

総務教育常任委員会資料

(平成31年2月14日)

[件名]

- ・鳥取県公共事業評価委員会の答申について（工事検査課）…………… 1

会 計 管 理 局



鳥取県公共事業評価委員会の答申について

平成 31 年 2 月 14 日
工 事 検 査 課

今年度、知事が鳥取県公共事業評価委員会(会長:古塚秀夫鳥大副学長)へ諮問した公共事業について、平成 31 年 1 月 30 日に以下のとおり答申がありました。

今後、評価後の様々な状況変化に早期に対応し、より適切な対策が講じられるよう、下記のとおり委員会の新たな運用を行うことにしたので、併せてご報告します。

1 答申について

次の 5 件の事業が審議され、事前評価事業は「妥当」、再評価事業はいずれも「継続」と答申された。

評価の種類	評価対象事業	位置	評価結果
事前評価	一般国道 179 号道路改良事業(はわいバイパス)	湯梨浜町	妥当
再評価	森林整備事業(中ノ津線)	智頭町	継続
〃	森林整備事業(窓山線)	日南町	〃
〃	一般国道 313 号改築事業(倉吉道路)	倉吉市	〃
〃	一般国道 313 号改築事業(倉吉関金道路)	〃	〃

※事前評価の対象事業：全体事業費が概ね 10 億円以上の事業等

再評価の対象事業：再評価の実施後さらに 5 年を経過した事業等

2 新たな運用方針について

(1) 運用の見直しの経緯

今年度までに再評価 230 件、事前評価 24 件の事業をご審議いただき、このうち 5 件の事業が中止又は休止と答申された。

これについて議会でも指摘されたように、事業中途段階での中止或いは休止は影響が大きく、これを防ぐためには早い段階での十分なチェックが必要であることから、公共事業評価委員会の運用を見直すこととした。

(2) 新たな運用方針の内容

項目	新たな運用方針の内容
①事業評価調書	委員に事前に読んでいただく事業評価調書に、具体的でより客観的な評価指標を盛り込み、概要を十分把握した上で当日の評価に臨んでいただくことで、より深く掘り下げた審議とする。
②疑義や付帯意見等への対応	事務局が中心となって、事業課に対してその後の対応を促し、その都度確認し、必要な事項を委員会に報告して対策を講じる。
③評価後に生じた社会情勢の変化への対応	新たに設けた「継続点検表」により、事業の進ちょく状況を毎年チェックし、事業課と事務局が互いに確認する体制として、課題の早期発見、早期対応を行う。

3 添付資料

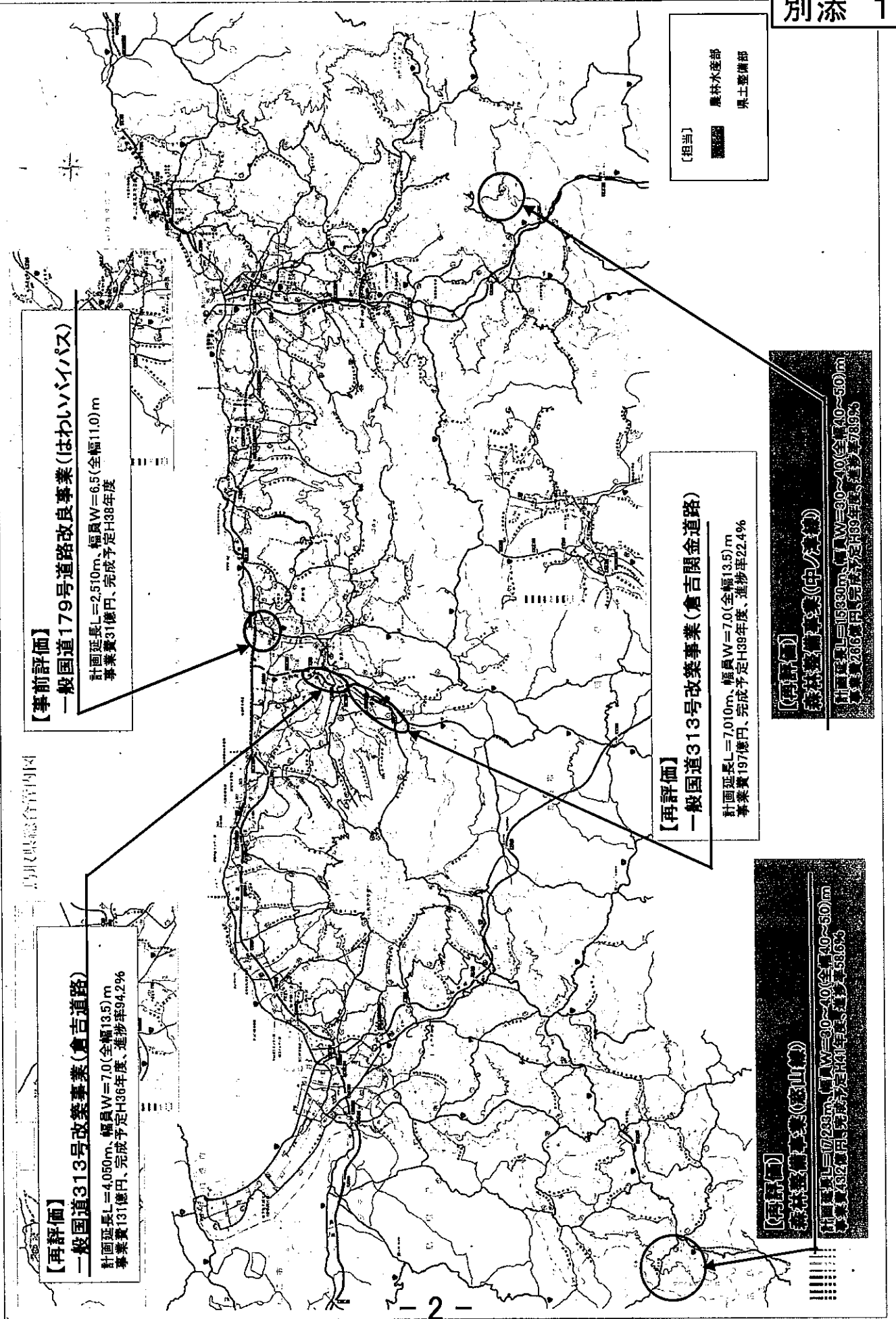
- ・位置図：別添 1
- ・答申文：別添 2

【参考】

鳥取県公共事業評価委員会 委員 (10名)			
会 長	古塚 秀夫	(鳥取大学副学長)	
会長代理	塩沢 健一	(鳥取大学地域学部准教授)	
委 員	唐澤 重考	(鳥取大学農学部教授(地域学部兼務))	
	桑野 将司	(鳥取大学工学部准教授)	
	楠本 知恵美	(関金しゃあまけ笑会事務局)	
	仲村 美枝	((株)ヴィス・コーポレーション代表取締役)	
	川原 康寛	(税理士法人パートナーズ代表社員)	
	西村 裕美	(鳥取吉方郵便局長)	
	岸田 いずみ	(泊綜合食品(株)取締役)	
	田中 泰子	(シェアハウスTACOBUNEオーナー)	

平成30年度 鳥取県公共事業評価対象箇所 位置図

鳥取県総合計画図



【再評価】

一般国道313号改善事業(倉吉道路)

計画延長L=4,050m、幅員W=7.0(全幅13.5)m
事業費137億円、完成予定H36年度、進捗率94.2%

【事前評価】

一般国道179号道路改良事業(はわいバイパス)

計画延長L=2,510m、幅員W=6.5(全幅11.0)m
事業費31億円、完成予定H38年度

【再評価】

一般国道313号改善事業(倉吉関金道路)

計画延長L=7,010m、幅員W=7.0(全幅13.5)m
事業費197億円、完成予定H39年度、進捗率22.4%

【再評価】

森林整備事業(中山ノ木線)

計画延長L=7,290m、幅員W=30~40(全幅40~50)m
事業費382億円、完成予定H41年度、進捗率53.6%

【再評価】

森林整備事業(中ノ木線)

計画延長L=15,830m、幅員W=30~40(全幅40~50)m
事業費286億円、完成予定H39年度、進捗率78.9%

【担当】

- 農林水産部
- 国土整備部

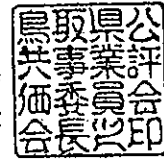
別添 1



鳥 評 委 第 6 号
平成 3 1 年 1 月 3 0 日

鳥取県知事 平井 伸治 様

鳥取県公共事業評価委員会
会 長 古 塚 秀 夫



平成 3 0 年度公共事業の事前評価及び再評価について (答申)

平成 3 0 年 8 月 2 4 日付けで諮問のあった下記 1 (1) の事前評価事業 1 件及び (2) の再評価事業 4 件について、下記 2 のとおり答申します。

なお、当該事業のみならず今後も公共事業の実施に当たっては、効率的・効果的に執行されるよう期待します。

記

1 審議した事業

(1) 事前評価事業

一般国道 1 7 9 号道路改良事業 (はわいバイパス) (湯梨浜町)

(2) 再評価事業

ア 森林整備事業 (中ノ津線) (智頭町)

イ 森林整備事業 (窓山線) (日南町)

ウ 一般国道 3 1 3 号改築事業 (倉吉道路) (倉吉市)

エ 一般国道 3 1 3 号改築事業 (倉吉関金道路) (倉吉市)

2 方針及び計画の妥当性並びに審議の概要等

(1) 事前評価事業

一般国道 1 7 9 号道路改良事業 (はわいバイパス)

計画の妥当性	妥 当
事業の概要	<p>一般国道 1 7 9 号は、兵庫県姫路市と鳥取県湯梨浜町を結び山陰道及び国道 9 号と接続する主要幹線道路である。</p> <p>このうち田後西交差点から湯梨浜町役場入口交差点間は沿道に店舗や住宅が建ち並び、通過交通と沿道利用の生活交通の混在により、慢性的な混雑の発生及び交通事故の多発箇所となっている。</p> <p>そのためバイパスを整備することにより通過交通をバイパスに転換させ、現道の安全性向上と中部圏域の幹線道路網の強化により地域発展へ寄与しようとするものである。</p> <p>(計画延長 L = 2, 5 1 0 m、幅員 W = 6. 5 (1 1. 0) m 事業費 3 1 億円、完成目標 平成 3 8 年度)</p>
審議の概要	<p>当事業計画の合目的性、適切性、コスト縮減の取り組み、費用対効果等について検証した結果、当事業計画は妥当と判断した。</p>



(2) 再評価事業

ア 森林整備事業（中ノ津線）（智頭町）

継続・休止・中止等の方針	継続
事業の概要	本事業は、智頭町東部森林地帯の水源のかん養、国土保全、環境保全、木材生産等の維持・高度発揮を図る上で必要不可欠な林道を整備するものである。 (延長L=15,330m、 幅員W=3.0(4.0)~4.0(5.0)m 利用区域面積1,958ha、進捗率78.9%)
審議の概要	当該事業をめぐる地域の協力体制、地域の事業に対する社会的評価等の社会情勢の変化や費用対効果分析の結果等を審議した結果、継続が妥当と判断した。

イ 森林整備事業（窓山線）（日南町）

継続・休止・中止等の方針	継続
事業の概要	本事業は、日南町新屋から上萩山に至る広範囲な森林地帯の水源のかん養、国土保全、環境保全、木材生産等の維持・高度発揮を図る上で必要不可欠な林道を整備するものである。 (延長L=17,233m、 幅員W=3.0(4.0)~4.0(5.0)m 利用区域面積2,550ha、進捗率58.6%)
審議の概要	当該事業をめぐる地域の協力体制、地域の事業に対する社会的評価等の社会情勢の変化や費用対効果分析の結果等を審議した結果、継続が妥当と判断した。

ウ 一般国道313号改築事業（倉吉道路）（倉吉市）

継続・休止・中止等の方針	継続
事業の概要	一般国道313号倉吉道路は、鳥取県北栄町と岡山県真庭市を結ぶ地域高規格道路「北条湯原道路」の一部として、米子自動車道、山陰自動車道と併せて高規格幹線道路網を形成する路線であり、鳥取県中部地域の観光・産業振興と県中部生活圏内外の交流に不可欠な幹線道路である。 しかし、倉吉市小鴨から和田の現道区間は人家や商店が連担し、域内交通と通過交通が混在している。また、道路幅員も狭く、多くの市道が交差するため、特に朝・夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生



	<p>し、交通事故も多発している。</p> <p>倉吉道路は倉吉関金道路と一体となって、通過交通と域内交通の分離を図り、事故多発区間の解消や円滑な交通の確保により、地域間の交流連携強化を図る目的とした自動車専用道路である。 (延長L=4,050m、幅員W=7.0(13.5)m、 事業費131億円、進捗率94.2%)</p>
審議の概要	<p>当該事業については、事業費用、事業期間及び将来交通量の見直しによる走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少に伴う費用便益比の再算定の結果について検証を行った結果、継続が妥当と判断した。</p>

エ 一般国道313号改築事業（倉吉関金道路）（倉吉市）

継続・休止・中止等の方針	継続
事業の概要	<p>一般国道313号倉吉関金道路は、鳥取県北栄町と岡山県真庭市を結ぶ地域高規格道路「北条湯原道路」の一部として、米子自動車道、山陰自動車道と併せて高規格幹線道路網を形成する路線であり、鳥取県中部地域の観光・産業振興と県中部生活圏内外の交流に不可欠な幹線道路である。</p> <p>しかし、倉吉市小鴨から和田の現道区間は人家や商店が連担し、域内交通と通過交通が混在している。また、道路幅員も狭く、多くの市道が交差するため、特に朝・夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生し、交通事故も多発している。</p> <p>倉吉関金道路は倉吉道路と一体となって、通過交通と域内交通の分離を図り、事故多発区間の解消や円滑な交通の確保により、地域間の交流連携強化を図る目的とした自動車専用道路である。 (延長L=7,010m、幅員W=7.0(13.5)m、 事業費197億円、進捗率22.4%)</p>
審議の概要	<p>当該事業については、事業費用、事業期間及び将来交通量の見直しによる走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少に伴う費用便益比の再算定の結果について検証を行った結果、継続が妥当と判断した。</p>

