



鳥 評 委 第 4 号
平成 2 3 年 3 月 4 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 小 林 一



平成 2 2 年度公共事業の再評価及び事前評価について（答申）

鳥取県公共事業評価委員会では、平成 2 2 年 1 0 月 2 2 日付けで諮問のあった再評価対象事業 2 件について、社会情勢の変化、費用対効果、進捗率などの観点から審議を重ねてきました。

また、同時に諮問された事前評価対象事業 1 件について、その妥当性を審議してきました。

その結果、再評価事業については継続が妥当、事前評価事業については計画は妥当であると判断しました。

なお、審議の概要や総括意見（要望事項）等については下記のとおりです。

記

1 審議した事業

○再評価事業

- ・一般国道 3 1 3 号倉吉道路
- ・一般国道 1 8 1 号江府道路

○事前評価事業

- ・一般国道 3 1 3 号倉吉関金道路

2 審議の概要等

○再評価事業

- 1) 一般国道 3 1 3 号倉吉道路

継続・ 休止・ 中止等 の方針	継 続
事業の 概 要	当該道路は、鳥取県中部圏域の産業・観光振興や岡山県北部圏域との交流、域内交通と通過交通の混在による交通混雑等の解消を目的として整備中の地域高規格道路「北条湯原道路」の一部となる道路であり、平成 2 7 年度の完成を目指して整備中のものである。 (延長 4. 1 km、事業費 1 1 4 億円、22年度末進捗状況 7 5 %)
審議の	本事業については、既に供用済みの「北条倉吉道路」や今後整

概要	備予定の「倉吉関金道路」と一体となるものであり、全体としての道路の効用等について審議・検証を行った結果、継続が妥当と判断した。
----	---

2) 一般国道181号江府道路

継続・休止・中止等の方針	継続
事業の概要	<p>当該道路は、県西部圏域の農業・商業等の物流や大山を中心とする観光に重要な役割を果たす地域高規格道路「江府三次道路」の一部をなす道路である。</p> <p>また、この区間の現道は並行する日野川とJR伯備線に挟まれていることから、近接する踏切や線形不良に起因する交通事故や渋滞が発生しているため、それらの解消を目的とするバイパスとしての役割も持ち、平成29年度の完成を目指して整備中のものである。</p> <p>(延長4.1 km、事業費1.19億円、22年度末進捗率7%)</p>
審議の概要	<p>本事業については、地域高規格道路としての効用はもとより、現道の踏切対策、線形不良区間に起因する交通事故や渋滞の解消にも一定の効果があることや、高齢化・過疎化の進行地域の定住環境整備(安全・安心)にも資することから、継続が妥当と判断した。</p> <p>なお、審議の過程では、鳥取県が道路整備の目標としている高速道路ICまでの到達時間30分以内が達成できていない地域に当地域が含まれており、この道路整備により解消されることの確認や、日野川沿いの希少植物の植生状況についての確認を行った。</p>

○事前評価事業

1) 一般国道313号倉吉関金道路

妥当か否かの判断	妥当
事業の概要	<p>当該道路は、鳥取県中部圏域の産業・観光振興や岡山県北部圏域との交流、城内交通と通過交通の混在による交通混雑等の解消を目的として整備中の地域高規格道路「北条湯原道路」の一部となる道路である。</p> <p>(延長7.0 km、事業費1.24億円)</p>
審議の概要	<p>県が妥当と判断したルート案は、周辺農業への影響、遺跡・古墳等の文化財への影響、自然環境への影響等において、示された他のルート案より優れており、総合的に判断して妥当だということについては異論がなく、道路の規格等についても特に意見はなかった。</p>

3 総括意見

今回諮問された地域高規格道路は、山陰自動車道、中国横断自動車道岡山米子線、中国縦貫自動車道などの、いわゆる「高速道路」と呼ばれる国土開発幹線自動車道と一体となって、全国的な幹線道路ネットワークを形成し、競争力のある地域経済社会の再構築や一体的で活力のある地域づくりなどを目指す規格の高い道路です。

特に、高速道路等の整備が著しく立ち遅れている本県においては、地域高規格道路の整備により、地域圏相互の連携を強化し、物資の流通や人々の交流の活発化を促して、地域経済の発展を目指すとともに、居住地から第3次救急医療施設までの到達時間を1時間以内にすることや、災害時の代替道路として使用することで、安全で安心な暮らしの確保を目指すこととされています。

今回諮問された道路事業の整備効果については、道路の効果を判断する上で一般的に用いられる走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少によるいわゆる道路三便益も見込まれるだけでなく、県中部・西部圏域における産業・観光等の経済振興に大きな役割を果たすとともに、朝夕の交通渋滞の解消や道路と踏切の近接した交差点の事故減少など、過疎・高齢化が進む中で、安全で安心して暮らせる地域環境の改善に大きく寄与するという、担当部局の説明は納得できるものです。

その一方で、道路三便益から見た費用便益比（B/C）については、事業費や事業期間などの前提条件により大幅に変動することから、答申に当たり次のような意見を付すものです。

1) 事業の早期完成

より大きな効果を早期に発現するために、コスト削減等の工夫を図り、早期の完成に努めていただきたい。

2) 地域の活力に繋がる道路の生かし方

これらの道路の潜在的な力を生かすために、整備は通過交通対策のみに注力されるのではなく、旧道あるいはそれに繋がる地域の活力が生かされるような方策、例えば、隣接する岡山県・広島県等の他圏域との交流、旧道地域にある観光資源などが新道通行者にも利用できるような環境づくり（案内看板、標識、利便施設等の整備）に官民挙げて取り組んでいただきたい。

3) 希少野生動植物の保護

事業実施に当たって、希少野生動植物の生息・生育が実施箇所周辺で確認された場合には、その保護・保存に配慮していただきたい。

4) 情報の公開と事後評価の実施

事業評価の目的は、事業の効果を客観的に判断するとともに、担当部局が説明責任を果たすことにより、事業の透明性を図ることにあります。

今回の審議では、道路三便益分析の基となる交通量の予測計算に使用する前提条件の項目やその数値という細部の確認が十分にできない状況がありました。

事業効果の透明性をより高めるためには、今後、さらに一層の情報の公開が図られるべきだと考えます。

また、事業実施について県民等の理解を得るためには、例えば道路整備事

業であれば、道路三便益のような全国共通の指標だけでなく、今回行われたように当該地域独自の現状を踏まえた効果についても、積極的に説明を行うことが必要であり、これは他の事業についても同様であると考えます。

さらに、事業実施後、当初期待していた効果が実際にどれぐらい発現しているのか検証を行い、今後の同種事業の計画策定、事業実施に生かすことにより、効率的な事業の実施が可能となるものと考えます。