

平成22年度 再評価委員会

路線名：一般国道444号
(佐賀福富道路)

事業名：道路改良事業

事業地：佐賀市嘉瀬町～杵島郡白石町
(再評価実施後5年が経過)

佐賀県の「道づくり」は、「道づくりの3つの基本方針」に基づき、施策展開を行っていますが、限られた財源の中で「あれか、これか」の**選択と集中**を行い、多くの高い効果が期待できる「交通安全対策」と「幹線道路ネットワークの整備」を中心に進めます。

基本方針 1
安全で安心な道づくり

基本方針 2
交流を支える道づくり

基本方針 3
活力ある地域を育む道づくり

選択と集中

「道づくり」の重点方針

■交通安全対策

高齢者や子供など交通弱者でも安全・安心に通行できるよう、交通安全対策のための歩道の設置やバリアフリー対策など、必要な箇所の緊急性や優先度を考慮して整備を進めます。

■幹線道路ネットワークの整備

九州横断自動車道を基軸とした、広域的な幹線道路ネットワークを形成するため、西九州自動車道、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、国道498号を走行性の高い道路として整備します。

また、これを補完するその他の幹線道路についても同時に整備を進めます。

有明海沿岸道路の概要

● 福岡県大牟田市と佐賀県鹿島市を結ぶ
延長約55kmの地域高規格道路



有明海沿岸道路

▲ 有明海沿岸道路の位置と周辺の幹線道路ネットワーク

事業目的

地域間の交流支援強化

国道444号のバイパス機能

地域間の交流支援

- 有明海沿岸道路の整備により、大牟田市～鹿島市が

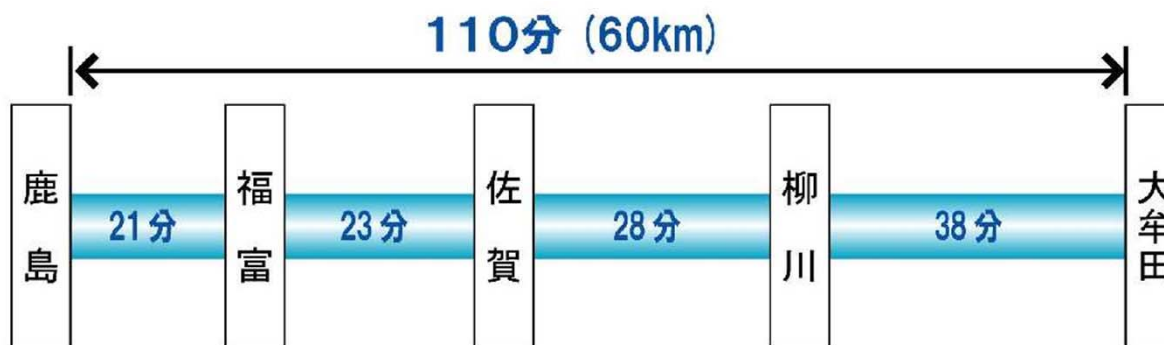
現在:110分 → 将来:42分

約1時間も短縮!

(推計値)

地域間の交流支援に大きく寄与!

現況



(国道208号・国道444号経由)

将来



(推計値)

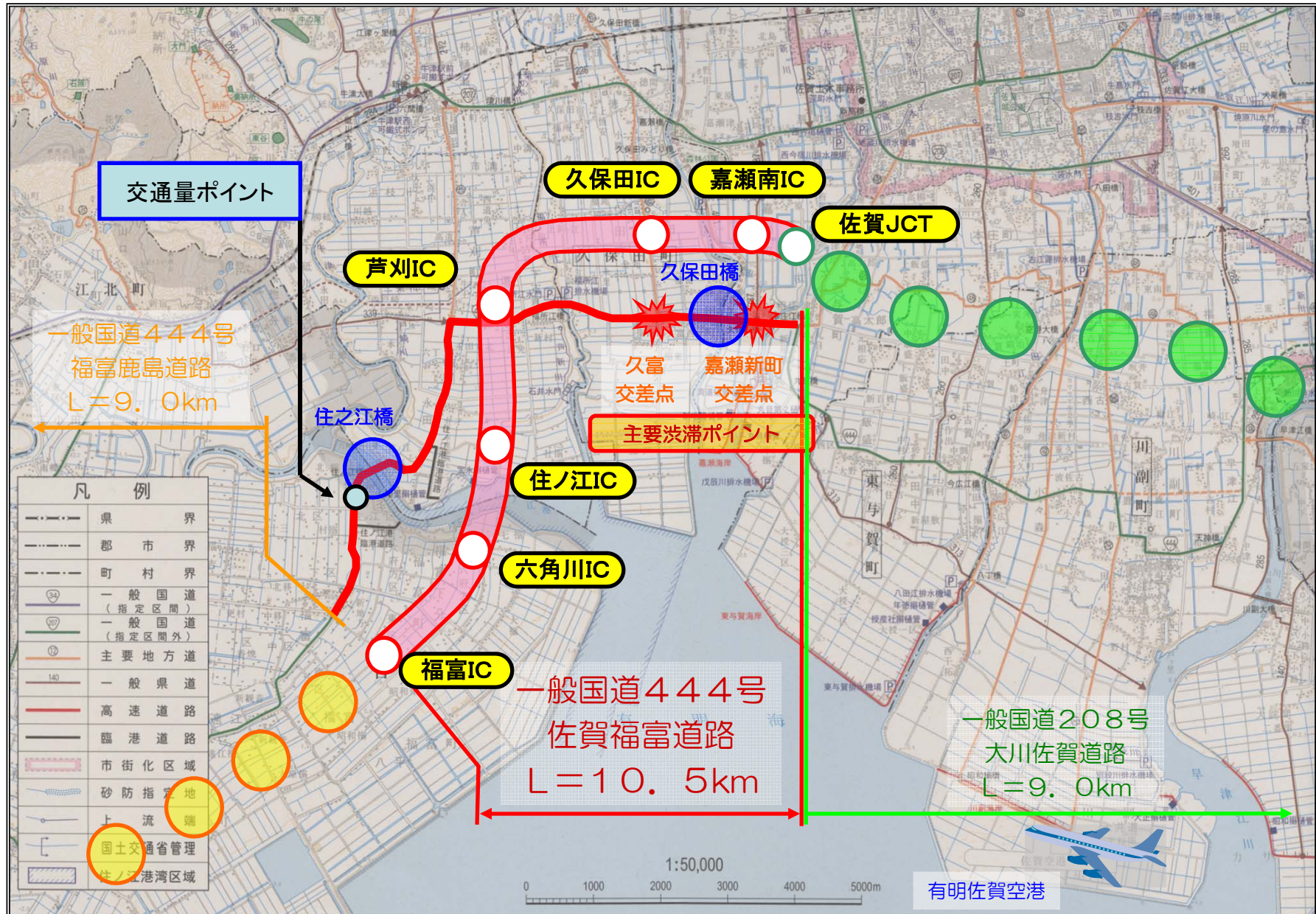


(有明海沿岸道路経由)

約1時間短縮

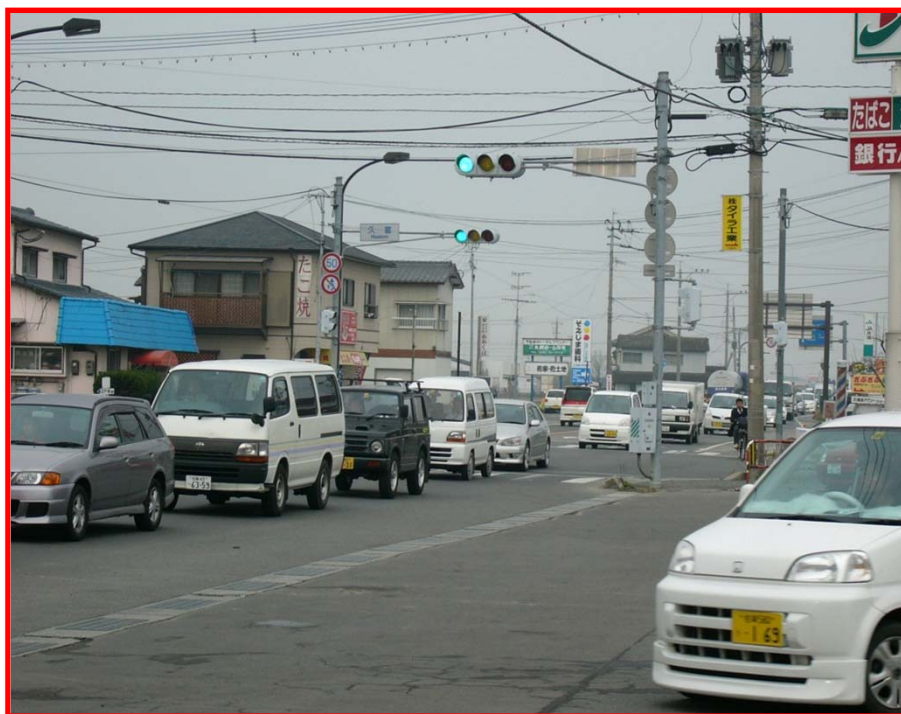
▲沿線主要都市圏の所要時間変化

有明海沿岸道路



国道444号渋滞状況

佐賀県渋滞ポイント



久富交差点



嘉瀬新町交差点

国道444号 幅員狭小(橋梁部)

橋梁部においては幅員が狭く、大型車の
すれ違いが困難なため、渋滞が発生



住之江橋



久保田橋

自動車専用道路で時間が短縮されるから. . .

今の暮らしが安全・快適に！

生活

命を守る大切な医療も

- ・ 佐賀市にある佐大病院や県立病院など、施設が整った病院の利用がもっと便利になります。
- ・ もしもの時の、救急車がもっと確実に早く到着できます。

救急医療活動の支援



救急活動の迅速化



生活

今の道路の交通量が減るから...

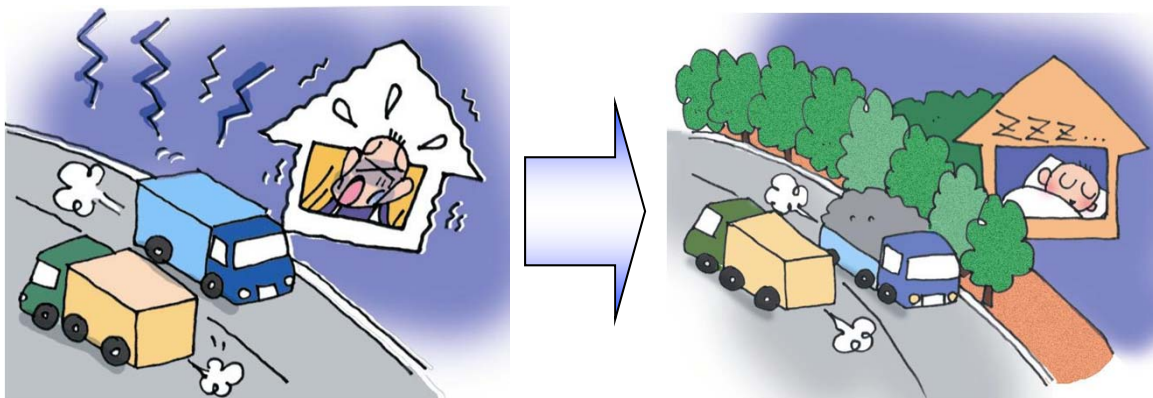
・渋滞が緩和されます。



・交通事故が減少し、危険性が緩和します。

・騒音や振動が軽減します。

生活快適性の向上



事業概要

- 全体事業費：約414億円
- 工期：平成13年度～平成29年度（予定）
- 全体計画延長：L=10.5km
（暫定2車整備）

事業内容：改良工 L=10.5km

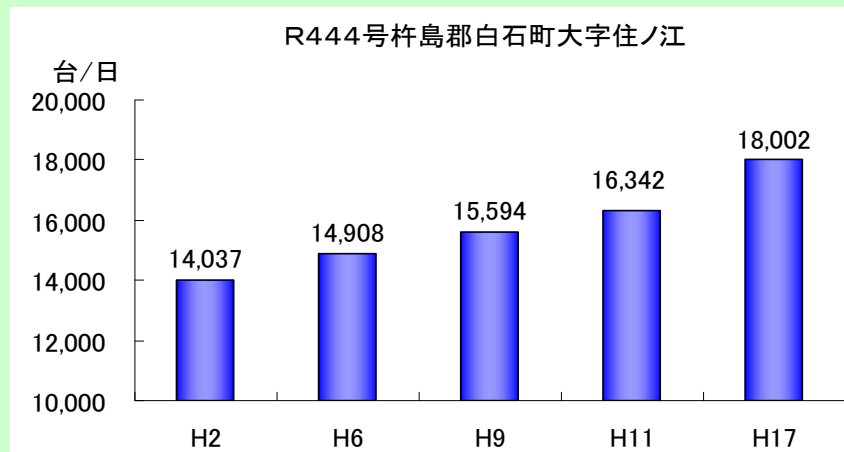
用地買収 A=468,591m²

家屋補償 n=20件

	平成21 年度まで	平成22 年度	平成23 年度以降
事業費(億円)	107.1	27.6	279.3
進捗率(%)	25.9	32.5	100
用地進捗率(%)	67.0	82.9	100

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 交通量が増加傾向にある。



- H18年度 佐賀福富道路に工事着手。
- H21年3月に福岡県の大牟田市から大川市までが開通(延長L=23.8km)
- H23年春に嘉瀬南IC～久保田ICを供用(L=1.7km)
- H24年度中に新県立病院が開院予定。

費用便益分析

費用便益比(B/C)=2.8

【便益】

- ・ 走行時間短縮便益 = 797億円
 - ・ 走行費用短縮便益 = 150億円
 - ・ 交通事故減少便益 = 95億円
- 合計 1,042億円

【費用】

- ・ 事業費 = 363億円
 - ・ 維持管理費 = 6億円
- 合計 369億円

コスト縮減や代替案等の可能性

(コスト縮減)

- 本工区は、全線軟弱地盤上に構築することとなるため、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コスト縮減を図る。
- 他工事で発生する残土を本工事の盛土等に流用し、コスト縮減を図る。

(代替案の検討)

- 特に無し

今後の事業の進め方

- 現在実施している、地元説明及び関係機関との調整を行うとともに、引き続き用地買収及び橋梁工事、道路改良を計画的に実施し円滑な事業進捗を図る。

対応方針（事業課案）

- 本工区は、有明海北部沿岸地域の都市相互と重要港湾三池港や有明佐賀空港といった交通拠点との連携を強化する交流促進型道路である有明海沿岸道路の一部であり、当初から事業の必要性・重要性は変わっていない。
- 費用対効果の高さや、円滑な交通の確保による地域経済の発展等を勘案し、引き続き事業を継続することとしたい。

費用便益分析

費用便益比(B/C)=2.8

【便益】

- ・走行時間短縮便益=797億円
 - ・走行費用短縮便益=150億円
 - ・交通事故減少便益= 95億円
- 合計 1,042億円

【費用】

- ・事業費 =363億円
 - ・維持管理費 = 6億円
- 合計 369億円

費用便益比(B/C)について

道路事業の費用便益比とは、費用(用地・工事費・維持管理費)と便益(時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)を比較し、便益が費用の1.0倍(便益 \geq 費用)以上あれば投資効果があると判断しています。

費用便益分析(B/C)

便益(B)

- ・走行時間短縮便益
 - ・走行経費減少便益
 - ・交通事故減少便益
- (供用開始後50年間の便益)

÷

費用(C)

- ・道路整備に要する事業費
 - ・道路維持管理に要する費用
- (供用開始後50年間の費用)

社会的割引率(※4%)

※将来の価格については、一定の率(割引率)で割り引いて現価値化して比較を行います。

- B/C \geq 1.0が投資効果があると判断されて、事業採択となります。
- B/C < 1.0が投資効果がないと判断されて、基本的に事業採択にはなりません。