、事業の必要性に変化がないということ。それと、現在も依然として交通の円滑化と交通安全の確保が出来ていないという事情から、引き続き事業を継続したいと考えておるところでございます。

よろしくお願いたします。

荒牧委員長 はい、わかりました。では、ご質問をお願いします。

今言われたところは、新線ではないですね。

説明者 新線ではないですが、赤の破線から先は、道がもうありませんので。

荒牧委員長 ないのですか。先ほど、幅員が狭小でという説明をされていましたが。

説明者 ここまでは、平面図の赤の破線のところまではあるのです。

荒牧委員長 そして、赤の破線の右側に破線がありますよね。そこまで、将来伸ばしていこうということですね。

説明者 そうですね。それも含めて伸ばしていって、久留米のほうにいけるように、というのが最終的な計画です。

荒牧委員長 ただ、工区ごとに分けてあるけど、神崎北茂安線というのはその部分まで含んでいますよね。

説明者 そうですね。神崎北茂安線といいますと工区よりも長い区間になります。

荒牧委員長 ここまでは、旧路線があって、先ほど言われた、農道みたいな道路がそこまではあるのですか。

説明者 あります。そして、そこで終わってしまっていて、水路があって渡れなくなっています。そういった状況です。

荒牧委員長 はい。どうぞ、ご質問ください。

ただ、こういう場所の、一部分だけでベネフィットといえるかどうか、というのはよくわからないのですけど。

どうぞ、ご質問ありませんか。

それでは、わたしのほうから。B/Cの計算のところについてですが、便益のところのマイナス計上してあるのはどういうことですか。

説明者 これはですね。この道路が出来ることによって、国道34号線を通っていた車が、走りやすいということで、迂回してでもこの道路を通るようになります。そうすると、車

あたりの走行距離というのが長くなることになりまして、ようするに、遠回りをするので、時間としては短縮されるのですが、車の走行距離は長くなることがありますので、それに伴いまして、走行経費が縮小しない。交通事故も距離に応じて増減いたしますので、ということです。

荒牧委員長 なるほど。時間短縮の便益は、新しい道が出来るのとよその道路から回ってくるから、その分を換算しているけど、走行距離が伸びる部分を差し引くということですか。

説明者 たぶん、それで正しいと思いますが、ちなみに、申しますと、最短距離で行くと国道34号で行くようなルートがあったとしても、国道34号は最短距離だけどすごく渋滞しますという場合に、時間を短縮するには、迂回したほうが短縮されます。だけど、時間は短縮されるけれど、車の走行距離は長くなるということです。

荒牧委員長 そうということですね。いかがでしょうか、よろしいですか。

ただ、今のところ、この区間だけで道路がつながってはいないから、まだ、そのことが利益として発生することにならないですよ。だから、このように工区分けして作っていく新線についての便益というのは、わかりにくいですよ。

説明者 ですから、現在の不利な条件の段階でも採択できるような、費用対効果の条件が整っている。

荒牧委員長 だけど、通れないではないですか。少なくとも、国道34号線を通っていた車がこちらの道路に迂回するということは、まだ、ないではないですか。

説明者 そうですけど、微々たるものではありませんが、この道路周辺に住んでいらっしゃる方は、国道34号は通らなくなれるということで、それが、徐々に積み重なるということですよ。

荒牧委員長 こういう便益のとり方に意味があるのかどうかというのは、よくわかりません。いわゆる、新たな道路が出来て、国道34号線の負荷が下がってきた時の便益を、今の、この短い区間の便益として、どう換算するかというのは、少し理解するのが難しいですね。

説明者 そうですね。便益算定のルールですので、私どもはこの方法でやるしかないので、先生の仰るとおりだと思います。

荒牧委員長 そうですか、わかりました。ほかに、ありませんか。

大きく言うと、この神埼北茂安線というのは、どこどこを結ぶ道路になるのですか。

説明者 吉野ヶ里の街中、昔の三田川から、ずっと西のほうに向かって行って、最終的には豆津橋につながるということです。

荒牧委員長 そうすると、久留米に行く最短の道路になるのですね。

説明者 そうですね、久留米に向かう、もう一つの道路になるというのが最終的な計画になります。

池田委員 完成はいつごろですか。

説明者 まだまだ、相当の期間がかかると思ってください。

池田委員 平面図の破線の部分が再評価にかかる距離だから、久留米までいくということになると、100年位かかるのかなと思ひまして。

説明者 100年はかからないです。まず、この今回の区間は来年までとなっておりますし、それと、平面図の点線部分より東側のほうは、平面図では確認できませんが、農道などがありますので、勝負は、平面図の薄い点線の区間になります。

荒牧委員長 その区間が出来れば、残りの区間はそれほどでもない。

説明者 その区間も、今年度から事業を行っておりますので、また、10年経過したら、この委員会をお願いすることになるのかなと思ひます。

荒牧委員長 よくわからないね。道路のように長い時間をかけて作るものは。

林道の場合には起点・終点というのがあって、起点と終点の間について議論されるけれども、こういう、起点から終点の間を工区ごとに再評価することの意味というのは、いったいどういう議論をすればいいのかということ、もう1回考えなおしたほうが良いかもしれない。

牟田本部長 少なくとも10年以上前は、こういう延長の長い道路については、少なくとも、計画論上は一括で評価をしていたのです。

例えば、ここからここまで結ぶ道路を作るということで。実は、その当時は一括で採択が出来ていたわけですが、だんだん事業費が厳しくなってきた、計画は全体で認めるけど、事業認可は工区ごとにしかできない、という時代が一時期ありまして、その時には、全体計画を1期・2期・3期と分けて、年度をずらして採択していただいていたのですが、現在は、先のことについては約束できないので、採択された区間で効果を出しなさいと、計算しなさいということになっています。

荒牧委員長 少し、問題として感じるのは、結局、こんなに細切れで出されると、例えばこのくらいのところで5年ないし10年経過して、あと残事業はこれだけですので継続ですか継続しませんかと言われると、それは継続するでしょうけど、全体を通してみると、この路線はもう止めてしまったら、と考へたほうが良い場合もあるのではないですか。

だから、このように細切れにして出されると、再評価委員会は、いつも継続と言っているけど、路線としては意味がなくなっているのではないかと、というような評価をしたい場合がないですかね。

牟田本部長 あると思ひます。

荒牧委員長 だから、こういう厳しい時代になったら、もう、この路線自体を考え直して、例えば、高速道路が無料化になれば車はそちらにながれるので、この路線は暫く事業を止めておいては、というような評価で中止になるとかであれば理解できるけど、このように細切れにして出されると、判断のしようがないというか、みんな継続ですといわざる

を得なくなるような、再評価のシステムのような気がする。

だから、今日の話ではないですけど、再評価の仕組み自体を、林道の時のように独立した事業として、全体の計画について止めようか、中断しようか、継続しようかというのであれば良いですが、この委員会自体の存続に係わるような、根幹の設問になるような気がしてしょうがない。

小野副本部長 ただですね、便益の算定をする場合には、今の神埼北茂安線で言いますと、国道385号から坊所城島線を通して次の町道までについては、一応つながっており、その先も農道があります。そうすると将来を推計するとき、ここまでは出来ていますよねと、今の計画でいくと。そこで、いわゆる実現ネットでだして、その交通量で便益算出しておりますので、ですから、区間としてはこの区間ですが、将来ここまでやりますよという計画を前提とした交通量を出しています。

荒牧委員長 計算自体は。

牟田本部長 それなら、費用も加算しないと。

荒牧委員長 だけど、議論をするときには路線として考えることを前提にしていかないと、いわゆる、暫定税率がゼロになるとかの話になれば、路線として、ここは中断しようとかの判断が必要となる時が来る可能性だってあるではないですか。交通量が増えないとか、いろいろな意味で。

だから、道路の再評価なんかを、こういうふうに細切れにしてみていくというのは、どうも、しっくりこないという感じがする。

佐賀市さんは1回、この路線は止めるということをやられたじゃないですか。だから、そういう意味でも、路線が意味を失いつつあるとかということは言ってもいいけど、この短い区間のものでは、どういう意味があるとか、なんとも言いようがないような気がします。

今日のものについてはではないですけど、今後の課題として感じますので、議論の進め方を少し考えさせてくれませんか。今回のものについてはなくて。

今後、非常に大きく変動していくはずですよ、予算のことにしても他のことにしても。そういうことをもう少し、委員会のほうと事務局のほうで議論させていただいて、道路の再評価のあり方というのをどうするかについて、もう1回、検討させてもらえませんかでしょうか。そうしないと、ちょっと、今は言いにくいような気がする。今回の分はともかくとして。議論させてください、少し、あり方について、この委員会と皆さんたちと意見交換をしたいということを、宿題にしておきたいと思いますので、よろしくお願いします。

池田委員 もう一つ質問良いですか。

荒牧委員 どうぞ、お願いいたします。

池田委員 今、チラッと出ていて、私も最初からずっと疑問だったので、B/Cですね、国道34号線から迂回してくるという話で、時間短縮になるけど移動距離が増えるから、

その分マイナスになるという説明がありましたけれども、そうすると、便益のほうは事業計画全体でみてありますよね。

説明者 便益の中でも、皆さんもご経験がおありだと思いますけれど、時間は早くなるということで、

池田委員 それは、わかるのですが、結局、時間が早くなるということは道路全体が通った時の話ではないですかね。

説明者 道路全体というよりも、1台の車が、

池田委員 いや、というか、ようするに、この区間だけについての便益になるかという話です。

牟田本部長 全体の分を、延長割りしているのでしょうか。

説明者 ようするに、国道34号から迂回すると、国道34号の交通量が減る分、時間短縮になるということを加味しているかということですか。それはしてないです。

池田委員 いや、費用が、単純にあの区間だけの費用なのですよ。

説明者 はい、そうです。

池田委員 では、便益は、あの区間だけの便益ということになるのですか。

説明者 そうです。

池田委員 なりますかね。

牟田本部長 全体で算出して、延長分を計上しているということです。

荒牧委員長 距離割りしているのでしょうか。

説明者 はい、距離割りということです。

荒牧委員長 だから、起点から終点まで出来上がったときに生まれるであろう便益を、距離で割って、この区間の便益に計上してあるということですよ。

説明者 そういうことです。

牟田本部長 そうせざるをえないということです。

池田委員 なにか、いびつですよ。

荒牧委員長 ですよ。なにか、すっきりしないですよ。計算はこうしましたと言われれば、だから、B/Cの1.2という数字にあまり意味は、今のところ見受けられない。

説明者 これで事業を止めてしまったとすれば、全然意味がないです。

荒牧委員長 意味ないですよ、むしろ便益ゼロということになるかもしれない。

池田委員 この区間だけで本当に評価するのであれば、便益はゼロに限りなく近い。

説明者 まあ、資料で算出しているような数字は出ないと思います。

荒牧委員長 ですよ。

牟田本部長 正直に申しますと、この後の区間に、ものすごくお金が必要な箇所があるかもしれないけど、それは反映されていないことになる。

荒牧委員長 ですよ。反映されてこないですよ。軟弱地盤の処理にもものすごくお金

が必要になるかもしれないとか。

川本委員 でも、今の評価だと、これしかだせないですよ。

荒牧委員長 そうしかだせないよね。だから、あまりB/Cだけでいうのではなく、全体を見通したうえで、こういう路線を作ろうとしている内のこの箇所だと言え。

牟田本部長 ですから、新たな路線に取り掛かる時点で、全体をきちんと評価する

荒牧委員長 全体のB/Cをきっちり算出する。

牟田本部長 しないとイケない。

荒牧委員長 ですよ。

小野副本部長 それが本当だと思います。今が、概ね4・5年のものしか、採択しませんよとなっているものですから。

牟田本部長 ただ、それはやっています。新たな路線に取り掛かるときは全体を。

説明者 だからこそ、このように短期間のものでも大丈夫だということになるのだと思います。全体が大丈夫だから、短区間でも大丈夫ということになる。

荒牧委員長 だから、この委員会は再評価委員会なのです。新規評価委員会ではなくて再評価委員会なのです。

そして、再評価だけが法律で義務付けられているわけです。

新規のときに、この路線を着手するかどうかということは、我々の側には責任はないのです。あるのは、マニュアルをどう作るかということだけなのです。私たちのところにあるのは。

だから、再評価というのはもともと、必要のないものを作り続けていることを見張っているわけですよ。そうすると、この区間だけで見てどうなのかというのは言いようがないですから、それを今度、再評価委員会に路線全体を再評価させてもらえますかと、路線全体を再評価して、この路線は止めようというところまで言わせてもらえるかというのが、普通の感覚だと私は思うから。だから、このように細切れにしてくだされても、細切れではベネフィットがゼロになるのではないかというようなものを、無理やり全体を距離で割ったものを持ってこられても、本当だろうかという感じがして。人口が減ってきたから、もうあまり通らなくなるよねとかいうことは議論できないではないですか。

だから、そのやり方は、再評価委員会というのは、今のところ新規ではなくて、再評価のときだけしか動けないという委員会なので、もう少しやり方を、こんなに細切れではなくて、もっと違うやり方というものは、そういうイメージです。お願いします。だから考えましょう。もう少し、意味のある再評価にしないと。

牟田本部長 そこは、ちょっと宿題とさせていただきます。今だしているB/Cとあわせて全体のB/Cを、当初考えていたものを、今の時点でお示しするようにします。

荒牧委員長 まず、路線なら路線ということで。最初に問題になるのは、例えば一番我々が良く使うところと言うと、川久保鳥栖線とかは、今後も延々と事業するわけでしょう。

何十年もかけて。私が来たときからやっていますので、今まで40年近くやっているわけですよ、だから、川久保鳥栖線のイメージは良くわかるのですが。それを止めるというつもりはないですよ。だけど、その一部分について費用がどれだけというのをやっているだけの話ですから、それは必要だよと、東西の一番必要な道路だなどと、国道34号線と川久保鳥栖線しか今までなかったわけだから。ただ、農道がたくさん出来ているし、川久保鳥栖線は道の沿線に家屋も多くてお金もかかりそうだから、もう諦めましょう、というように考えなければいけない時代も来るかもしれませんので。少しやり方を、道路の場合は考え直させていただきたい。

説明者 今回出しているようなB/Cもだしますけど、全体のものもだすように。参考情報として用意したほうが良いということですね。

牟田本部長 わかりました。

荒牧委員長 情報としてね。やり方は考えさせてください。よろしいですか。どうぞ。

牟田本部長 今日は、これ以降も同じような説明になりますけど、ご容赦ください。

荒牧委員長 わかっています。はい、どうぞ。

佐藤委員 この場所の確認をさせていただきたいのですが、これは加茂の交差点のところですかね。

説明者 加茂の交差点の先です。はい、そうです。東側です。

佐藤委員 私は、母の実家が上峰なので、よくこの道を通っていると思うのですが、先ほどの説明の中でも交通量の増加というのがありまして、先ほどから荒巻先生たちも仰っていましたが、あれだけ短い区間のところを、これだけの車が通っているのかなと不思議に思ったのですけど。

だいたい、こういうのは時期を決めて交通量というのは調査をされるのですか。

説明者 はい、そうですね。この交通量は、加茂の交差点の西側の交通量をいっているものです。

荒牧委員長 河川の西側ですか。そしたらそこを通った車はどこに抜けるの。先は行き止まりになっているのでしょうか。

説明者 西側はずっとつながっています。

荒牧委員長 そちらではなくて、東側のほう。

説明者 東側はまだ行けないです。事情を、この数字をいっているのは、加茂の交差点よりも西側の交通量で、最近の事業を巡る情勢としてお伝えしているものです。

荒牧委員長 なるほど、そういう意味ですね。

鳥井委員 どうして、平成17年度までしかないのですか。3回しかしないのですか。

説明者 これは、5年に1度行っているものがありまして、道路交通センサスといいまして、5年に1度、大掛かりな調査を全国一律で行っておりまして、その数字になっております。

鳥井委員 これで見ると、非常に交通量が増えていて、でも、これ以降は、そんなに増えているのかなという気がしまして、私もなんとなくこの道路を通っているような気がするのですが、あまり、車が多いという感じがしないので。

説明者 4千台くらいだと、そんなに多いと思わないですからね。1万台程度あれば、頻繁に通っているなという感じがしますが、それよりは、のんびりしたような感じになると思います。

荒牧委員長 前牟田工区のところの交通量が増えているということですか。

説明者 そうです。前牟田工区というのが西側ですね。

荒牧委員長 西側ですね、先ほどの平面図に黒の線で書いてあったところ。

説明者 そうです。

荒牧委員長 前牟田工区。そのところで調べたということですか。

説明者 ここに近いところです。

荒牧委員長 南北に通っているのは国道385号ですか。

説明者 国道385号線はもっと西側です。ここは坊所城島線という道路になります。

荒牧委員長 なるほど。まあ、少しわかりにくい仕掛けになってはいますが、これはあと1年でしたっけ。

説明者 はい、あと1年です。

荒牧委員長 1年で完了するということですので、よろしいですか。継続ということで。

また、後で議論させてください、全体としての話については、また後で、やり方を変えるようにしましょう。

では、続けてお願いします。そこで休憩にします。これの終わったところで休憩にします。

### 地方道路交付金事業（肥前呼子線）

説明者（直原道路課長） はい、次はですね、資料番号10の肥前呼子線になります。こちら、着手より10年経過のための再評価ということでございます。

場所ですけれども、玄海町役場から北に上がっていく道路として、肥前呼子線という路線がございます。ここなのですが、写真のとおり歩道が未整備で、通学者が危険な状況。それと、幅員が狭小で車輛交通に支障があるという状況でございます。それで、バイパスの整備を行いまして、これらの問題を解消するというのが目的でございます。

事業概要ですが、全体1.5kmの延長に対しまして、14.9億円の事業費を見込んでおります。平成25年度までの工期、14年間にいたしますか、工期を予定しておりまして、平成21年度末までには67.1%の進捗率を見込んでおります。

具体的には、先ほど写真で見いただいた路線は平面図の上のほうのオレンジ色の路線なのですが、そこをバイパスするというところでございまして、まだほとんど青や赤のここ

ろはございませんが、最終的に平成25年度を目標に全線のバイパスを整備するということになっております。

こちら、周辺の交通量を見ますと、平成9年が1,472台、平成11年でいくと1,563台ですが、あまり変化がないといえますか、増えたり減ったりということです。

それと、経済社会情勢としましては、平成18年3月に原子力発電所のプルサーマル導入が決定されまして、原発の避難路としてしましても、この道路の整備が急がれるというところがございます。

こちらの事業ですが、費用対効果は1.2ということで、事業採択時と比較しましても、大きな要因の変化は見られないものであります。

コスト縮減、代替案についてですが、コスト縮減は再生資材の利用促進、それと、残土を盛土に利用するといったことでのコスト縮減を図っております。代替案の検討は、特にございませんでした。

続いて、対応方針の事業課案でございますが、事業の必要性に変化がないということ。それと、依然として交通の円滑化、また、交通安全の確保が出来ていないという事情から、引き続き事業を継続したいと考えているものでございます。

事業課からは以上でございます。

荒牧委員長 どうぞ、ご質問お願いします。

これ自体は先程のようなことはないですよ。もう、起点・終点が明確に決まっていて、所謂バイパス効果ということをきちんと算出すれば、B/Cはそのままですということ。

説明者 はい、そうですね。一路線全体のものを算出しています。

荒牧委員長 ですね、はい。どうぞ、ご質問ください。

村田委員 原発避難路となっておりますね。普通ではありえないですね、玄海町やこの周辺以外では。

それに指定されていると、費用の面でどうなりますか。どこから交付金や補助金が出て、それを使ってあるのですか。

説明者 これはですね、原発避難路の指定するのは唐津市の防災避難計画でしたか、市が作っている避難計画がありまして、それに位置づけられているというのですが、昔のような、電源開発の補助金がたくさんつくというような事情ではないです。

村田委員 ないのですね、わかりました。

川本委員 すいません、関連してなのですけど。原発、今度はプルサーマルですけど、原発が出来た時に定められていると思うのですが、こういう避難道路というのは、国道204号は違うのですか。

説明者 204号もそうですし、様々な方向へ非難されると思うのですが、この周辺に住んでいらっしゃる方の避難道路という感じです。

川本委員 今回は、このカーブしているところは真直ぐ出来るということは、これはト

ンネルとかになるのですか。

説明者 いえ、これは切通しみたいな感じになります。

川本委員 それでは、原発が、今度はプルサーマルということで、こういう道が必要ということなのですか。

説明者 プルサーマルがなくても、やはり必要だと町が認識しているところです。

川本委員 なにか、この頃は呼子の観光客が少し減っているという話を聞いたのですが、では、これは観光道路ではなくて、原発の避難道路ということですね。

説明者 これは、観光の意味合いは強くないと思います。

川本委員 プルサーマル計画自体はこのまま進むのですか。これだけ世の中が変わった時点で変わった時点で凍結とかにはならないのですか。

牟田本部長 ちょっと確認ですけど、プルサーマルで新たに避難路を設けたということはないと思います。もともと、原発が出来た時に、避難路は指定していますので。今の現道も、たぶん、その時に避難路に指定されている。

荒牧委員長 避難路の、機能アップみたいなことですか。

牟田本部長 プルサーマルで危険性が増すとは言っておりませんので。

荒牧委員長 よろしいですか。

川本委員 そうすると、資料のグラフを見ると、平成20年度から急に上がっていたので、そういうことで予算が増額されたのかなと思ったのですが、この、事業一覧表に進捗率のグラフがありますけど、それが20年度から急に上がっていますので。

そうすると、これは用地買収とかが出来たということですか。急に20%位上がっているから。

説明者 そうですね、用地買収は9割まで

川本委員 もう出来たので、後は進みやすいということ。

荒牧委員長 現時点では用地買収は全部済んでいる。100%終わっていますか。

説明者 現時点では、9割完了しています。

荒牧委員長 9割。資料の一番下の用地進捗で、平成21年度末でだいたい100%になるということですね。

説明者 今年度末で、ほぼ100%になります。

荒牧委員長 本年度末でね。そうすると、後は工事だけ。

説明者 はい。

荒牧委員長 何年からスタートでしたっけ、12年から。

説明者 これは平成12年からですね。

荒牧委員長 ということは、9年間くらいは用地買収をずっとやっていたということですね。

土木事業とはそういうものですね。事業認可が下りてから、だいたい7、8年くらいは用

地買収にかかっていると思えばいいですか、我々は。

説明者 ちょっと長いですね。

荒牧委員長 長いでしょう。だから、用地交渉することが道路事業で大きなウエイトを占めているということですね。

説明者 というのもありますし、経済状況もありますし。

牟田本部長 こういう地区の用地は、割りと買しやすいのですけどね。

荒牧委員長 買しやすい。それでもなにか、お金がなかったとか。

小野副本部長 いいえ。玄海町は、意外と用地交渉が難航するところです。

荒牧委員長 難しいところなのですか。

小野副本部長 だから、バイパスでもありますので、ある程度用地が完了しないと工事にも入れないのです。現道であれば用地を買ったところから工事できるのですが。

ですから、なかなか用地の買収が出来なくて、事業が進んでいなかったということですが、だいたい買収が完了しつつあるので、ペースを上げようということですよ。

荒牧委員長 まあ、そうでしょうね。バイパスですからね。

説明者 ちなみにですが、平面図をご覧くださいとおわかりになると思うのですが、青や赤の部分が工事完了箇所なのですが、まだ、根っこのところしか出来ていなくて、真ん中のほうはできていないですから、なにかしら、その辺りでつまっていたのではないのでしょうか。

荒牧委員長 今、非常に狭小な道路が少し普通の道路になるというレベルのことでしょうから。

場所的にいって、あの辺りは道がわかりにくいところで、どこを通っているのか、さっぱりわからないですけど。

こういう状況ですがよろしいでしょうか。それでは、継続ということにさせていただきます。

これは、独立したB/Cで議論ができる場所ですから。先ほどのとは、ちょっと違うと思います。

それでは、ちょっとここで休憩をさせていただきます。40分から再開させていただきたいと思っております。40分に再開いたします。よろしくお願いいたします。

( 休 憩 )

荒牧委員長 はい、時間になりましたので、それでは始めさせていただきます。それでは、左側の説明順番6番目、地方道路交付金事業をお願いします。

#### 地方道路交付金事業（佐賀環状東線）

説明者（直原道路課長） 資料番号11番になります。こちらの資料をご覧ください

がらお願いします。

佐賀環状東線(牛島工区)、というの意味がわからないですけど、モラージュの横です。位置付けとしましてはモラージュの横になります。

それで、こちらをお使いの方は良くご存知だと思うのですが、佐賀環状線の中で一 구간だけ2車線のところが残されていて、2車線のままです。なので渋滞もしますし、写真にもありますように、昔の規格の歩道でして、これは見るかぎりでは女子高生だと思いますけど、自転車でも走るのも楽ではないといったような状況から、現道の拡幅、4車線整備を行いたいというものであります。

ちなみにですけれども、この前後といいますか、ここの区間を除くと全てが4車線化されているのはご存知のとおりかと思えます。

それですけれど、残ったこの事業、平成12年度から始めまして平成25年度完了予定で、760mの延長に対して22億円を見込んでおります。今のところ進捗率としては55.9%、それと用地進捗率については63.6%に上るものというのが、今年度末の予定でございます。

平面図ですが、左が北になります。モラージュがありまして、この黄色の区間が次年度以降の施工箇所ということで、青の区間、赤の区間が、これまでに施工している箇所ということになります。

交通量ですが、平成11年には2万台ありまして、ちょっと減っていますが、1万9千台ということでございます。それと、ショッピングセンターモラージュがありまして、平成18年に二期オープンしましたので、ご経験おありだと思いますが、休日をはじめとして交通量がかなり増大しているというところです。

それとB/Cは3.1ということで、事業採択時と比較して、要因に大きな変化は見られないところでございました。

コスト削減ですが、これは同じようなことですが、再生資材の利用促進。それと、残土を盛土に流用しているといったことです。代替案は特にございませんでした。

事業課案としましては、事業の必要性に変化がないということ。それと、交通の円滑化、交通安全の確保が出来ていないという事情から、引き続き事業を継続したいと考えているところでございます。

以上でございます。

荒牧委員長 はい、ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見ございませんでしょうか。何かありませんか。

川本委員 私は、このモラージュの近くに住んでいますけど、これは平成12年からということですけど。環状東線というのは、もっと昔からあった計画ですか。

説明者 そうですね。この、モラージュの周辺ということで、東環状線という国道34号のバイパスの夢タウンですか、こっちのほうから南佐賀のほうまでなんですけど、いろいろ事業者がありまして、この辺りは兵庫の区画整理事業をされましたから、市で施工し

ております。それと、残りの区間の、例えば、国道34号から入ってきてJR長崎線を超えるところなどは、県で、最初の工事として行いました。それで、平成11年くらいまでで、ここが終わって、やっと、こちらを手がけられるようになった。

それで、もともとは、環状線ではないのですが、佐賀市道で、街路として位置づけられたものがあつたものですから、ここは、とりあえず通れるということで、なにも道路がないところから、まず、県としては整備を進めてきましたし、佐賀市の区画整理で施工するところは、佐賀市にお任せしながら、そういった、継ぎはぎのような格好で、環状東線というものが形作られていったというものです。

川本委員 あの、モラージュができるからということで、道が新しく大きくなるのかなと思っていたのですが、そうじゃないのですね。

牟田本部長 もともとの構想はですね、昭和40年代からあります。

川本委員 もともとあつたわけですね、これを見ると。しかし、夢タウンの辺りのほうが早く出来ていますよね。でも、計画というか、オープンしたのはモラージュのほうが早いから、それは全然関係ないということですか、この、道作りは。

牟田本部長 いや、関係はあるのですが、兵庫のほうは区画整理と一体的に施工しましたので、土地の生み出しが早かったのです。

川本委員 ここは本当に、ちょっと、便が悪いですよ。流れの中で、ここでとまっているという感じがしますよね。

ただ、そのもう一つ西側に真直ぐな道が出来ていますよね、元の佐賀線のところ。

説明者 はい、綺麗な道がありますね。

川本委員 だから、環状東線がもたもたしていると、その線が結構、有効に活用できるのではないかと思うのです。あそこに橋ができると、あさひ橋ですかね。

説明者 そうですね、今、工事していますね。

川本委員 あれが出来て、とても、駅までの便が良くなった。

小野副本部長 あれは、佐賀市の市道で、街路事業の大財木原線ということで整備をしています。

荒牧委員長 曲がっていたところが真直ぐ走れるようになったところですか。クランクになっていたところ。

説明者 クランクになっているところを、真直ぐしたところですよ。

川本委員 そうです、上瀧建設の辺り。

荒牧委員長 あそこは、中のところを通すのには良い道ですよ、一回曲がっていたから。皆さん、ここは市民の要望の強いところだということは認めますけど、皆さま方どうぞ、ここには議論が集中してよさそうな気がしますけど。

池田委員 ちょっと、早くやってください。

荒牧委員 ちょっと、一つ教えてください。たぶん、これは環状線、208号線が南バイパ

スといわれていますから、西環状というか。それと東環状、囲われているでしょう。こういうのは、どこで作られるのですか。佐賀市のマスタープランとして考えられているのか、それとも、佐賀県さんがなにか位置づけておられるのですか。

牟田本部長 昭和40年代に、佐賀市の幹線的な道路計画、長期計画的なものを作っています。

荒牧委員長 それは、佐賀県が作ったの。

牟田本部長 県のほうで。それで、これは国道で施工する、これは市道で施工するということも、ある程度決めてあります。

荒牧委員長 手法まで決めてある。

だから、先ほど川本委員が言われたように、ここは、やけに遅いというのが、むしろ市民の皆さん達のご感覚ですよね。だから、所謂重点的に物事を行っていくという時の、佐賀県さんなり、佐賀市さん、どこでも良いのですが、道路計画の骨格になるものを作ったら、その部分からやっていくであろうと思うのには、

牟田本部長 実は、ここが遅くなったのは排水との関係がありまして、ここの地域の道路を広く整備すると、周辺の開発が行われるであろうということで、ここが、佐賀市で一番、排水のネックになっていまして、佐賀江川をある程度整備をして、三間川を整備して、三間川の放水路を作って、その後、道路の整備を行わなければならないだろうという全体的な骨格を作っていたのですが、モラージュが来たものですから。モラージュからお金を頂きたいですよ。

荒牧委員長 受益者負担じゃないですが、負担ということですね。

牟田本部長 モラージュでなければそれほどはですね。

川本委員 そうですね。

小野副本部長 今ですね、モラージュのそばの三間川の改修をやっていまして、そういうものとあわせて施工しています。

荒牧委員長 なるほど、納得。そうすると、これが、課長さん、あと何年ですか。

説明者 これは平成25年までです。

荒牧委員長 25年。すると、あと4年。

川本委員 もうモラージュも、とてもお客さんが少なくなっていますから。どっちが先か後かですね。本当に心配するくらい

荒牧委員長 潰れることを想定しているのですか。

川本委員 いえいえ、そうではないでしょうけど。

小野副本部長 ただ、夢タウンが出来て影響を受けたのは、大和のほうで、こっちはそれほどでもないと聞きましたけど。

川本委員 いえ、モラージュは凄く少ないです。気の毒なようで、私は近所だから、買っていなかったのですが、食料はここで買おうかと思うくらい少ないですよ。

鳥井委員 ごちゃごちゃしていて、入っても抜けにくいし、なにかですね、すっきりしないのですよ。お買い物に行くときにストレスを感じるのですよ。行ったら行ったで、誰もいないから、またストレスを感じる。

川本委員 そうですね、いないですね、この頃はね。

小野副本部長 私たちは、土日しか行かないので多いですけどね。

荒牧委員長 車だけはたくさん止まっていますよね。

川本委員 あそこは駐車場が狭いから、多く見えるだけですよ。

牟田本部長 お買い物は、是非、中心商店街で。

小野副本部長 あそこは、映画を見に行くだけですから。

荒牧委員長 まあ、とにかく、ここの部分というのは、佐賀市民にとっては、非常に、全体を四角で囲んだような、その中が多分、佐賀市内ですよと、そういう点でいうと非常にわかりやすく、一つの街区を構成する、できるだけ、この中に住んでください、というようなわかりやすい道路なのに、その道路自体がまだ、遅々として進まないというのは、あまり、コンパクトシティ作りというものに誘導しにくいところですね。この辺りが4車線で通行できるようになって始めて、コンパクトシティというか、この中にできるだけ人は住んでくださいと。この中に病院も、商店も、住居も、だいたい揃っている。それ以外は水田が広がっていて、もし必要であれば、そういったところに別の住まい方を考えてください。というストーリーが出来るのだけれど、そこが、いつまでたってもできないので、4車線が出来ないと、区切りがわからないという感じがしますよね。

そういう意味でも、先ほど皆さん達が仰ったように、早くしてよという感じの事業です。ここが佐賀市だというのが良くわからないじゃないですか。これが、4車線につながると、この中が市街地だろうなと定義できるから、そこはマンションを建ててもいいし、なにしてもいいと、それ以外のところは平地で、低い家を建てて住んでください。というイメージが作れると思うのだけれど。

牟田本部長 あの一体は区画整理の手法が取れなかったというのが、遅れた理由なので、やはり、開発を抑制しようという意識が、県も、佐賀市にもありますので。

荒牧委員長 けれど、モラージュが来てしまったら、もう、仕方がないというところがありますよね。

小野副本部長 基本的には、環状線の内側を市街化区域にして、外側は調整区域にしています。

荒牧委員長 だから、皆さんが、その区切りがわからないと、自分のところにもマンションを建てさせてくれとか、高い建物を建てさせてくれとか、言いたい放題言われる。

いや、佐賀市はここの中でマンションを建てたり、高い物を建ててください。こっちは、平たいものを建てて下さいと言えるのだけれど、その区切りがわからないですよ。東側のところがわからない。

牟田本部長 東と北は、特にそうですね。

荒牧委員長 うん、わからない。

牟田本部長 南と西はわりと、沿道以外は、外側に広がっていないから。

荒牧委員長 だいたいわかりますよね、市街化区域と合体しているから。その辺のところは、きちっとわかるようになってくれるといいなとは思いますが。

はい、どうもありがとうございました。では、継続ということにさせていただきます。

それでは、続けてお願いいたします。

### 地方道路交付金事業（中原鳥栖線）

説明者（直原道路課長） 続いてが、資料番号12番になります。中原鳥栖線です。鳥栖市高田町、安楽寺、真木町の路線であります。これも10年経過のための再評価です。

場所ですけども、鳥栖の市街地が、これは現地調査に行っていたというのですね。では、省略します。ちょっと一つだけ言えば、新産業集積エリアを県で設ける予定にしております。国道3号線からのアクセス道路になっているという位置付けが、大きくはあります。

それで、事業目的は、渋滞のため交通の支障となっています。それと、歩道がなく通学者が危険な状況にあります。この問題を現道拡幅、交差点改良により解消しようというものでございます。

また、沿線ですけれども、図の、星の数だけ交通事故の危険があります。事故は、過去5年間に133件この沿線で発生しております。危ない道路になっているということも、早く何とかしなければいけない事情でございます。

1,800mを、平成12年度から着手しております。事業費は25.9億円、平成24年度までの事業の予定を見込んでおります。平成21年度内に進捗率74.1%を見込んでおります。用地買収は100%完了するといった見込みです。

いろいろありますけれども、平面図の青の部分、赤の部分が終了するというものです。青は、既に終わっております。赤は今年施工中のもの。残る黄色について、次年度以降の施工といったものです。

交通量の推移ですけれども、ご覧のとおりで、1万台。それと、2万台と。これは、久留米基山筑紫野線ですので、南北方向の路線です。中原鳥栖線としては1万台を超える程度ですが、増えたり減ったりで、また増えてくるのでしょうか。それと、先ほども申し上げましたが、新産業集積エリアの整備が取り組まれることが決まりまして、更なる交通量の増大が予想されるといったものでございます。

B/Cですが2.6となりました。事業採択時と比較して大きな変化は見られないというものであります。

コスト縮減ですけど、これも先ほどと同じで、再生資材を使っているということと、残

土を盛土に流用しております。代替案については、特にございません。

対応方針としての事業課案ですが、事業の必要性に変化がないということ。それと、依然として交通の円滑化と交通安全の確保が出来ていないという事情から、事業継続を考えたいと思っております。

以上でございます。

荒牧委員長 はい、どうもありがとうございました。これは、この前見せていただきましたけれども。どうぞ、なにかご質問ありませんでしょうか。

新産業集積エリアというのは、その、だいたいの時間的なことを教えていただけませんか。いつごろから着手して、いつごろ完成予定なのか。

説明者 今、ちょっと、事業計画が再調整になっています。ということはあるのですが、平成25年とか、という数字を一度掲げられていましたが、今は、それもペンディングになっているということです。

荒牧委員長 聞きたかったことは、この道路の完了以前に、何かが動くことはないですね。

説明者 それは、本来ならば望まれるところですが、ちょっと、不可能だと思っております。

荒牧委員長 だから結局、道路のほうが先に、先行して完成するということは間違いありませんね。

説明者 それが出来ないです。道路のほうが後になります。新産業集積エリアのほうが先に出来てしまいます。

荒牧委員長 もう、動き出すことがあるのですか。

牟田本部長 もう一つ西側も整備しないといけないです。

説明者 と言いますのは、ちょっとすいません。ここの、今回の評価箇所の、さらに先のところに、最後の最後、轟木川の西まではくるのですが、さらに先のところで、一つ大きな川を、安良川という川を渡らないといけないので、

荒牧委員長 もう一つ川を渡らないといけないのですね。

説明者 それがかなわないので、結局、轟木川の西までは完了しますが、そこまで完了すれば新産業集積エリアにいけるかということ、そういうわけではないということです。

荒牧委員長 ああ、そういうこと。わかりました。少なくとも、あの狭い橋のところまでは出来るわけですね。それで、もう一本川を渡らないといけない。

牟田本部長 鳥南橋です。

荒牧委員長 そういうことですね。いかがですか。これはもう、今川橋、その西のほうまでは、25年ですかね。

説明者 24年ですね。

荒牧委員長 24年。いかがでしょうか。この前見せてもらったので、だいたい、皆さん

ご覧になったと思いますが。

特にありませんか。もう、だいたい現地で議論は済んでいるということかと思いますが、よろしいでしょうか。

ちなみに今日は、斉藤委員さんはおこしになっていませんけれども、斉藤委員さんは、なにをしているのと仰っていたので、早くしてということだと思いますので、彼女の意見まで入れて、継続にしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

はい、よろしく願いいたします。

それでは、続けてお願いします。

### 地方特定道路整備事業（佐賀外環状線）

説明者（直原道路課長） はい、次は資料番号13番でございます。佐賀外環状線です。織島工区というところになりますが、場所ですけれども、大和インターから小城市へ行く直線の道路があります。これが佐賀外環状線ですが、その区間で、なかなか説明がしづらいのですけれども、バイパスができていて、それが旧道に合流するといったところなのですが、なんとえば良いでしょうか、・・・

川本委員 馬券場とかあるところ。

説明者 そうですね、競艇の船券場がありますね。その東側にあたります。ありがとうございます。

事業の目的ですが、何回も同じことになってしまいますけれど、歩道が未整備で通学者が危険です。それと、幅員が狭小で車輦交通にも支障があります。こうしたことを現道拡幅で解消しようというのが、この事業の目的です。

390mの事業延長です。平成12年度から始めまして、平成24年度の完了を予定しております。事業費は3億円。事業進捗率は平成21年度末には80%に上るものと考えております。用地進捗率も68%までいくものと考えております。

今のところですが、平成20年度までに完了したのが、平面図上の青でございまして。黄色の部分、残り、やっていくといった状況です。

交通量ですが、この道路は交通量が多くて、現在1万8千台通っております。増加の傾向にあります。また、小城市内、小城の街中になるのですが、小城富士線という路線が、小城の街中、小城高校が南のほうにあるのですが、この路線も拡幅を行っておりまして、ここも出来上がると、さらに、この佐賀外環状線の区間も交通量が増大するのではないかと考えております。

B/Cですが、1.6を算出しております。これも、事業採択時から大きな変化はありません。

コスト縮減は先ほどの事業と同じようなかたちです。代替案もないということでございます。

対応方針として、事業課案としましては、事業の必要性に変化がないということ。また、

現在も依然として交通の円滑化と交通安全の確保が出来ていないという状況でして、引き続き事業継続したいと考えているものでございます。

よろしく申し上げます。

荒牧委員長 はい。どうぞ。なにか、ご質問、ご意見ございませんか。

その位置図を見せておいていただくと。あと、残っているのは。まだ、西のほうは手付かずですか。

小野副本部長 西のほうは、出来上がっています。

荒牧委員長 出来上がっている。あと、残っている区間を、だいたい、指し示していただくと、どこら辺が残っているのですか。東側はバイパスで抜けたのですよね。

小野副本部長 基本的には、ここだけです。

荒牧委員長 ここだけ。これが終われば、小城と大和の間

説明者 大和から小城は、だいたい、出来上がります。

荒牧委員長 出来上がる。はい、わかりました。

ちなみに、外環状線というのは、どういうものを外環状線と呼びますか。内環状線は、先程の、口の字型のものですよね。それで外環状線というのは、私たちも言葉は使いますが、どこを言うのかが良くわからないので。

たぶん、私が住んでいる久保田町のところを南北に走っている道路は、あれは外環状線だと聞いていますけど、とても、外環状線らしく見えないのですけど。

説明者 まず、小城のところまで行きます。そこから、国道203号線に一度被るようなかたちで久保田町に入ってきて、それで、久保田の駅の横のところ。

荒牧委員長 徳万のところから南に下っていく道ですね。あれが、外環状線。

説明者 南に下っていきます。外環状線の一部です。はい。

そしてさらに、国道207号との徳万の交差点、アンクルがあるところ。あそこを、JAのほうに行く、要するに207号ではなくて、真っ直ぐ南へ抜けるというのでしょうか。

荒牧委員長 久保田町役場の横を通っている道路も、それと関係しているのですか。

説明者 そうですね。久保田町役場の横を通ります。それで、国道444号に突き当たって、左折してもらいます。

荒牧委員長 北から行けばね。それから、

説明者 今度は、相応津まで行かして、西与賀の、昔の市街地のところから、農道程度の道路で、クネクネ行くのですが、これは、県道とは思っていないですね。

荒牧委員長 だけど、実際は広域農道を使いますよね。それから、東側は。

説明者 まだ良いですか、まだ行きますと。

今度は、農業大の横のところから、これは整備もしているのですが、川副の真横を抜けるようなかたちで行かして、諸富に入ります。諸富から、今度は北上しまして、北にずっと上がっていきます。国道208号線も超えまして、ずっと行きますね、これは。

蓮池を通過して、千代田の南側のところまで来る。これで終わりじゃなかったかなと思うのですけど。

荒牧委員長 それで、ぐるりと回るわけですね。先程のところに戻っていく。

小野副本部長 いや、そして、神埼まで行って、神埼から佐賀川久保鳥栖のほうに、大和のほうに上がってくるのですよ。

荒牧委員長 だから、二重の環状線で取り囲もうということが、マスタープランの中に書き込まれている。

説明者 ちょっと、これは、調子に乗ってしまいましたね。

荒牧委員長 いえいえ、だけど、外環状線という概念を持っているということは、一つの、内環状線と、外環状線で作ろうという構想ではあるわけですね。わかりました。

説明者 グレーターロンドンではないですけど、その様なイメージがあったのでしょうか、たぶん。

荒牧委員長 まあ、たぶん重要路線の一つですよということを言いたいのでしょうから、ちょっと、お聞きしたのですけど。

まあ、これから先どうなるか、良くわかりませんが。よろしいですか。

まあ、ここが終われば、少なくとも、高志館の南のほうから小城に抜ける道が、一応完成する。ということでよろしいですね。非常に走りやすくなりましたけど。

川本委員 用地補償が、まだ、4割ってことは、あまり

説明者 そうですね、昨年未までで、約4割ということですね。

荒牧委員長 今年で68%狙い。

説明者 そうですね。これは、大きいものが買収できたと、

荒牧委員長 だよ、1年間で出来ているからね。

説明者 ちょっと、ご理解いただけないところが1件あったのです。

川本委員 そういうことでも遅れていたということですね。ここは、中途半端なところが残っていて。

説明者 現地に行かれると、よくわかると思いますが。ちょっと、ご理解いただけないところがありまして。

荒牧委員長 ポコッと残っているということ。了解。よろしいですか。

ここは、北のほうの非常に重要な路線の一つになっていますので、ご理解いただけると幸いです。

それでは、継続ということで、期限内に終わらせていただきたいと思います。

どうぞ、お願いいたします。続きまして。

#### 地方特定道路整備事業（小城富士線）

説明者（直原道路課長） 続きまして、資料番号は14番になります。

先程、話に出ましたが、小城富士線というものの、上町・横町工区。これも10年経過のための再評価ということです。

先程は街中の話をしましたが、清水の滝のほうに上っていくところです。ちょうど、蛭の里とか、天山酒造などがこの辺りになりますし、神社があったと思いますけれど、諏訪神社、その辺りの事業です。

ここも、まず1つは、対向車をはみ出るということで、ちょっと、線形がよくないということ。それと、歩道を歩く人が危険ですということ。線形が悪くて事故の恐れがありますということで、線形を真っ直ぐにすることと、歩道整備により、こういった問題を解消したいといった事業であります。

ちょうど、ここでは過去9年間に15件の事故があるということで、死亡事故はないものの、通学者が巻き込まれる恐れがあるため、ご心配されている動きがあります。ちょうど、図で見ていただくとわかりますように、カーブのところが、一番、この赤い星、事故の多い箇所です。

事業概要ですけれども、総事業費12億円を見込んでおりまして、550mの延長で、平成12年度から平成25年度までを予定しております。平成21年度で、9割の進捗率に上る予定です。用地買収率は68.5%を予定しております。

この事業ですけれども、今の道路は、平面図の黄色になっているところの、ちょっと色がついてないですが、内側を通っていてカクンと曲がっているというものを、拡幅すると、カーブを緩やかにするといいですか、ちょっとまきを入れるといったようなかたちで、行うものであります、黄色のところは、まだ、残っている部分です。

交通量ですが、1,017台と、ちょっと、まだ小さいところではありますが、減っている状況にありますけれども、この事業は平成21年度、小城市が認定しました、小城市の中心市街地活性化基本計画に関連する事業です。ちょうど、羊羹屋さんがあつたりしまして、観光地としても、これから良いのではないかなと思っております。

B/Cですけど、1.8を算出しておりまして、事業採択時と比較しても大きな変化は見られないというものです。

コスト縮減は、これまでの、他の事業と同じようなかたち、代替案は特にございません。

対応策の事業課案ですが、事業の必要性に変化がないこと。また、依然として交通の円滑化、交通安全の確保が出来ていないという事情から、引き続き事業を継続したいと考えているものでございます。

以上です。

荒牧委員長 はい、どうもありがとうございます。

それでは、何かご質問ありませんでしょうか。何かありませんか。よろしいですか。

特に、今までとあまり変わらない、歩道をつけて、線形をよくして、通学路を確保し、歩行者の安全を図ると、同じようなパターンの道路がいくつもありますねということとし

ようか。

説明者 まだまだというところが、たくさん残されていますので。

荒牧委員長 たくさん残っているということですね。よろしいですか。

観光的には、清水の滝に上っていくところの、分岐点のちょっと手前というところかな。

説明者 手前、そうですね。

荒牧委員長 どうぞ、お願いします。

鳥井委員 すいません。ちょっと教えてほしいのですが。事業の進捗状況の用地進捗率のところですね、平成20年度までは68.5%、21年度も68.5%で、交渉をしても21年度までは首を振っていたのに、平成22年度になって、いきなり100%になるというのは。

荒牧委員長 以降ですよ、以降。

説明者 以降で、25年までにということですよ。それは、どういうことですか。

鳥井委員 その辺が、私はいつも、どうなっているのか理解できないのですよね。

説明者 だから68.5%で、今年は積みあがらないわけですよ。どうしてですか。

鳥井委員 そう、積み上がってなくて、今後、22年度以降は100%になるという、決め方というのは、どういうふうに、何年後までに立ち退きますよと、契約書までは交わしていないけど、口約束の段階で、25年度までには出来ますよという捕らえ方で、100%となっているのですか。

説明者 この数字の積み上げ方は、売買が成立した、登記まで佐賀県名義になったものを上げています。

鳥井委員 68.5%ですよ。

説明者 68.5%です。それで、もっと先に買えば良いではないかという話もあるのですが。

荒牧委員長 特にもめていることがあるのですか。

田久保技術監（道路課） まだ、家屋が何件か残ってはいるのですが、ただ、基本的に反対ということではないです。非協力的に、前の路線のように、誰かが反対しているとか、そういうことは聞いてはいないです。

荒牧委員長 予算が準備出来たら、契約までいくよという、内諾は得ているのですか。

田久保技術監 内諾というところまではいかないのですが、強力な反対というのはないと聞いています。

荒牧委員長 なるほどね。

説明者 ここの例がそうだとということではないですが、例えば、何年まで住みたいとかということで、ちょっと、別の家が建つまでとか、子供が東京に出るまでとか、そういう事情で契約できない場合もあります。

要するに、事業としては合意されているのだけど、ここの土地にまだ、もう少し住んでいたいということがあったりしますし、また、事業も県の予算で組んで行きますので、こ

ここに予算をつけるのではなく、よその事業で執行したいということで、予算の組みかたということもありますし。事情は様々なのですけれども、必ず順々に積み上げていかなければならない、というのが原則ではあるのですが、たまたま、ここは、そう出来ていないということです。

鳥井委員 では、この用地進捗率の見方としては、21年度までは、完了して、買いましたという分が数字として出ていて、22年度以降は、ほぼ100%買いますよという状況で、見込んで数字を出しているということなのですね。

説明者 そういうことです。

鳥井委員 では今後、もしかしたら変わる可能性も、ないとは思いますが。

説明者 いや、あるのですよ、やはり。それは、どうしても絶対ではないです。最後に頑として、俺は動かないという方もいるかもしれないですし、そういう時には、この数字も変わってきたりしますし、あるいは、最後、その土地をあきらめて、他の部分だけで事業完了したことにする場合もないことはないです。

鳥井委員 北九州にも、道路が一部だけポコッと出ているところがあるので。たしかに、そういうことなのでしょうね。

荒牧委員長 売ってもらえないということですからね。

鳥井委員 わかりました。ありがとうございました。

荒牧委員長 よろしいでしょうか。

それでは、この事業も同じような理由でやっておられますので、継続ということにしたいと思います。

では、続けてお願いします。

### 道路改築事業（鎮西唐津線）

説明者（直原道路課長） はい、お願いします。次が資料番号は16番になります。鎮西唐津線、佐志工区というものでありますが、こちら10年経過のため再評価ということでございます。

たぶん、荒牧先生が、ここは方角がわかりづらいと言われていた、この路線の代表格のようなところですが、これは、唐津市の街中から南に降りていくような路線になります。ちょっと、位置関係は、位置図でご覧いただいたほうが良いと思いますけど。

それと、この路線は、西九州自動車道路が出来ますと、北波多インターと接続して、唐津市街に入れるようにといったような意味合いも持っている道路です。

こちら、もともと農道で整備したということもあるのですが、線形が良くないとか、路肩幅員が狭小であるといったことで、通行に支障があります。写真では、ちょうど、子供が立っていますけれども。

また、交差点の形状がよろしくないの、通行に支障があるといったような事情もあり

まして、こういった、線形や、交差点の事情を改良するというのが、事業の目的になっております。

事業の概要ですが、事業費が4.8億円、それと、平成12年度から平成25年度の予定で事業を行っておりまして、延長は2,030mになっております。平成21年度末までに79.2%の進捗を見たいと思っておりますし、用地も97%積み上がるようにと考えております。

事業延長が2,030mと申しましたが、全体延長の中で点々と5箇所の事業を行います。線形改良が4箇所、平面図の一番右の箇所が、交差点の改良をしたいといったことをございまして、ちょっと、見づらいですけど、今は、斜めに交差しているものを、交差点が直角になるように改良を行うものであります。

ここの交通量は、3,358台、平成17年の調査ではそうっております。また、社会情勢の変化としては、先程も申し上げましたが、西九州自動車道路が、北波多インター、千々賀山田インターまで、平成23年度に供用されるといったことで、交通量は増大するものと予想しております。

B/Cですが、1.6となりました。これは、事業採択時と比較しても、大きな変化は見られないものであります。

コスト縮減は、これまでの事業と同じようなかたちです。代替案はございませんでした。

対応方針ですが、事業課案としては、事業の必要性に変化がないということ、また、依然として交通の円滑化、交通安全の確保が出来ていないということから、事業の継続を考えております。

以上です。

荒牧委員長 はい。どうぞ、何かご質問ありませんか。

ちょっと、この工事は変わっていますよね、他のものに比べて。平面図をちょっと見せてください。これは、1工区から5工区までの各工区、5箇所だけをやるのですね。

説明者 そうです。その間のところは真っ直ぐで、伸び伸びと走れるので、そのままでも良いだろうということで、1工区から4工区までの各工区のところ、急カーブになっていますので、そういったところを、もう少し滑らかにしようということです。

荒牧委員長 滑らかにしてあげると、これは結構使える道だよというイメージですか。

それと、歩道は元々ついていないですよ。農道で整備されたのであれば。

説明者 写真のような感じですね。

荒牧委員長 だけど、子供が左の写真では立っていますけど、通学路として日常的に使われている道ではないと思って良いですかね。

説明者 ここでは、そうですね。歩道の整備を主眼においた事業ではないですね。

荒牧委員長 歩道を必要とするようなところではないと思ってよろしいですね。

説明者 はい。

荒牧委員長 結構、綺麗そうに見える道ですから。

牟田本部長 まったく新設の広域農道なのですよ。

荒牧委員長 新設。わかりました。農道規格で作ってしまったから

牟田本部長 ですから、ほとんど集落を通過していません。農地沿い率を大きくするために。だから、生活道路としては、あまり使われていません。

荒牧委員長 だけど今度、例えば、西九州自動車道路のインターが出来上がってくると、唐津からそこに抜けたりするようなことがある。

牟田本部長 そうですね。これを作った当初から、呼子方面への観光道路として使われていますから。唐津市街地を通らなくて、真っ直ぐ呼子方面へ。

荒牧委員長 唐津市内を抜けないようなかたちで。

小野副本部長 唐津市街が、どうしても混雑するものですから、こちらを走って、呼子の方へ向かわれる。

川本委員 これも原発の避難道路と書いてありますね。

牟田本部長 避難路になっています。

荒牧委員長 はい、どうでしょう。よろしいですか。

これは、事業延長の割合にしては事業費が非常に少ないので、なぜだろうと思ったら、そういうことですねという、飛び飛びの工事しかやりませんよということですね。

はい、よろしければ、これも継続でお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

それでは、続けて申し上げます。

#### 道路改良事業（国道444号）

説明者（直原道路課長） はい。続きましては、資料番号18になります。国道444号の、これは有明海沿岸道路のことです。それで、福富鹿島道路です。ここは、準備計画段階から5年が経過していて、まだ未着手ですということでの再評価をお願いするものです。

有明海沿岸道路。もうご存知と思いますが、大牟田から有明海をぐるりと回って鹿島市まで至る計画の道路です。ご存知のとおり、福岡県側の区間23kmにつきましては、昨年度、全線開通したといったところでございます。

それで、目的は言わずもがなですが、地域間の交流支援、それと、現在の国道444号のバイパス的な機能を持つといったものです。

これは、もし、道路が出来たとすればですが、大牟田市から鹿島市まで、現在110分かかっているところが、42分。あまり、こういう数字を言ってもピンとこないのかもしれませんが、佐賀から鹿島まで18分で行けるといっているところ。現在は45分となっていますけど、もう少しかかるのではないのでしょうか。そういう意味合いの強い、佐賀県としても力を入れてやっている事業であります。

現在の現道の状況ですが、写真のような渋滞が見られます。1日1万8千台ぐらいの交通量があったと思います。

それから、事業ですけど、今回の計画箇所は、白石の、鹿島に入るところ約3.6 kmの区間についての評価をお願いしているものですが、この3.6 km区間、187億円を見込んでいます。これは、暫定2車線での整備を考えておりまして、平成17年度から平成35年度を予定としまして、事業を考えております。まだ、ほとんど、事業は進んでおりませんが、進捗率1.1%といいますのは、ほとんど、調査をやっている費用ということで、まだ、用地買収まで入っていないといったものです。

それで、位置関係については、先程申しましたとおりですが、社会情勢の変化ですけれども、交通量は増加の傾向にあります。近傍の白石町遠ノ江というところでみておりますが1万台です。それと、平成18年度に、隣接工区の佐賀福富道路の工事に着手したということや、平成20年度には福岡県の大牟田から大川までの区間が開通したということ。また、平成24年度に新県立病院、今の好生館が新しくなった病院が開院の予定でありまして、有明海沿岸道路の沿線に出来るといったことが予定されています。

また、費用対効果の要因の変化ですけれども、これはちょっと、今までのものの出し方と、ちょっと違うのですが、平成17年のB/C算出では3.7を算定していました。と言いますのは、コストのほう、B/CのCのほうは85億円と算出していたのですが、設計を絞り込んで行ってみたところ、軟弱地盤層が厚くて、地盤の改良費に想定していたよりも費用がかかるであろうということで、この、Cのほうは85億から134.3億と大きくなりました。

これに伴いまして、B/Cは、現在のところ2.3と算出しているところでございます。これは要因の変化として挙げておきたいと思えます。

次に、コスト縮減でございますが、全線軟弱地盤の上に構築することとなりますので、地盤特性を的確に把握し、効率的な軟弱地盤対策工法を選定して、コスト縮減を図りたいと思っております。また、他の工事で発生する残土を、本工事の盛土に流用してコスト縮減を図りたいと考えております。代替案の検討は、特にございません。

それで、今後の事業の進め方ですが、現在行っている環境影響評価の手続きを完了して、引き続き用地買収、工事へと着手していきたいと考えております。また、環境影響評価の手続きと平行しまして、地元の説明と関係機関との調整を実施し、工事着手後の円滑な事業進捗を図れればと考えているところでございます。

対応方針。事業課案としての対応方針でございますが、費用対効果の数値の高さ。それと、円滑な交通の確保による地域経済の発展を勘案しまして、引き続き事業を継続していきたいと考えているところでございます。

以上ですが、よろしくお願いたします。

荒牧委員長 確認ですけれども。再評価理由の5年というものと、10年というのはどこに違いがあるのですか、もう1回確認させてください。新規事業で着手していない時ということですか。

牟田本部長 採択後5年たっても着工していないということです。

荒牧委員長 着工というのはどの時点を言うのですか。工事に取り掛かるとのこと。

小野副本部長 用地買収に入る時点です。

荒牧委員長 今はまだ、用地買収に入れない状況。所謂、環境影響評価を行っている段階ということですか。

説明者 まだ、事業化していないということです。

荒牧委員長 調査段階にあるということでもいいのですか。もう1回、説明してください。

説明者 新規評価を受けますよね。

荒牧委員長 新規は皆さんたちでやっておられるでしょうけど、いいです。それで、

説明者 そこから5年経ってしまったのに、事業に、まだ着手していないもの。先程までのものは、着工してから10年経つのに、まだ終わっていないものです。

荒牧委員長 だから、例えば、我々が行っている環境影響評価を行わなければならないような事業は、だいたい、ここにかかってくるようになりますよね。

だって、環境影響評価だけで3年ぐらいはかかりますから、そうすると、それだけで5年近くは経ってしまいますので、今みたいな予算の状況だとすると、環境影響評価を伴うような大規模な事業は、ほとんど、この再評価にかかってくると思ったほうが良いですね。

説明者 はい。

荒牧委員長 はい、了解しました。なぜ、これがかかってくるのと、再評価事業でかかってくるのと思いました。10年ではなくて5年なのですね、着手していない場合は、もう、いらぬのではないかとと思われることがありうるのですね。

説明者 場合もあるということです。

荒牧委員長 だから、環境影響評価を行うような大きな事業だと、こういうことがおこりうるということですね。はい、わかりました。

どうぞ、お願いします。この事業は、むしろ新規評価の事業に近いですから、止めるなら止めても良いというような、この委員会が、もしかすると、始めて機能するかもしれないと思えるような事業ですので、今なら止められます。民主党のように激しくなく止められる。という事業です。ご意見を、よろしくお願いします。

川本委員 質問ですけれど。大牟田から大川までは通じていますよね。時々利用していますけど。これは、どのくらいの期間かかって出来たのですか。

説明者 これはですね、すごく早かったのですよ。

荒牧委員長 平成9年ぐらいだったかな。

川本委員 早かったですよね。盛土とかされていた時にミハラさん達と見に行ったことがあったのですよ。

小野副本部長 その道路は実を言いますと、特に大川とか柳川の辺りは、もともと、国道208号のバイパスで計画されていたのですよ。それが、地域高規格道路に変わって、計画が変更されていますので、どこを起点にするかということはあるのですが、実際に、最

初、一般道としてのバイパスで着手した時からすると、相当な期間が経っています。

説明者 ただ、地域高規格になってからは、平成12年に地域高規格になっていましたので、10年かかっていないです。

荒牧委員長 9年ぐらい。

説明者 9年とか8年ですね。そこから、ムチが入ったところでしょう。

小野副本部長 バイパスということで、ずっと、用地買収をやっていたのです。それで、地域高規格に変わったので、その用地買収の中での計画の変更があって、自動車専用道路に変わったということです。

荒牧委員長 しかし、こういう事業がどうなるのかということとはわからないでしょう。見通しは、本部長のお答えを聞いても、あまりわからないかもしれないですね。

牟田本部長 厳しくなるのは、もう間違いないでしょう。

荒牧委員長 間違いなく厳しいでしょうね。

だから、揮発油税の暫定税率を廃止していくようなことが行われれば、税金が道路に特定で使える額が、どんどん減っていくでしょうから、こういう大規模な事業に対して、いろいろ見直しが行われる可能性が高いということはあるですね。

牟田本部長 地方主権ですから、国の補助がなくても、必要であれば県でやれということでしょうけど。

荒牧委員長 やれと言われても、先程言われた軟弱地盤を、どうやって渡って行くのという、費用がかかりすぎると仰っているから。134.3億というのは何キロで。

説明者 3.6kmです。

荒牧委員長 3.6km。だから、1kmあたり、

小野副本部長 事業費ベースで、1km50億です。

説明者 平面図の赤でハッチをしている区間だけです。

牟田本部長 ちょっと高いですね、軟弱地盤対策が必要ですから。

荒牧委員長 わかりますか。だいたい、イメージが。

小野副本部長 1m当たり5百万です。

川本委員 1m5百万ですか。

荒牧委員長 そんなオーダーになります。

牟田本部長 たぶん、1万円札をずっと並べていくような感じになります。

荒牧委員長 そういう話をするとびっくりされるでしょうけれど、例えば、福岡でやっている、福大の近くを走っている外環というのがあるのですが、それは、桁がもう一つ違って、1km当たり1千億とかというオーダーになります。

鳥井委員 用地買収費が高いのですか。

荒牧委員長 もちろんそうですね。物件を移転させて、用地買収してということですから。橋脚をずっと建てていくのですが、橋を架けていくのですよ。それでも、うるさい

ですから、相当高いですから、桁がちょっと違うのですよ。

ここは土地代が安いけれど、軟弱地盤対策費がかかるということです。

池田委員 大川から筑後川を越えて佐賀県側に入って、鹿島までの間で、他に着工していないところというのはどのくらいあるのですか。

牟田本部長 用地買収に取り掛かっていないという意味では、直轄区間はまだ取り掛かってないでしょう。

小野副本部長 直轄区間はまだ、取り掛かっていないのです。

説明者 いえ、そうではないです。直轄区間は着工していることになっています。

牟田本部長 用地買収には入ってないでしょう。

説明者 用地買収までは、まだいっていませんね。

荒牧委員長 都市計画決定はしましたよ。

牟田本部長 空港道路から大川の筑後川の間は、買収はまだです。

荒牧委員長 だから今、課長が言われたみたいに事業は、もう着手していますよね。

小野副本部長 環境影響評価などは全て終わって、都市計画決定まで行って。今年度は、筑後川のほうの選定と、橋梁をどうするか調整、それから、東与賀の辺りの測量関係を行っています。

荒牧委員長 それで、もう、用地買収に入っているのでしょうか。

小野副本部長 用地買収はまだ入っていません。

説明者 用地買収に入っていないですね。

荒牧委員長 入っていない、測量の段階。敷地の選定。

小野副本部長 今は、測量の段階です。

池田委員 他に、ここ以外もやはり、どこをとっても軟弱地盤ではないですか。金太郎飴みたいに軟弱地盤。そうすると、全体的に事業費が何割アップとかにならないのですか。どういう計画の立て方をされているのかはわかりませんが。現実の問題として。

説明者 やり方ですね。今も、嘉瀬川の辺りでやっているのですけれども、様子を見ながら、試験施工をやって、こういう工法であれば大丈夫であるとか、こういう工法でやると駄目なので、余計にお金を使わないと出来ないとか、試行錯誤しながら進めて行っております。その中で、一番優位なというか、安価な方法を選定していただけますように、荒牧先生よろしくお願いたします。

荒牧委員長 今の質問は、だいたい、どれくらい高くなりますか。だいたい3割くらい高くなる。もっと高くなる。

説明者 だいたい、ここで言いますと、85億だったものが、134億です。

荒牧委員長 だいたい、皆さん、プロは1km50億と言いますと、倍くらいかかっているイメージですか。

小野副本部長 倍というほどではないです。

荒牧委員長 倍とまではいわない。だいたい、地盤の良いところであれば1kmどれぐらいで渡っていくのですか。

小野副本部長 巖木バイパスの、トンネルの手前のほうですと、1km当たり35億ぐらいでした。

荒牧委員長 だから、軟弱地盤であれば3割ぐらいアップすると思ってよろしいですか。

小野副本部長 ただ逆に、巖木バイパスも、そこから先の唐津方面に行くと、トンネルあり、橋梁ありになってきますので、また、割高になりますけど。

牟田本部長 また、軟弱地盤も軟弱地盤で、やはり、嘉瀬辺りの軟弱地盤と白石の軟弱地盤は、また違うのですよ。

荒牧委員長 それで上げたのですか。

牟田本部長 そうです。白石のほうは極端に、超軟弱地盤ですから。

荒牧委員長 あまり脅かさなくて良いです。佐賀大学に任せていただければやれますので。

その、工法はあるのですが、例えば、今は10mの軟弱地盤層の下のところに砂層があるのですが、そのところの上の1mぐらいのところ、コンクリートの杭を、コンクリートというかセメントミルクで作った杭を、1mぐらいのところ、止めるのですよ。それを、今度は20mぐらいのところまで落としていかないといけない。という工法を使うのですよ。

だから、安全に作れるようにはなったのですが、昔だったら、橋梁をずっと渡していかなければ、たぶん作れないような状況でしたので、もうちょっと、倍以上に、だいたい1km当たり70億ぐらいかかったのではないかと思っていましたけど、その位に、やっと落とせるようになって来た。だから、今のところ、福富のほうに入らなければ1km当たり40億ぐらいで渡れますか。橋梁まで入れて。

牟田本部長 そうですね。

荒牧委員長 橋梁まで平均して、だいたい、軟弱地盤のところだけ、すなわち、盛土だけでやるところだと30億弱ぐらいでやれるでしょう。橋梁部が入ってくると高くなるから、平均すると40億ぐらいになるというところですよ。

あの、すいません、僕は20年前この道路作るのに反対していました。なぜ反対していたかということ、出来ないと言っていたのです。そんな軟弱地盤のところ、盛土を盛って、高架の道路を作るなんてありえないと。

ですが、佐大のミウラ先生達が出来るといいう方法を編み出してしまったものですから、出来るようになったのですよね。だから作れます。

だけど、仰るように、3割か4割ぐらい高くなるのかな。他の地盤の良い所に比べると。だけど、それは土木の技術者からすれば許容範囲。まあ、出来るようになった。万歳という感じですけど。皆さんたちから見ると、ちょっと高いのではないのと思われちゃうんですけど。

だけど、土地代が非常に安いですから、他のものと比べて特に高いわけではないですね。ちょっと市街地に入ると高くなるかなと思いますけど。ちょうど田圃の中を縫うようにして走っていきますので。よく、こんな路線を見つけたなというくらいに、人の住んでいないところを歩いていきます。

池田委員 便利だろうとは思うのですよ。

荒牧委員長 便利ですよ。

池田委員 あると便利だろうと思うのですが、環境アセスメントは、今のところ問題ないのですか。

荒牧委員長 問題ないですね。

池田委員 問題ないですね。

荒牧委員長 私はずっと、全部の、全路線の委員長やらされていますけど・・・

ただ、一番皆さん達が緊張しているのは、むしろ、こういう水田地帯というのは、他にもたくさん代わりがあるから、それほど緊張しないのですが、多久のほうにくっつけるのですよね。佐賀の嘉瀬町のところで分かれて、北に上がって、巖木のほうに行く道にタッチさせて、唐津のほうと繋ぐような構想になっていますけれども、むしろ、里山のところといったら良いですかね、山の、ちょうど裾野のところにいくと、多様な生物がたくさんいるので、環境アセスメントでは一番緊張するのです。だから、生物の先生が一番ハラハラするというか。

小野副本部長 ハラハラなのか生き生きなのかわかりませんが。

荒牧委員長 そうかもしれませんけど。だけど、自分たちに責任が飛んできますので、環境アセスメントをするときには、生物の先生達が大変なのです。自分達が許可したというように言われますから。

そうすると、そこに例えば、非常に変わったトンボであるとか、変わった蝶が居るとか、そういうところを道路がよぎっていくと、その先生達の責任になってしまうのです。だから、そういうところを避けながら、避けながらいけないから、むしろ、こういった平地のところの環境影響よりは、むしろ、山に近づいたところで、皆さん緊張しておられますね。

だから、生物の先生達は大変だと思いますよ、この環境影響評価は。

池田委員 これ、無事に予算がついたとすれば、全体が開通するのはいつ位になるのですか。

説明者 今のところ平成35年ということで予定しています。

池田委員 それは、この区間でしよう。ここではなくて、全体は。

説明者 ここが最後の区間になります。

池田委員 ここが最後なのですか。

説明者 はい。

荒牧委員長 それで、そこから先は決まっていない。計画がない。

だから、鹿島から諫早までは計画がないのです。

池田委員 では、大牟田から鹿島までは35年には通るのですね。

説明者 ちょっと、平成35年というのは、今これは、再評価として掲げさせていただいておりますので、35年というきっちりした数字をだしておりますけれども、ちょっと、世間的には、概ね20年ぐらいかかりますということで、もう少し不明瞭な表現にさせていただいております。と言いますのは、それだけ自信がないということも、確かにあるのです。事業がそこまで出来ますかということで、費用の問題などで。ですので、平成35年というのは、この委員会でのお話だと思ってください。

荒牧委員長 もうちょっとかかるでしょうね。

川本委員 この道路改良事業というのは、予算は、ほとんど国になるのですか。

説明者 これは県の事業ですので、55%が国の補助です。

川本委員 45%が県ということ。

牟田本部長 45%にまた、地財措置が、いくらありますので、概ね2/3ぐらいは国費でいただいています。

小野副本部長 55%の補助と、それから、こういう貧乏な県に対しては、地域補正があまり入ると、それを入れると、だいたい2/3ぐらいが国費になるのかなという感じです。

牟田本部長 ただ、これから先がどうなるのかわからないですから。補助事業ではなくなるという話もあるみたいですので。

荒牧委員長 可能性はありますね。

牟田本部長 一括補助金にしてしまうとか。

荒牧委員長 一括補助金になって、その中から、ここにいくら使うか、県で考えなさいということですね。

牟田本部長 それはそれで、責任が重くなる。

荒牧委員長 ただ、大川、大牟田を走っていると、皆さんたちに結構評判が良くて、走られる方は、意外と良いではないですかというのがあって、特に矢部川橋梁がつながったところで、あそこが一番、ずっとネックだったので、矢部川橋梁を渡るところから、大川の人達も非常に道が良かったといって、早く筑後川を渡してくださいと言われていますが、なかなか。

今、橋梁形式を決めています。筑後川と早津江川の2つの橋梁形式を決めにかかっていますけど。

池田委員 それは福岡と一緒にやるのですか。

荒牧委員長 福岡事務所が、県ではなくて国の、あれは、直轄事業でやっているのです、福岡国道工事事務所がやっています。今、設計というか、委員会を集めて。

小野副本部長 それで、東与賀のほうを佐賀国道事務所がやっています。

川本委員 この、大川から佐賀空港まで来る道は、うまく出来ているのですか。

牟田本部長 その部分が直轄事業です。

川本委員 それはできないですか、まだ。

牟田本部長 ですから、今、橋を計画中です。

川本委員 それは、湾岸のところ。

荒牧委員長 この湾岸で、橋を架ける。

小野副本部長 ちょうど、筑後川のところの橋梁を、

川本委員 飛行場は、もう少し西ではないですかね。

荒牧委員長 飛行場は、そうです。だから今は、大川で降りて、新田大橋を越えて、早津江橋を超えて、こちらに入ってくる。

川本委員 いえ、これが平成35年だとすると、なかなか待てないなと思ひまして。

そういうところ、大川まで出来ているのですから、飛行場をもっと活用できるような方法がほしいですね。

荒牧委員長 たぶんそれは、もう、増えていますね。

川本委員 増えていますか。

荒牧委員長 少なくとも、大川市議会の副議長さんに聞いたら、大川市議会は全部、佐賀空港を使うことに決めたとおられました。

小野副本部長 ですから、橋ができて、橋を渡って、ちょっと伸びれば、もう、真っ直ぐ空港のほうに下れるようになりますので。

荒牧委員長 そうですね。あの、インターがたくさんありますので、そういう点では使いやすい道ですね。

私の一番好きなのは、昔、筑紫野有料道路とっていた、県道5号線が大好きなのですが。あれは、インターが狭いのですよ。そして、ほとんど信号がない道ですから、あれは、非常に地域にとっては使いやすい。

それがちょうど、この地域高規格道路というかたちで出来ると思っていたら、2 kmぐらいの間隔でインターを作りますよね。だいたい、2 kmぐらい。だから、インターがやたらと多い道ですよ。

もともと、有明海湾岸道路と佐賀県さんが言っていた時には、もっとずっと、海の側に寄っていた道だったのですが、地域高規格と定義が変わったので、街に近づいたのです。上のほうに。だから、湾岸道路といわないで、沿岸道路という名前に変わりましたが。だから、街のすぐ横を走っていますので、インターが近づいてきます。

はい、よろしいですか。まだ、事業着手はしていませんけれど、これは継続をするということで、佐賀県にとっては夢のような話で、どうなるかはわかりませんが、継続事業として、この評価委員会としては、是非、続けてくださいということにしたいと思ひます。

それでは、最後、もう一つお願いいたします。

### 道路改良事業（国道323号）

説明者（直原道路課長） それでは、資料番号が23番になります。国道323号富士バイパスです。こちらは、再評価実施後5年と、またこれも、ちょっと変り種ですが、10年経って再評価した後に、さらに5年経ちましたというものです。

場所ですが、位置図で言いますと、古湯温泉があります。嘉瀬川ダムがあって、河川の上流がありますが、赤で示しているところが、富士バイパスと呼ばれているものです。嘉瀬川ダムが出来ることによって、付け替え道路になっているところもありますが、それで、場所としては、幅員が狭いといったことが、写真の古湯橋付近や、郵便局付近に見られるということで、バイパスを整備するといったものです。

事業費ですが、273億円です、そのうち県の負担額が55億円と書いておりますのは、ダムの事業で残りの事業費が充てられるからだということです。あと、工期は平成7年度から始まっておりまして、平成23年度までの予定。全体事業延長は、9,460mです。平成21年度末までに94.3%の事業進捗を見ることを見込んでおります。

それで、これはご利用の方も多いと思いますけれども、嘉瀬川ダムの工事を行っているところから、さらに、唐津方面に向かうところ、だいたい、もう事業は出来ておりまして、順々に供用していますが、残りの、古湯の街中に入るところは、まだ未整備といったところがございます、そこをバイパスで抜けます。それで、トンネルを作って、最後、なんと言いましたか、大きな温泉旅館がありますが、吉花亭ですか。そこに出て来るといったものです。

すでに、今、トンネルも写真のような感じで掘っておりますし、ここが吉花亭ですね。その横にトンネルが来るようにといったことで整備を進めております。

事業を巡る社会情勢の変化ですが、交通量は3,800台です。それと、平成20年8月に三瀬トンネル有料道路のループ橋が開通したことを契機に、沿線地域の観光振興を図るための地域活動が、より活発になっているという事情があります。

B/Cですが、1.3と算出されました。

コスト縮減、代替案の可能性ですが、まず、コスト縮減は、計画的な施工管理を行い、発生する残土の有効活用を図っております。また、再生資材の利用促進も行っております。代替案については、特にございません。

対応方針ですが、当初より、本事業の必要性・重要性は変わらないということ。それと、地域の振興にも大きく寄与するものであることから、事業を継続させていただければと考えているところでございます。

以上です。

○荒牧委員長 はい、どうもありがとうございました。

最後二つは、非常に大きな仕事ですが、いかがでしょうか。これについて、何かご質問ありませんでしょうか。

いつ出来ると仰いました。

○説明者 これはですね、平成23年度の予定です。

○荒牧委員長 23年ですね。ということは、ダムが出来上がるのと同時期に、湛水を始めるころには出来上がっているということですね。

まだ、ちょっとかかりますね。ここだけ残っていますけれども、なにかご質問ありませんでしょうか。

今、ちょうどトンネル、もう、抜けたのですか。

○宮崎係長（道路課） トンネルは抜けています。抜けていますけれども、まだ、今は写真の状況です。

○荒牧委員長 手前のところが入れない。橋梁のところまでは出来て、向こう側から、今、入っていくようになっていますよね。

○宮崎係長 はい。今は、上と下から、両方から進めております。

○荒牧委員長 では、よろしいですか。これは、長い間の、富士町さんとの関係で出来上がっていく道なので、これは、今更止めるというものでもないでしょうと思います。

これは早く完成をさせて、すると、いろんな観光とか、今、ちょうど下のところの古湯温泉さんが、ぬる湯で売り出し中ということで、どうやら、福岡の人達も、それに乘ってもらっているみたいで、結構、お客さんが増えてきているのではないかなと思って、古湯と熊の川温泉が、どうやら、少しずつ良くなってくるかなという感じがします。

今までは、あそこの真ん中を走っていましたので、ちょっと気が引ける感じでしたけど、今からは、あまり車が通過しない、ひなびた温泉街が出来るといいかなという気がしますけどね。

よろしいですか。それでは、これも我々にとっては、おなじみの、非常に長い付き合いの道ですので、これも、再評価した後、もうすぐ終わるということですので、継続にしてください。

特に皆さん達からご意見ありませんでしょうか。あまり、今まで、この再評価委員会は止めるとか言ったことはないのですけれども、だいたい、皆さんがやってこられたことは、普通の土木事業としてはまともなというか、不要なものというのはあまりないなという感じがしているところです。

ただ、一つだけ、先程言いましたように、先程の例以外はあまりなかったですけども、路線が、ちょっと、全体として見たほうが良いというようなものを判断された場合には、今のように、区間だけ区切って見てしまっただけでは、ちょっとわからないということ。

それ以外のところは改良が多かったなので、普通のとおりでよいと思いますけど。こういうふうには、行き詰っているとか、途中で止まっているような道路のB/Cとか利益というもの

を議論するときは、もう一度イメージしていただいて、まず最初に、先程課長さんが仰ったように、全体を、まず説明した後で、その部分を説明する。

個別のB/Cというのには、あまり意味がなさそうですので、全体のところで議論していただくと助かります。ということ、ちょっと宿題にしたいと思います。

それ以外には、いろんな土木事業見せてもらいました。現地見学も見せてもらいましたが、今から先は、必ずしも、今までどおりにやれるとは限らないということも、現地の人達も、皆さん仰ってますけれども、できるだけ状況を、できるだけ、皆さん達に説明できるような、いろんな工夫をしていただければ良いと思います。必要なものは作る。必要ではないものを、今までたくさん作ってきたから、我々は、そういう風に言われるでしょうけれども、なぜ、こういうものを作りたいのかということ、いつも、やはり何回も、そういうことを議論していただければ助かるなという気がします。それも、全体としてではなくて、この場所が、なぜ、作りたいのかということ、いつも説明していただくようにしておかないと、街路事業としては必要だけれども、そこは、本当にやるのというようなものが、まだ、あるかもしれませんので、そういうことも含めて、この場所が、なぜ、作りたいのかというようなことを、是非、説明の中に加えていただくと助かります。

えっと、私のほうからは、特に、それぐらいしかありませんけれど、皆さんよろしいでしょうか。

長時間、現地見学、それから、2回にわたる再評価の議論をしていただきまして、本当にありがとうございました。皆さん、長時間にわたりましたけれども、私のほうからは、これでおしまいにしたいと思います。事務局にお返しいたしますので、後は、閉めていただければと思います。

○三根事務局長 長時間に渡りまして、ご審議、又、貴重なご意見を賜りまして、誠にありがとうございます。本日の委員会は、これをもちまして終了とさせていただきたいと思えます。どうも、ありがとうございました。

( 閉 会 )