

鳥取県知事 平井伸治 様

鳥取県公共事業評価委員会 会長 小野達也

### 平成19年度公共事業の事前評価について（答申）

平成19年5月18日付けで諮問のあった、主要地方道東伯野添線地方道路交付金事業に係る計画については、「町道下伊勢下大江線を車線幅員片側3.25mで拡幅改良して県道バイパスとして整備する。」という案に対し、下記のとおり慎重に審議した結果、「町道を利用して県道バイパスを示されたルートで整備する計画は妥当であるが、車線幅員については、交通量の推計等から東伯西インターチェンジ予定地から南側区間（延長約2,100m）については片側3.00メートルにより整備することが適当」と判断しました。

なお、上記判断は、あくまでも、現状に基づく交通量予測と現時点で明らかな事実・情報によるものであり、今後の新たな開発等具体的な交通量の増加が確実に見込まれるような場合において、事業者が、同区間についても片側幅員3.25mで整備することの妥当性を否定するものでないことを申し添えます。

また、県道東伯倉吉線の北側については、計画が必ずしも具体化していないため、審議していません。

本事業の調査に当たっては、担当部局には終始誠実に対応いただくとともに、県民に対して適切に説明責任を果たしていこうとの強い意欲が感じられました。

今後ともこの姿勢を堅持され、信頼される行政の推進に期待しています。

### 記

#### [ 審議の概要 ]

##### 1 経緯

本事業案については、当初平成18年10月2日付けで諮問を受けたが、実態に基づく現実的な交通量データがなければ妥当性の判断ができないとの結論に至り、平成18年12月18日その趣旨の答申を行った。

その後、担当部局によって所要の交通量調査が実施され、今回改めて諮問を受け、5月18日、6月18日の委員会で審議したものである。

##### 2 町道下伊勢下大江線を利用して県道のバイパスとして整備する妥当性

・主要地方道東伯野添線は、生活交通と通過交通とが混在し、交通量に対して車線幅員や歩道整備が十分でなく、交通事故も多発している状況にあるが、沿道は家屋連担のため拡幅整備は困難であり、バイパス整備が妥当である。

・平成20年代前半に山陰道東伯西インターチェンジが新設される予定であるが、町道下伊勢下大江線が同インターチェンジへのアクセス道として位置付けられており、同町道について所要の改良整備を行うことも妥当である。

・上記を踏まえると、同町道を利用して県道倉吉東伯線と主要地方道東伯関金線との間を主要地方道東伯野添線のバイパスとして拡幅整備し、その南端部について滑らかに現道に取り付ける本計画は妥当なものと認められる。

### 3 車道の整備幅員について

・県による現況交通量調査の結果、東伯西インターチェンジ完成後の日当たり交通量は、同インターチェンジ北側区間(約500m)・南側区間(約2,100m)で、それぞれ約4,600台弱/日、約3,800台弱/日と推計されるというデータが示された。

これを計画交通量として道路構造令の規定にあてはめれば、必要な車線幅員は北側部分は片側3.25m、南側部分は片側3.00mとなる。

・一方、日本道路協会による道路構造令の解釈運用によれば、同種の設計基準を用いるべき区間について、路線の性格や重要性、交通量、地形及び地域がおおむね等しい区間は同一の設計区間とすることが望ましいとされ、短区間ごとに変化するのでは交通の安全性・快適性の面から望ましくないと述べられている。その上で、具体的な最小の設計区間長については明確な根拠を見出し難いとしながら、経験上のおおむねの指針として5kmという数字が挙げられている。

諮問に係る整備計画は、この解釈運用を準用することによって、全区間を片側3.25mとしたものである。

しかし、上記の道路構造令の解釈が本事業にあてはまるか否か必ずしも明確な規準がなく、その他の諸要素を総合勘案しても、当該南側区間について、整備予定の幅員の差がもたらす建設経費増に見合う効果は期待できないと判断した。

・ただし、今回調査された予想交通量の推計データは、あくまでも現交通量を基にした推計であり、今後、具体的な事業実施までの間に、新たな開発や企業の立地、観光客の増大等による具体的交通量の増加が確実に見込まれるような状況変化が認められる場合には、南側区間について、事業者の判断において、車道片側3.25mとして整備することの妥当性を否定するものではない。