

鳥取県監査委員公告第3号

地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の37第5項の規定に基づき、包括外部監査人山崎安造から監査の結果に関する報告の提出があったので、同法第252条の38第3項の規定により次のとおり公表するとともに、同条第2項の規定により提出された意見を併せて公表する。

平成24年2月24日

鳥取県監査委員 山 本 光 範
鳥取県監査委員 米 田 由 起 枝
鳥取県監査委員 伊 木 隆 司
鳥取県監査委員 山 根 眞 知 子
鳥取県監査委員 興 治 英 夫
鳥取県監査委員 前 田 八 壽 彦

第1章 監査の概要

第1 監査の種類

地方自治法第252条の37第1項の規定に基づく包括外部監査

第2 選定した特定の事件

道路事業に係る用地に関する財務事務の執行について

第3 監査の対象とした理由

鳥取県の道路事業は、産業の発展や県民の生活・経済等の活性化を図るために極めて重要な役割を果たしている。一方でその投資は巨額でかつ長期間行われるものであり、現在のみならず将来に亘って県の財政に与える影響が大である。

それにもかかわらず、県内の道路を走行中に目にするのは、途中で行き止まりの道路、立ち退きされないため大きく迂回する道路や狭い道路、長期間工事が着工されない用地、工事が中止状態の道路、工事が終了したのに残地が処分されず放置された状態の用地であり、この様なことが何故かと県民の多くが疑問に感じている。

そこで、果たしてこれらの道路の当初計画は適切だったのか、また、道路事業のなかでも用地の取得・管理・処分等について何か問題点はないのかを検証する。そして、幸せ度が高いと言われ、情報公開の進んでいるとされる鳥取県が、これらの長期未着工用地等の数量などを公表していないことも問題である。

一方、県は、財政状態が厳しい中、住民福祉を増進させるため、経済性・効率性・有効性の観点に立ち、事業が社会・経済環境の変化に対応しているか等を検証し、常に見直しを行う必要がある。

そこで、地方自治法第2条第14項及び第15項の規定の趣旨を達成するため道路事業のなかでも特に用地に関する財務事務の執行について監査する必要があると判断した。

第4 監査を実施した期間

平成23年8月5日から同年12月31日まで

第5 監査対象部局

道路事業に係る用地の監査のため、県土整備部及び各総合事務所の関係課・局を対象とした。

第6 監査の方法

この監査の実施に当たっては、鳥取県の道路事業に係る用地補償等費用のうち必要と認めたものを抽出し、また県から提示された長期未着工用地、長期事業休止等用地及び不利用地に係る財務事務の監査の他に、経済性・効率性・有効性の観点を加味し、関係書類の検討並びに必要な監査を実施した。

○ 長期未着工用地

平成18年3月31日までに取得した道路事業に係る用地で、平成23年4月1日現在、未着工のものをいう。

○ 長期事業休止等用地

平成18年3月31日までに取得した道路事業に係る用地で、平成23年4月1日現在、当該用地に係る事業

が休止又は中止となっているものをいう。（一部着工又は暫定着工しているものを含む。）

○ 不用用地

事業終了後の残地のほか廃道敷地、計画変更等による不用用地で、平成23年4月1日現在の道路事業に係るものをいう。

第7 監査の視点

1 地方自治法第252条の37によれば、包括外部監査人は、包括外部監査対象団体の財務に関する事務の執行及び包括外部監査対象団体の経営に係る事業の管理のうち、同法第2条第14項及び第15項の規定の趣旨を達成するため必要と認める特定の事件について監査するものとされる。

つまり、我々が行う監査は、住民福祉の増進を目的として、経済性、効率性、有効性を追求し、地方公共団体がその事業等のあり方を新たな視点から見直し、地方行財政改革を促す監査であることを期待され、行うものである

2 私たち4人は、税理士である。税理士は、税に関する唯一の国家資格であり、仕事柄日常において納税者たる県民の声を受け止める立場にある。その使命は申告納税制度の理念に沿って適正な納税を進めることにあるが、その理念を推進させるには県民の行政への信頼が不可欠であり、税の無駄使いは県民の納税意欲を減退させることになると考える。納税意欲と行財政改革は表裏一体であり、そういう意味で県民は、税の使われ方に大変注目している。従って我々は、このたび包括外部監査を行うに当たって、その期待を背負って納税者たる県民の目線で監査することを心がけた。

3 具体的には次の着眼点で監査した。

- (1) 用地の取得・管理・処分等は適切か、公益上の必要性はあるか。
- (2) 用地取得に伴う損失補償等の基準は適切な内容で設定されているか。
- (3) 用地取得の補償額の算定は適切か。
- (4) 長期未着工用地等の情報公開は行われているか。
- (5) 長期未着工用地等の維持・管理・処分等は適切に行われているか。

第8 監査手続

下記日程により、実際に各総合事務所等に赴き関係書類の説明を受け、ヒアリング及び監査を行った。監査後、県土整備部等と質疑のやりとりを行い、報告書を作成した。

監 査 対 象 機 関	実 施 日
予備調査（県の組織全般）	4月14日（木）
予備調査（県の予算執行状況）	5月10日（火）
予備調査（県の道路概況）	6月14日（火）
予備調査（公共事業実施地区の概要）	6月15日（水）
予備調査（道路工事資料のサンプル調査）	7月1日（金）
予備調査（道路関係の用地契約状況）	7月20日（水）
東部総合事務所県土整備局（用地に係る委託契約、補償契約等）	8月18日（木）
日野総合事務所県土整備局（ " " ）	8月19日（金）
西部総合事務所県土整備局（ " " ）	8月23日（火）
八頭総合事務所県土整備局（ " " ）	8月24日（水）
中部総合事務所県土整備局（ " " ）	8月25日（木）
八頭総合事務所県土整備局（ " " ）	8月30日（火）
西部総合事務所県土整備局（ " " ）	9月1日（木）
中部総合事務所県土整備局（ " " ）	"
東部総合事務所県土整備局（ " " ）	9月7日（水）
県土整備部（長期未着工用地と不用用地の概要）	9月9日（金）
東部総合事務所県土整備局（長期未着工用地等の現地確認等）	9月26日（月）

八頭総合事務所県土整備局（長期未着工用地の現地確認等）	9月28日（水）
西部総合事務所県土整備局（長期未着工用地等の現地確認等）	9月29日（木）
日野総合事務所県土整備局（長期未着工用地の現地確認等）	9月30日（金）
東部総合事務所県土整備局（長期未着工用地等の現地確認）	10月3日（月）
中部総合事務所県土整備局（長期未着工用地の現地確認等）	10月5日（水）
八頭総合事務所県土整備局（用地に係る委託契約、補償契約等）	12月12日（月）

上記の他に、外部監査人の事務所等で報告書の作成及び協議のための会議を実施した。

第9 包括外部監査の実施者

外部監査人	税理士	山崎 安造
外部監査人補助者	税理士	杉浦 為佐夫
外部監査人補助者	税理士	村山 敏隆
外部監査人補助者	税理士	高田 充征

第10 利害関係

包括外部監査の対象とした事件につき、外部監査人及び補助者は地方自治法第252条の29に規定する利害関係はない。

第2章 監査対象の概要

第1 鳥取県の道路施策

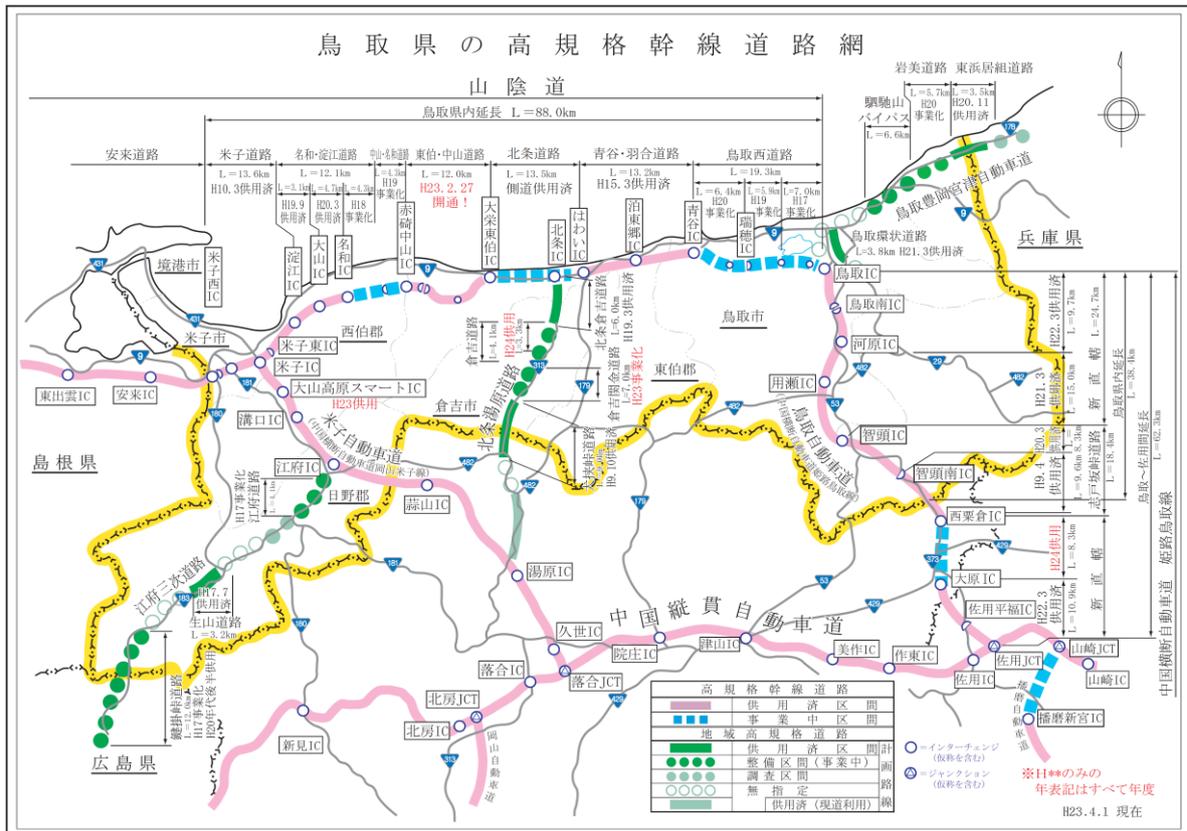
鳥取県における道路施策の概要は次のとおりである。

1 道路整備ビジョン

鳥取県の産業基盤を強化し、県の経済、文化を発展させるとともに、日本海沿岸や近畿、山陽地域との交流・連携を支えるため、山陰地方の主要都市間の連携を強化し、環日本海交流の基幹軸の一翼を担う山陰道や、関西圏との時間距離を大幅に短縮できる鳥取自動車道などの高速ネットワークの整備を促進する。

また、全ての人々が生き活きと安全に生活できる、より良い社会環境を形成するため、地域内の交流を支えるバイパス・環状道路・広域農道などの整備を進める。

- 道づくりの方向性としては次の3つのものがある
 - 「交流と連携」→高速道路ネットワークの形成
 - 「生き活きと」→地域間交流の強化
 - 「安全で安心」→安全で安心な道づくり
- 道づくりの視点としては次の3つのものがある
 - 「車中心から人中心へ」→県民主体の道路整備
 - 「上手につかう」→既存施設の有効利用
 - 「全国一律から地域別へ」→地域の実情にあった道路整備



2 国土交通省とも連携した高規格道路ネットワークの集中的な整備

(1) 山陰道県内区間を平成20年代に集中的に整備するとともに、鳥取自動車道（中国横断自動車道姫路鳥取線）全線開通を平成24年度までに実現し、それらを利用した地域活性化に取り組んでいる。山陰道全線開通時には、鳥取市米子市間が約1時間で、また、鳥取自動車道全線開通時には、鳥取市神戸市間が約2時間40分で結ばれる予定である。

(2) 地域高規格道路の整備を進めている。

3 地域と地域を結ぶ、盛んな交流のための道路整備

市街地へスムーズに繋げる。地域間をスムーズに繋げる。

4 物流を効率化し、産業振興を支援する道路整備

インターチェンジへのアクセスを強化し、高規格道路を軸とした物流の効率化を図る。

5 農山村地域の活性化・農業経営の効率化を助ける道路整備

集落と農地を結び移動を助けるとともに、市場への農産物の効率的な運搬を可能にする。

6 市街地の交通を円滑にする街路整備

市街地の交通を円滑にし、沿道の利用を促進する。

7 道路施設の適切な維持管理

(1) 道路施設の長寿命化

橋梁について、平成21年度に策定した長寿命化修繕計画を基に、損傷が大きくなる前に修繕を行い、総事業費を縮減する。

(2) 災害防除

斜面の石が道路に落ちないようにするなど、災害を予防する。

(3) 雪寒

道路面の凍結防止などにより、冬季交通の安全を確保する。

8 安全な通学路などをつくる歩道等の整備

交差点の改良、歩道整備などにより、道路の安全を確保する。

9 道路整備の効果

整備前には、歩道もなく見通しの悪い危険な交差点が、改良整備後は、角がなくなり見通しが良くなり、また歩道が整備され安心して歩行できる空間になった。

10 県民主体の道路整備

- (1) バリアフリー、ユニバーサルデザインに代表されるように、本格的な高齢化社会の到来への対応だけでなく、障害者の方など全ての人が安心して暮らせるよう、人中心で道づくりを考えている。
- (2) 『県民みんなが主役の鳥取県』を築くため、住民参加や情報公開など、計画段階から、人（県民）中心で運営する。

11 既存施設の有効活用等

スマートインターチェンジは、既存の高速自動車道のパーキングエリア等へ接続される、ETCを搭載した車両（その他制限有）が通行できるインターチェンジであるため、新たにインターチェンジを設置するよりも、コストの縮減が図られる。

平成23年6月に米子自動車道の大山パーキングエリアにスマートインターチェンジが開通し、周辺の観光産業等へ大きく貢献するものと期待されている。

12 地域の実情にあった道路整備

今、地方の自立性と自主性を発揮し、地方自治体の責任においての地域づくりが求められている。

道路構造の見直しなど県独自の考え方も進め、環境への影響緩和、防災性の向上、整備コストの縮減等を図っている。

第2 道路事業の流れ（国土交通省ホームページより引用）

道路事業の流れとしては、下図のとおり大きく道路計画、事業の執行、維持管理に分かれる。

1 道路計画

(1) 道路交通調査

自動車、二輪車、歩行者を対象に、以下の目的で実施する。

- ア 道路を利用している交通量
- イ 利用交通の出発地と目的地
- ウ 道路施設の整備状況の把握

(2) 道路及び交通現況の把握

現道の状況、交通量、交通事故などの資料を収集し整理解析する。

(3) 道路網整備計画

道路の種類を定め、これに基づいて道路の基本構造（車線数、標準断面など）を計画する。

(4) 比較路線の設定

道路網計画に応じた路線を複数設定する。

(5) 路線の比較検討

路線の性格に合うか、構造上無理はないか、コントロールポイントに配慮されているか、経済性に配慮されているかなどの評価項目を用いて路線の比較評価を行い、最適路線を選定する。

(6) 概略計画の決定

最適路線の選定をいう。

2 事業の執行

(1) 都市計画決定

関係市町村や住民に説明し決定する。

(2) 事業計画説明

測量・調査のため、関係者に説明する。

(3) 測量・調査

測量や地質などの調査を行う中心線測量の際には、中心杭（赤色）を現地に設置する。

(4) 詳細設計

現地のデータに基づいて設計（S = 1 / 1,000）する。

(5) 設計・用地説明

設計図を基に関係者に具体的な説明を行う。併せて用地補償に関する考え方を説明する。

(6) 用地幅杭設置

道路に必要な範囲を用地幅杭（黄色）で現地に示す。

(7) 用地測量・調査

土地や建物の調査（土地の境界を確かめるため立会いをお願いしている。）

(8) 協議（用地交渉）

関係者と用地補償の協議をし、契約を結び補償金を支払う。

(9) 工事計画説明

関係者に工事の実施方法、工事期間中の安全対策などの説明を行う。また、必要に応じて、埋蔵文化財の調査を行う。

(10) 工事

道路用地で道路の建設工事を行う。工事に当たっては、周辺環境に影響を及ぼさないように、細心の注意を払って進める。

(11) 完成／供用開始

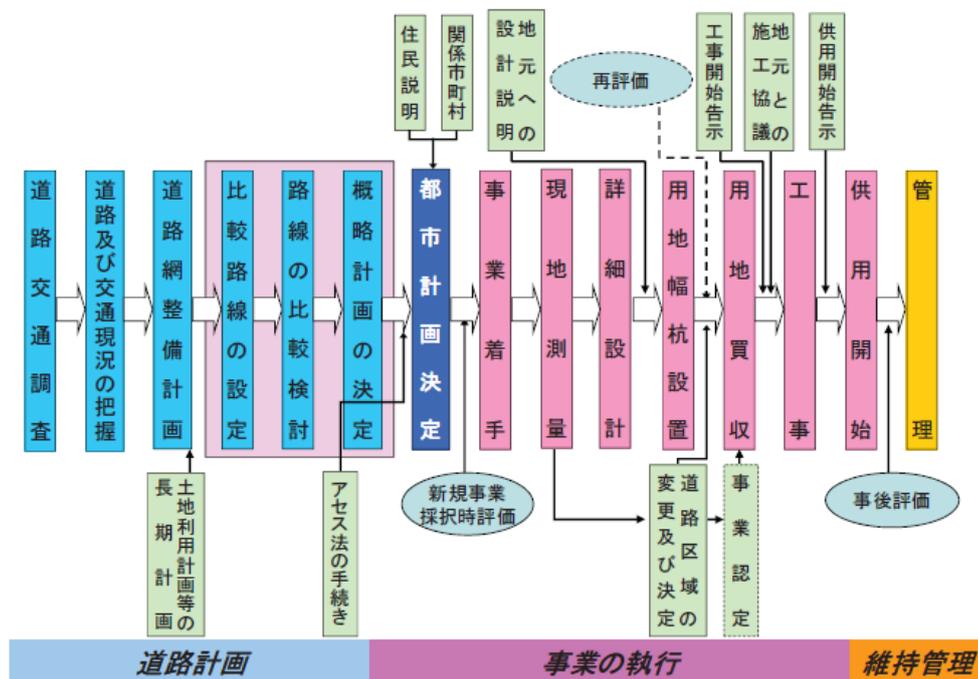
道路が完成し、人や車が通れるようになる。

3 維持管理

供用開始後には、維持管理をする。

1. 道路事業の流れ

Ⅲ. 道路をつくる



国土交通省ホームページより引用

第3 用地補償のあらまし

鳥取県では、県民の皆様が安全で快適に暮らせるよう、さまざまな公共事業を行っている。これらの公共事業を行うに当たっては、県民の大切な土地をお譲りいただいたり、建物などの物件の移転をお願いしなければならない。

このような場合、どのような手続き・方法で土地についての補償がなされ、建物などの移転補償がなされるかについて、その概要は次のとおりである。

1 用地補償の流れ

(1) 事業説明

地元の住民に、事業の目的・内容・用地補償などについて説明を行う。

(2) 測量・調査

関係者の立会いにより土地の境界や事業に必要な土地の範囲の確認を行い、建物などの調査を行う。

(3) 補償金額の算定

買収する土地や、移転が必要な建物などの補償金額の算定を、適正に行う。

(4) 契約内容の説明

補償金額の算定後、相手方に契約内容を説明する。

(5) 契約・登記・移転

相手方と契約を締結する。相手方は、当期承諾書の作成および建物などの物件移転を行う。

(6) 支払い

建物などの移転及び土地の所有権移転登記が完了した後に、銀行振込などにより補償金を支払う。

2 補償の種類

土地の補償費や建物などの移転料は、憲法をはじめとして土地収用法などの法律の規定に基づき「正当な補償」を行うため、「鳥取県県土整備部が施行する公共事業に伴う損失補償基準」などにより適正な調査を行い、公平で適切な補償額を算定している。

(1) 土地の補償（土地代金）

土地1平方メートル当たりの単価は、近隣の正常な売買取引価格、地価公示法による公示価格、さらに不動産鑑定士が行う鑑定価格などを基に、適正な土地価格を算定する。この場合、地目、面積は土地登記簿に記載されているものではなく、地目については現況により、面積については実測によりそれぞれ算出する。

(2) 建物の補償（建物移転料）

土地に建物がある場合は、その建物の配置、種類、構造、敷地の形状などに基づき通常妥当と思われる移転工法（再築工法、ひき家工法、改造工法など）を決定し、移転に必要な費用を補償する。

ア 再築工法

残地又は隣接する自家用地に建物を移転する余地がない場合は、建物の現在価値と取壊し費用などを補償する。

イ ひき家工法

残地又は隣接する自家用地に建物を移転する余地がある場合は、ひき家を行うために必要となる費用を補償する。

ウ その他

建物の一部が事業用地の上にあり、その部分の切取りや改造が必要となる場合は、そのために必要となる費用を補償する。

(3) 工作物の補償

移設することができる工作物（フェンス・物置など）については、移設に必要な費用を、移設することができない工作物（ブロック塀・井戸など）については、同種のを新設するために必要な費用を補償する。

(4) 立木の補償

庭木などで移植することが適当と判断される立木については、移植に必要な費用などを、また伐採することが適当と判断される立木については、伐採による損失額を補償する。

(5) 建物の移転に伴う諸経費の補償

ア 仮住居補償

建物をひき家工法、改造工法などにより移転する場合、移転工事期間中の住まいが必要となる。この場合には、建物の規模、世帯人数及び家財道具などの数量に応じた仮住まいに要する費用を補償す

る。

イ 動産移転

建物の移転に伴う動産（家財道具・商品・諸材料など）については、荷造り、運搬などに必要な費用を補償する。

ウ 借家人補償

賃借している建物が移転することにより、その建物を移転後引き続き借りることができなくなる場合には、現在の建物と同程度のものを借りるために必要な費用を補償する。

エ 営業補償

店舗や工場などを移転することにより販売や製造を一時休止する必要がある場合には、休業する一定期間の収益減や従業員に対する休業中の手当などを補償する。

オ 移転雑費

建物の移転に伴い新たに必要となる経費として、建築確認申請手数料とか、その地方の習慣として行う上棟式や建築祝などに要する費用、親戚や友人、知人に対する移転あいさつ状の費用などを補償する。

(6) その他の補償

このほか、残地に損失があった場合の補償、貸家の移転に伴う家賃減収補償などがある。

第3章 監査の結果

第1 用地取得に関する問題

1 交通安全施設（県道鳥取鹿野倉吉線（松原工区）改良工事）

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
鳥取市松原	歩道設置 交差点改良	平成18年度～ 平成24年度	1,500,000 (587,000)

(1) 事業概要

当該路線における、矢矯松原線との交差点に右折車線がないことから頻繁に発生する渋滞の解消並びに湖南小学校及び湖南中学校へ通学する生徒の安全確保のために歩道整備を行うものである。また、国道9号の南側を並行し、県東部と県中部を結ぶ幹線道路であることから、災害時、事故発生時の迂回となる防災幹線道路としての整備を目的とした事業でもある。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人A外（複数）	建物移転料 外	平成22年6月30日	46,785

(3) 監査の結果

補償金額の算定について【指摘事項】

個人Aへの移転雑費について、コンサルタント会社からの「移転雑費算定内訳書」の算定内容より確認を行ったところ、被補償者側において登記に際して必要となる登録免許税などの支出に充てるものとして補償する「建物の敷地の登記に要する費用」については、敷地の課税標準額を基準として「損失補償算定標準書」に定められた金額を補償することとしているが、損失補償算定標準書の適用ミスにより、5千円の過払いとなっている。

過払額としては少額ではあるが、算定誤りが生じた事実については僅少な問題ではないと考えられることから、コンサルタント会社からの算定内訳書のチェック体制の見直しが望まれる。

2 地方道路交付金（県道金沢伏野線（三津工区）改良工事）

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
鳥取市三津	歩道整備	平成18年度～ 平成23年度	600,000 (189,000)

(1) 事業概要

国道9号と主要地方道鳥取鹿野倉吉線を連絡する幹線道路であり、日本海側と吉岡温泉側のアクセス道路として利用されている当路線について、安全性及び利便性の向上を図ることを目的とし、また、湖山池西岸の福井、三津地区にとって唯一の生活道路であるが、三津地区では特に幅員が狭小で急カーブが多く見通しも悪く危険であることから、現道拡幅及び線形改良を行うことにより、安全で円滑な交通の確保を行う目的で整備を行う事業である。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額(千円)
鳥取市	墳墓移転料	平成22年5月11日	16,041
個人B	墳墓移転料 外	平成22年4月28日	—
鳥取市三津集落	墳墓移転料 外	平成22年4月28日	3,727

(注) 補償金額欄中「—」の表示は、プライバシーに配慮して補償金額を非表示としたもの。以下同じ。

集団墓地の移転に係る補償を行っているもので、当該集団墓地の底地の所有が鳥取市となっていることから移転先の造成工事を鳥取市が実施し、その工事費用を墳墓移転料として同市に支払っている。なお、移転前の当墓地内に無縁仏に係る区画があり、その部分については、三津集落が管理しているものであり、移転についても同集落において行っていることから、それらの墓石などの移転に関しては、損失補償算定標準書により補償金額を算定し、三津集落に対して墳墓移転料の支払いを行っている。

また、各戸の墓石の移転に係る墳墓移転料に関しては、平成21年度から平成23年度にかけて補償金の支払いを行っている。

(3) 監査の結果

補償金額の算定について【意見】

墳墓移転料については、墓石の体積により損失補償算定標準書において補償金額が定められている。コンサルタント会社において、個人Bへの補償額算定の際に、損失補償算定標準書により算定された補償額が適正な金額であるか判断する目的で、業者から墓石移転工事に係る見積書を徴しているが、補償金額1,659千円に対して、当該見積書における移転工事費の見積額は984千円であり、当該補償については損失補償算定標準書による算定補償額が過大となっている。

墳墓移転料に関しては、おおよそ被補償者において業者に依頼して移転を行う性質のものであると思われることから、今後の補償案件においても、任意に業者から見積書を徴するなどにより、損失補償算定標準書による補償額が適正なものであるか検証を行い、必要と認められれば標準書の補償基準の見直しなども検討すべきである。

3 街路滝山桜谷線(滝山)道路改良工事(交付金)

事業位置	事業内容	事業期間	全体(計画)事業費(千円) (うち用地補償費)(千円)
鳥取市 卯垣～岩倉	道路新設	平成15年度～ 平成26年度	3,825,200 (200,000)

(1) 事業概要

福部、岩美方面から鳥取市南東地区に向かう車を当路線に誘導し、市街地の通過交通を排除することで、市街地の慢性的な渋滞の解消を図ること、時間短縮による地域間交流の活性化及び通過交通の迂回による市街地の交通事故の減少の目的で整備を行うものである。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額(千円)
個人外(複数)	建物移転料 外	平成22年4月22日 外	29,185

(3) 監査の結果

用地取得について【意見】

道路拡幅工事に必要な用地買収に当たって、地元の要望等に従い迂回路を含めて買収しているが、迂回

路自体の必要性が薄いように思われることから、拡幅工事に必要な用地の買収のみを行い、残った用地は残地補償として対応してはどうか。



(注) 左側が迂回路



(注) 右側が迂回路

4 地方特定道路（県道鳥取河原用瀬線（楨原工区）改良工事（交付金））

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
鳥取市楨原	現道拡幅	平成22年度～ 平成24年度	440,000 (172,000)

(1) 事業概要

バス路線であるにもかかわらず、幅員狭小区間でありすれ違いが困難なこと、また、当路線を利用する車の約8割が朝夕の時間帯に集中しており、沿線住民にとって重要な生活路線であることから、安全で円滑な交通の確保を目的として整備を行う事業である。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人（複数）	建物移転料 外	平成22年9月8日	—

(3) 監査の結果

用地交渉日誌の整備について【指摘事項】

当案件においては、用地交渉日誌の保存が交渉途中のものしかなされておらず、交渉が妥結した経緯が不明瞭である。

「鳥取県県土整備部公共事業用地事務取扱要領」の第13条第1項によれば、「用地職員は、用地交渉を行ったときは、その経過等を用地交渉日誌に記録し、上司等の確認を受けておかなければならない。」と規定されていることから、交渉日誌の作成、保存を徹底すべきである。

5 交通安全施設（主要地方道鳥取福部線（百谷工区）改良工事）

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
鳥取市百谷	歩道整備	平成22年度～ 平成24年度	410,000 (165,000)

(1) 事業概要

当路線は、鳥取市中心街と福部町とを結ぶ幹線道路で、砂丘へ続く主要道路であり、沿線住民にとって日常生活に欠かせない生活道路である。しかし、現道幅員が狭小で歩道も未整備の状態であることから、道路拡幅及び歩道設置により、児童、生徒をはじめとする歩行者の安全を確保し、円滑な自動車交通を図るものである。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人外（複数）	建物移転料、工作	平成22年10月18日 外	82,403

	物移転料 外	
--	--------	--

(3) 監査の結果

事業費の変更について【意見】

当該工事に係る事業費全体では、平成22年度の計画は219,000千円であったが、平成23年度においては事業費全体が410,000千円と大幅に増加している。

これは緊急経済対策の交付金が拠出された結果であるが、1年で大幅に事業費全体を変更したことは理解に苦しむ。このような安易な事業変更を行うことは、当初計画に準備不足があったと言わざるを得ない。

用地取得及び物件補償に関しては、当初に比して、用地が13,000千円、物件補償費は27,000千円増加している。用地取得及び物件補償の金額が、1年で大幅に増加することについても当初の算定について問題がある。

6 地方道路交付金（県道鳥取河原用瀬線（嶋工区）道路改良工事）

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
鳥取市嶋	現道拡幅	平成18年度～ 平成24年度	2,027,000 (913,000)

(1) 事業概要

国道9号（鳥取西道路）鳥取空港IC（仮称）の供用に伴い、交通量の大幅な増加が予想されるため、当該ICと市街地を結ぶアクセス道路として整備を行うもの。

山陰道の整備スケジュールに合わせ、平成18年度から用地測量を実施し、平成22年度に用地買収はほぼ完了している。

(2) 監査を実施した補償の内容

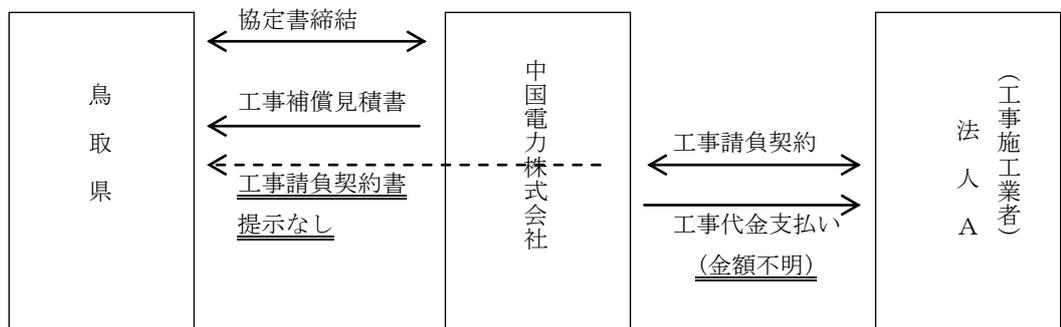
被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
中国電力株式会社	電線類移転料	平成23年2月18日	33,440

当該事業の工事施工に伴い、事業計画地に隣接する中国電力株式会社所有の鉄塔の地盤が不安定となるおそれがあるとのことにより、地盤強化及び鉄塔改良に係る工事費用を補償したものである。

(3) 監査の結果

補償金額の算定について【指摘事項】

補償金額については、協定書により補強工事費等について県側が負担することとしている。当該補償案件の流れ及び問題と認められる点は、以下のとおりである。



○ 上図のとおり、補強工事費等の積算については、中国電力株式会社（以下「中国電力」という。）側から提出された「工事補償見積書」によっており、同見積書に掲げる金額により同社に対して補償金の支払いがなされているが、中でも諸経費の詳細が不明瞭と感じられる。

○ 用地交渉日誌を確認すると、中国電力との交渉過程において、中国電力に対して県土整備局の担当者側から見積額の積算内容について説明を求めると、明瞭な回答が得られているとは言い難いと思われ、また、中国電力側より「今の積算額が法人Aと契約している請負額と見てもらってよい。」との回答があるにもかかわらず、交渉段階において、県土整備局の担当者側からの積算内容について

での指摘により、徐々に補償額が減額されていることを勘案すると、補償金額が適正であるとは言い難い。

特に、工事材料として使用する鋼材については、県土整備局の担当者側において、中国電力からの提示額が県の積算金額よりも高価であるとの認識を抱いていたことが、交渉に係る復命書によりうかがえる。

- 交渉過程において、中国電力側より「速やかに契約に応じてほしい。県が契約に応じなければ、工事も中断せざるを得なく、借地地権者等への迷惑がかかることを承知してほしい。」との申出があり、多少強引とも感じられる交渉内容となっている。

以上により、中国電力への補償金額の算定においては、同社からの見積書のみに基づいているようであるが、水道局及び企業局などへの補償金の算定に当たっては、実際の施工業者と水道局及び企業局などとの工事請負契約書の写しの提示を受けることにより、実際の工事金額をベースとした補償金額の算定を行っていることから、今後は同様の方法により、適正な補償金額の算定及び支払いを行うよう改善を求める。

また、協定書締結後に、補償金の支払方法などについて契約書を締結しており、当該契約書第3条において「乙（中国電力）は、本契約締結時に対策工事補償金の70パーセント相当額を甲（県）に請求するものとし、当該対策工事完了後、速やかに実施工事額を精査のうえ確定させた残額を甲に請求するものとする。」と定めているが、当初の見積金額のまま支払いが行われている。実際の工事施工業者と中国電力との工事請負変更契約書により変更後の工事金額を把握し、正当な補償金額の算定を行うよう改善すべきである。

7 道路改築（国道178号（岩美道路（仮称））改良工事）

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
岩美郡岩美町 陸上～本庄	地域高規格道路	平成20年度～ 平成29年度	22,400,000 (1,100,000)

(1) 事業概要

岩美道路（仮称）は、「鳥取豊岡宮津自動車道」のうち現在整備中の国道9号駒馳山バイパスと国道178号東浜居組道路を連携する岩美町本庄から陸上までの区間の道路である。地域高規格道路である「鳥取豊岡宮津自動車道」は、高規格道路を補完し、地域の自立的発展や地域間連携を支える規格の高い幹線道路であり、中国横断自動車道姫路鳥取線や山陰自動車道等と一体となった広域的なネットワークを形成するものである。これにより、高等教育、高度医療、文化施設等の都市的サービスの共有化や恵まれた自然的環境の活用を可能とし、鳥取県東部、但馬、京都北部の3生活圏の連携による地域の活性化を図るものである。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人（複数）	田外	平成22年3月1日	69,379

(3) 監査の結果

おおむね適正に執行されていると認められた。

8 街路（街路立川甕山線（立川町工区）改良工事（交付金））

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
鳥取市立川町	道路改良	平成21年度～ 平成25年度	600,000 (500,000)

(1) 事業概要

当区間は、人家等が連立する地区でありバス路線でもあるが、交差点の右折レーンや歩道が未整備と

なっていることから、交差点、歩道を改良し、渋滞の緩和及び歩行者の安全性の確保を図ることを目的として整備を行う事業である。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人	建物移転料 外	平成23年2月21日	—

(3) 監査の結果

現地確認の結果、建物は除却されており、適正に執行されていると認められた。

9 河原インター線改良工事（交付金改良）

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
河原町高福～ 八頭町西御門	道路新設	平成14年度～ 平成25年度	13,360,000 (1,188,000)

(1) 事業概要

本事業は、中国横断自動車道姫路鳥取線と一体になった広域幹線道路ネットワークの形成による地域の交流・連携の強化と地域の自立的発展を促進する事業である。高規格幹線道路の空白地帯である八頭町、若桜町の活力維持、東部圏域の均衡ある発展に寄与する目的で計画された。現在整備中の高規格道路の効果を最大限に発揮するためには各地域を連結しネットワーク化する必要がある、本事業により地域間交流が活発になり地域活性化に大きく寄与することが期待されている。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人C外（複数）	建物移転料 外	平成22年5月24日 外	101,504

(3) 監査の結果

ア 建物移転料の支払について【指摘事項】

個人Cに対する建物移転料の補償のうち、関連移転建物の移転費を補償しているが、現地確認したところ取壊しがなされず、移転もされていなかった。これは、鳥取県県土整備部公共事業用地事務取扱要領第18条第1項に規定する、物件の除却確認後でなければ補償金の支払いをしてはいけないとの要件に反する。

除却の確認がなされていない補償金について、今後は適正な処理を求める。

イ 埋蔵文化財調査に関する費用について【意見】

試掘調査を実施した後に埋蔵文化財の発掘調査を実施しているが、この契約は鳥取県と八頭町教育委員会との間で業務委託を締結し、八頭町教育委員会が民間調査会社との契約を締結し調査業務を委託して実施している。県教育委員会や八頭町教育委員会の埋蔵文化財の専門職員の数が不足しているために臨時的措置として発掘調査業務に民間調査会社を導入したもののだが、このような発掘調査は、効率面やコスト面を考えれば、できるだけ県教育委員会等の発掘調査体制を充実させることが望ましい。

10 津山智頭八東線改良工事（交付金改良）

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
智頭町智頭	バイパス工事	平成13年度～ 平成22年度	1,993,000 (804,000)

(1) 事業概要

智頭町中心部を横断し、一般国道53号に接続する道路で、幅員減少であるにもかかわらず、線形不良かつ踏切があるなど交通の隘路区間となっている。しかし、現状においては人家連担区域で現道拡幅が困難であるため、バイパスによる道路整備を行う意図で計画された。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
智頭町	工作物移転料	平成22年7月30日	7,434

工作物移転料の内容は、バイパス工事に伴うマンホール撤去工事の補償である。

(3) 監査の結果

おおむね適正に執行されていると認められた。

11 一般県道麻生国府線道路改良工事

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
八頭町 市場～下津黒	現道拡幅	平成22年度～ 平成23年度	77,000 (38,900)

(1) 事業概要

当該路線は、八頭町北東部各地区と国道29号、鳥取市中心部を結ぶ重要な幹線道路である。また近隣に複数の真砂採場があり、大型車の交通が非常に多い状態である。また、歩道が狭小であるため通学児童等が非常に危険な状態となっている。そのため、現道拡幅、線形改良により安全で円滑な交通を確保し、歩道設置、バス停設置により、通学児童等交通弱者の安全確保や地域活動の支援を目的として計画された。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人D、個人E外（複数）	建物移転料 外	平成22年7月23日 外	28,236

(3) 監査の結果

補償費の支払対象者について【意見】

用地補償に関しては個人Dに支払っているにもかかわらず、立木補償及び工作物補償は個人Eに対し支払われている。

通常、用地の買収に伴い工作物移転料及び立竹木補償費が発生するものであり、これらの補償は、用地補償した者に支払うのが一般的である。

12 地方道路交付金（（主）津山智頭八東線改良工事（交付金交安））

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
智頭町新見	道路拡幅 歩道設置	平成19年度～ 平成23年度	289,000 (60,500)

(1) 事業概要

本区間は、住宅密集地であり、沿道には公民館、郵便局など公共施設も建ち並んでおり、また学生の通学路になる等、住民の生活に欠かせない重要な道路となっている。また、岡山の採石場からの大型車の通行も多く、またバス路線でもあることから、大型車の通行量も多い。それにもかかわらず、現道幅員は4メートルと狭く、自動車のすれ違いが困難であり、交通の支障となっている。そのため、道路拡幅及び歩道設置により、児童及び高齢者をはじめとする歩行者の安全を確保し、円滑な自動車交通を図ることを目的として計画された。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
新見部落	建物移転料 外	平成22年10月15日	4,881

(3) 監査の結果

建物移転料について【指摘事項】

新見部落（旧新見公民館）への建物移転料の算定において、公民館をA棟（本体部分、58.20平方メートル）とB棟（トイレ設置部分、3.42平方メートル）に分けて算定している。このうちB棟は築5年（現

価率0.886)で計算しているが、関係書類を確認したところ築23年であり現価率は0.474を採用するのが適正である。

B棟を現価率0.474で計算すると、補償額は479千円となる。従ってB棟に支払った補償額は822千円であるから、差額343千円は過払いとなっている。

建物の補償額の算定に当たり、コンサルタント会社からの算定内訳書のチェック体制の見直しが望まれる。

13 大坪隼停車場線改良工事（交付金改良）

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
八頭町 大坪～山田	現道拡幅	平成22年度～ 平成23年度	165,000 (7,000)

(1) 事業概要

当区間は、現状において幅員狭小であり、見通しが悪く危険な状態となっており、また町営バスの経路でもあるが、すれ違いが困難な状況となっている。当該区間の整備により地域の安全が確保され、また観光地のアクセスが改善され、観光振興及び中山間地域の活性化が図られる。また、当路線は、現在整備中の河原インター線と連結することで、八頭町内有数の観光地である安徳の里姫路公園への最短の観光道路となる。そのため、交通隘路の解消による集落内安全確保と観光地へのアクセス改善を意図して計画された。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人（複数）	田 外	平成22年1月24日 外	21,762

(3) 監査の結果

おおむね適正に執行されていると認められた。

14 国道313号（倉吉道路）改良工事

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
倉吉市 和田～福光	地域高規格道路	平成17年度～ 平成24年度	9,500,000 (1,200,000)

(1) 事業概要

当路線は、米子自動車道と山陰自動車道を結ぶ地域高規格道路であり、広域的なネットワークを形成するものであり、鳥取県中部生活圏と岡山県真庭生活圏を相互に連絡し、広域交流の促進並びに地域の振興及び活性化に大きく貢献することを目的としている。

路線整備の必要性としては以下の点が掲げられている。

ア 現道拡幅で対応した場合、現313号の沿線は人家連担であることから、200件余りの物件移転が生じることになり、バイパスに比べ経済性に劣ること、市街地を通過するため走行性の高い道路線形が確保できず、サービス速度が低下することから、安価で高いサービス速度を確保することが可能なバイパスを整備する。

イ 小鴨橋は、市街地と郊外を結ぶ結節点として交通が集中する箇所であり、周辺の県道も含めて交通渋滞が顕在化している。また、北条倉吉道路の完成（平成19年3月10日暫定2車線供用開始）により、更に市街地への流入交通量が増加しており、バイパス整備による交通分散と通過交通の排除により、市街地の渋滞緩和を図る必要がある。

ウ 当該計画区間に隣接する西倉吉工業団地においては、製造業を中心として21社が操業中であり（約9割分譲済）、また、路線周辺には農産物集出荷施設が多数立地している。本事業により、これらの施設へのアクセス強化と物流の円滑化が図られ、地域経済の活性化が期待できる。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人（複数）	借地料	平成22年4月1日 外	3,211

(3) 監査の結果

工事に伴う借地料の支出について、契約書及び算定根拠などの確認を行った結果、おおむね適正に執行されていると認められた。

15 地方特定道路（県道鳥取鹿野倉吉線改良工事（地方特定））

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
東伯郡 三朝町三徳	現道拡幅	平成16年度～ 平成22年度	799,900 (111,200)

(1) 事業概要

平成13年10月10日に国道9号で事故が発生した際に、当該路線が迂回路に指定されたが、大型車両のすれ違いが困難なため大渋滞が発生し、防災幹線道路としての機能が全く発揮されなかった。また、当該路線を利用して名勝及び史跡に指定されている三徳山に県内外から多数の観光客が訪れるが、車道歩道とも整備が十分でないため車と歩行者が輻輳し非常に危険であることから整備を行ったものである。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人（複数）	建物移転料 外	平成22年10月19日	—

(3) 監査の結果

補償金の支出処理時における書類の整備について【指摘事項】

「鳥取県県土整備部公共事業用地事務取扱要領」の第18条第1項において、補償金の支出処理時に、物件の除却に係る補償については、除却前後の状況を撮影した日付入りの写真を確認した後でなければ、補償金を支払ってはならないと規定されている。

補償金を支払っているが、支出処理時に作成し決裁を行う「支出負担行為書」に、補償対象物件である除却前の記念碑に係る写真の添付がなく、支出処理時において除却物件の確認が行われていない。

また、建物移転料に係る補償対象物件の写真の添付はあるものの、日付が入っておらず、「鳥取県県土整備部公共事業用地事務取扱要領」の規定どおりとなっていない。

コンサルタント会社からの現場写真により、除却前の記念碑が確認されることなどから、補償自体に問題はないと思われるが、支出処理時の事務手続が適正になされておらず、「鳥取県県土整備部公共事業用地事務取扱要領」に沿った処理となっていないことから、今後は徹底すべきである。

16 交通安全施設（国道313号歩道設置工事（交通安全統合補助））

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
倉吉市鴨河内	歩道設置	平成20年度～ 平成22年度	150,000 (8,000)

(1) 事業概要

当路線は、岡山県から倉吉市街を經由して国道9号へ繋がる主要幹線道路で、自動車交通量の多い路線である。関金町内の高校生が通学に利用しているが、歩道が未整備のため車道を通行している状況である。しかし、車道路肩部も狭小であるため、朝夕の通学時には生徒のすぐ脇を車が通過するような状況であることから、接触事故の危険性が非常に高いと考えられ、歩道整備により安全な交通環境を確保する事業である。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
倉吉市	電線類移転料	平成22年10月29日	4,243

(3) 監査の結果

倉吉市所有の光ケーブルの移設に対する補償金の支出について、倉吉市と工事請負業者との請負契約書などの関連資料より確認を行った結果、おおむね適正に執行されていると認められた。

17 道路改築（一般国道313号（倉吉道路）道路改良工事）

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
倉吉市 小鴨～和田	地域高規格道路	平成17年度～ 平成24年度	9,500,000 (1,200,000)

(1) 事業概要

内容は「14 国道313号（倉吉道路）改良工事」を参照されたい。（同路線内ではあるが、事業位置が異なるものである。）

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
西日本電信電話株式会社	電線類移転料	平成23年3月10日	249
中国電力	電線類移転料	平成23年3月25日 外	1,713
倉吉市	上下水道施設移転料	平成23年3月9日 外	3,870
個人F外（複数）	建物移転料 外	平成23年3月28日 外	56,842

(3) 監査の結果

ア 補償金額の算定について【指摘事項】

中国電力へ、電柱などの配電線路の移転に関する電線類移転料の支払いを行っており、当該補償金は「6 地方道路交付金（県道鳥取河原用瀬線（嶋工区）道路改良工事）」での鉄塔の地盤強化及び改良に係る工事費用の補償と同様に、費用負担の協定に基づいて中国電力からの工事補償金見積書のみによっている。

また、当案件においては、西日本電信電話株式会社に対しても、同社所有の電柱などの移転に対して電線類移転料を支払っているが、同社に対する補償についても、中国電力と同様に、費用負担の協定に基づいて先方から提示のある「支障通信線路等移転工事調書」によっている。

については、中国電力及び西日本電信電話株式会社においても、他の公共補償（市町村や鳥取県企業局）と同様に施工業者との工事請負契約書の写しなどの提示を受けて、補償金額の算定事務を行うよう改善すべきである。

イ 補償金の支出処理時における書類の整備について【指摘事項】

個人Fに対して、立竹木補償費を444千円支払っているが、支出処理時に作成し決裁を行う「支出負担行為書」に添付されている除却前の写真には立竹木が写っていない。

また、建物移転料に係る補償対象物件の写真の添付はあるものの、日付が入っておらず、「鳥取県県土整備部公共事業用地事務取扱要領」の規定どおりとなっていない。

コンサルタント会社からの現場写真により、除却前の立竹木が確認されることなどから、補償自体に問題はないと思われるが、「15 地方特定道路（県道鳥取鹿野倉吉線改良工事（地方特定）」と同様に、「鳥取県県土整備部公共事業用地事務取扱要領」に沿った処理となっていないことから、今後は徹底すべきである。

18 交通安全施設（県道倉吉青谷線改良工事（交付金交安））

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
東伯郡 湯梨浜町野花	現道拡幅	平成21年度～ 平成23年度	235,000 (150,000)

(1) 事業概要

当区間は、幅員狭小のうえ見通しの悪いカーブ区間で、道路のすぐ近くに住宅があり地域住民が危険にさらされており、また、線形不良のため運転者にとっても非常に危険な状態となっている。平成9年から平成18年までの間で6件の事故が発生しており、平成18年8月に地元から要望書の提出もあることから、線形改良による地域住民、交通の安全確保及び歩道設置による歩行者の安全確保のため整備を行うものである。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額(千円)
東郷土地改良区	用悪水路	平成23年2月14日	16
湯梨浜町	上下水道施設 移転料	平成23年2月4日 外	688
中国電力	電線類移転料	平成23年3月25日	713
西日本電信電話 株式会社	電線類移転料	平成23年3月25日	312

(3) 監査の結果

補償金額の算定について【指摘事項】

中国電力及び西日本電信電話株式会社への電線類移転料については、「17 道路改築(一般国道313号(倉吉道路)道路改良工事)」と同様である。

19 交通安全施設(県道米子環状線(和田工区)改良工事(交通安全統合補助))

事業位置	事業内容	事業期間	全体(計画)事業費(千円) (うち用地補償費)(千円)
米子市和田町	道路改良 自歩道の整備	平成17年度～ 平成29年度	11,900,000 (112,000)

(注)「自歩道」とは「自転車歩行車道」の略称で、自転車が通行可能な歩道のこと。以下同じ。

(1) 事業概要

本路線を取り囲むように周辺地域一体には、小学校、中学校など複数の公共施設が配置されている。さらに、近年本地域を挟み込むように、工業団地等の施設が位置したことにより、平日・休日ともに交通量が急増しているが、本路線は十分な幅員がなく、歩道の整備も行われていない状況であり、交通弱者の安全が危ぶまれる状況となっている。そのため、道路拡張および自歩道の整備を実施し安全を確保する目的で計画された。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額(千円)
鳥取県企業局	上下水道施設 移転料	平成22年6月24日	12,511

(3) 監査の結果

今後の用地取得状況について【意見】

現在の用地の状況を視察したところ、未だに用地買収が未完了な箇所も見受けられ、穴あきになっている工事箇所があった。



(注) 現在は通行できない状態。

中には用地取得に難航が予想される箇所があるといえど、困難な買収を先送りすることにより供用を遅らせたり、一部の買収が出来なかったため計画全体が頓挫するようなことがあってはならない。全ての買収予定箇所の進捗状況を管理する必要がある。また買収困難な案件につき、速やかに収用手続きに移行する等の工夫が求められる。

20 交通安全施設（県道日吉津伯耆大山停車場線改良工事（統合補助））

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
米子市蚊屋	道の整備	平成21年度～ 平成24年度	450,000 (286,000)

(1) 事業概要

本路線は、国道9号と伯耆大山を結ぶ重要な生活道路であるとともに、国道9号へ連絡する幹線道路が多い。また、周辺には学校等も多く、通学児童・生徒をはじめ、駅を利用する歩行者が多い。しかし、歩道が未整備であるため、特に車両すれ違い時には、歩行者は非常に危険な状況になる。そのため、歩行者等の安全を確保する目的で、当事業が計画された。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人G外（複数）	宅地、建物移転料 外	平成22年7月23日 外	19,399

(3) 監査の結果

移転雑費の補償について【意見】

個人Gに対する移転雑費の中に、就業できないことによる損失の金額として、32日間分、547,200円の支出が確認された。この金額の算定根拠は、「移転雑費算定表」別表「就業不能補償日数表の内訳」により規定されている。移転の対象となる家屋が自家用、借家等のいずれの区分に該当するか、仮住居の有無等の条件に応じて就業不能日数を算定し、算定した日数に一定の単価を乗じて算定される。この算定基準には、各被補償者ごとの就業の状況等は考慮されないため、就業・不就業にもかかわらず就業不能補償が支払われる結果となる。この補償の本来の性質から考えると、全てのケースにおいて一律の金額の支払を行うのではなく、その補償対象者の状況に応じた弾力的な適用を行うことが必要である。

21 街路（街路米子駅陰田線改良工事（交付金改良））

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
米子市 弥生町～陰田町	道路改良	平成14年度～ 平成23年度	9,752,100 (0)

(1) 事業概要

米子市は、米子駅周辺バリアフリー基本構想を平成21年2月に策定している。本路線の整備は、JR米子駅の交通結節点改善を行うもので、上記基本構想の柱となる事業である。山陰道（米子中IC）とJR米子駅のアクセスを強化し、自動車と列車の乗り換えを円滑化するなど、JR米子駅の機能を改善し、駅周辺中心市街地のまちづくりを支援する目的で計画された。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
法人	ガス移転料	平成22年8月6日	—
米子市	上下水道施設 移転料	平成22年8月6日	200

(3) 監査の結果

おおむね適正に執行されていると認められた。

22 地方道路交付金（県道大山伯耆インター線道路改良工事（地創交付金））

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
西伯郡 伯耆町久古	バイパス施工延長	平成21年度～ 平成22年度	260,000 (34,000)

(1) 事業概要

大山を中心に増大する観光ニーズ及び鳥取県西部地区への企業誘致を推進するために、米子道と一般道との円滑なアクセスを確保することが必要とされる。そのため、県と周辺市町村が連携して大山PAのスマートインターチェンジへのアクセス道を整備し、物流及び交流の活性化を図ることを目的として計画された。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
法人	宅地 外	平成22年8月11日	—
伯耆町	その他損失補償費	平成22年7月6日	149

(3) 監査の結果

おおむね適正に執行されていると認められた。

23 地方道路交付金（県道福成戸上米子線（境工区）改良工事

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
西伯郡 南部町境	バイパス整備	平成21年度～ 平成25年度	686,000 (337,000)

(1) 事業概要

本路線は、米子市市街地を迂回し、国道180号から福成戸上米子線及び米子環状線を経由し国道431号へ連絡する内環状線の一部である。平成18年度より南部バイパス工事が実施されているが、本路線は南部バイパスへのアクセス道路となるため、南部バイパス完成後には交通量の増加が予想される重要な路線と位置付けられている。しかし、当該区間は片側一車線の隘路区間となっており、また通学路に指定されているにもかかわらず自歩道がない状態であったため、早急な改善が必要とされ当該事業が計画された。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人（複数）	宅地 外	平成22年7月6日 外	146,113

(3) 監査の結果

立木の本数確認について【意見】

用地交渉のやりとりで、立木の本数の算定漏れを地権者から指摘され訂正を行っていたケースが見受

けられた。コンサルタントからの成果物に関する確認を十分に行っていなかったためこのような結果となったと考えられる。地権者から指摘されて誤りに気が付くようでは、補償金額についての地権者からの信頼を損ねてしまうことになりかねない。現地確認を十分に行い、補償額について算定誤りがないことを十分に確認することなどのチェック体制の一層の充実が求められる。

24 地方道路交付金（県道溝口伯太線（阿賀～原工区）改良工事（交付金））

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
西伯郡 南部町阿賀～原	現道拡幅	平成22年度～ 平成24年度	380,000 (65,000)

(1) 事業概要

本路線は、米子市と島根県安来市を結ぶ幹線道路であり、また近傍には工業団地も立地しており、大型車の通行が非常に多い。一方で当該区間は、車道幅員が5メートルと狭小ですれ違いが困難な状況である。さらに当区間は、通学路にも指定されているが、交通量が多いにもかかわらず歩道がないため、通学時に路肩を歩行し危険な状態となっていた。この区間の前後区間はすでに改良が終わっており、当区間の道路改良のみが残された状況であったことから、当事業が計画された。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人外（複数）	宅地見込地 外	平成23年1月31日 外	27,906

(3) 監査の結果

損失補償契約について【指摘事項】

用地交渉に関する途中経過については、用地交渉日誌が残されていたが、最終的に交渉が妥結した経緯を示す交渉日誌を確認することが出来なかった。交渉日誌の保存は「鳥取県県土整備部公共事業用地事務取扱要領」に定められており、途中経過についての交渉過程が存在したとしても、最終決定の経緯についての交渉日誌を保存しておかないと決定に至った経緯を明確にすることが出来ない。

また、契約変更については、変更理由及び変更に至った過程が分かるよう、交渉妥結時の交渉日誌を添付し、各個別の変更ごとの決裁を受けるようにすべきである。

25 国道181号道路改良工事

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
日野郡江府町 佐川～武庫	地域連携推進 (道路改築)	平成17年度～ 平成29年度	11,900,000 (112,000)

(1) 事業概要

地域高規格道路「江府三次道路」は、江府町と広島県三次市を結び、中国縦貫自動車道、米子自動車道と一体となった広域的なネットワークを形成し、交流促進による地域の活性化を図るうえで重要な路線と位置付けられている。

線形不良や人家連担、JR踏切が近接した危険な交差点等により交通の隘路^{あい}となっている江府町佐川から武庫間のバイパス整備を行い、交通の円滑化等を図る目的で計画された。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
法人B	工作物移転料 外	平成22年7月23日	—
個人	宅地 外	平成22年7月6日	—

(3) 監査の結果

ア コンクリートブロック移転費用について【意見】

法人Bに対し、コンクリート側溝ブロック等の移転費用として、約240万円の支払いを行っている。この金額の算定に当たっては、コンサルタントが移転対象となる当該製品の個数を確認し、それぞれ

のブロックの大きさに対応する移転費用単価を乗じて計算した金額の合計額で評価している。

これらのコンクリートブロックについては、その内容が分かる写真が保存されているが、保存されている写真はブロックの一部しか写っておらず、検証資料としては不十分である。今後は、個数の確認ができるような配置図や写真での取りまとめ方の検討が望まれる。

イ 計画変更に伴う設計・測量委託業務の実施について【意見】

この事業においては、当初ルートから二度のルート変更が行われた経緯がある。これらの変更は、地元の総意による反対意見等がその主な理由となっている。

事業着手した平成17年度から最終ルートに至る平成19年度の間、複数のルート案の検討や地元説明のための測量・設計・環境影響予測調査委託費等として多額の委託料が支出されているが、結果的には、委託成果の一部は最終ルートに必要なものとして生かされていない。

これらの委託業務の実施前に、地元の意向の確認が十分取れていなかったことに問題があったと思われる。ルート変更に至った地元の反対意見として、道路が地区内を分断してしまうことに対する反発などがあげられるが、これらの不満については、設計・測量委託を行う前に地元意向を十分に確認することにより、事前に分かりうることではないかと考える。事前調整の過程に問題はなかったか検証する必要がある。

また、今後の道路案件においてこのような経費執行が生じることのないよう、事前調整を十分に先行し、事前に地元意向を書面等で確認しておく等の対応が望まれる。

26 国道183号交通安全歩道設置工事

事業位置	事業内容	事業期間	全体（計画）事業費（千円） （うち用地補償費）（千円）
日野郡 日南町矢戸	社会資本整備総合交付金（交通安全）	平成19年度～ 平成24年度	500,000 (269,000)

(1) 事業概要

当該区間は、矢戸集落から日南小学校へのバス乗り場までの通学路となっており、沿線は人家連担区域となっている。また、当該路線は主要幹線道路であるため、交通量が多いが、歩道が未整備のため危険な状態となっている。そのため、歩道を設置し、児童及び高齢者の安全を確保するため事業が計画された。

(2) 監査を実施した補償の内容

被補償者	補償内容	契約年月日	補償金額（千円）
個人	宅地 外	平成22年6月21日	—
日南町	宅地	平成22年6月17日	392

(3) 監査の結果

おおむね適正に執行されていると認められた。

第2 長期未着工用地及び不利用地に関する問題

「長期未着工用地」とは、平成18年3月31日までに取得した道路事業に係る用地で、平成23年4月1日現在、未着工のものをいう。

「長期事業休止等用地」とは、平成18年3月31日までに取得した道路事業に係る用地で、平成23年4月1日現在、当該用地に係る事業が休止又は中止となっているもの（一部着工、暫定着工しているものを含む。）をいう。なお、「長期事業休止等用地」は以下の一覧表の「10 単県道路改良工事（県道三朝温泉木地山線）（井土工区）」及び「12 地方特定道路整備工事（県道倉吉江府溝口線）（安歩工区）」であるが、これらは、隣接している長期未着工用地と同時に監査を実施したことから、同一一覧表には長期未着工用地に含めて表示している。

「不利用地」とは、事業終了後の残地のほか廃道敷地、計画変更等による不利用地で、平成23年4月1日現在の道路事業に係るものをいう。

長期未着工用地及び不用用地の一覧表並びに位置図

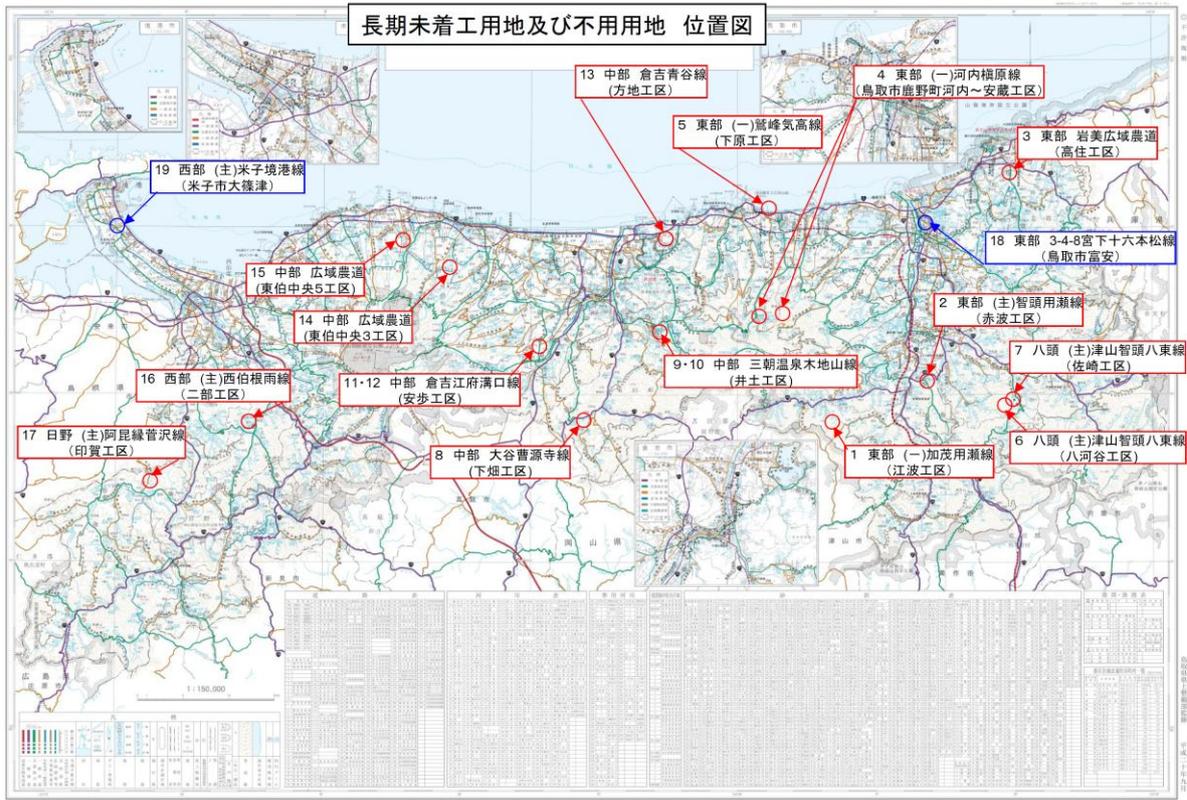
長期未着工用地一覧

	事務所	工事名	場所	筆数	面積 (㎡)	取得金額 (千円)	用地取得 契約年度
1	東部	地方特定道路整備工事(特改一種)(一 加茂用瀬線)	鳥取市用瀬町江波	20	27,649	6,750	平成7年度～平成10年度
2	東部	道路改良工事(主 智頭用瀬線)	鳥取市用瀬町赤波	6	1,999	499	平成13年度
3	東部	広域営農団地農道整備工事(岩美地区)(高住工区)	岩美郡岩美町高住	3	4,147	1,244	平成7年度
4	東部	緊急地方道路整備工事(一 河内楨原線)	鳥取市鹿野町河内～安蔵	26	66,181	17,316	昭和63年度～平成16年度
5	東部	特殊改良一種工事(一 鷲峰気高線)	鳥取市気高町下原	1	801	2,075	昭和59年度・昭和62年度
6	八頭	(主)津山智頭八東線 緊急地方道路整備工事(八河谷工区)	八頭郡智頭町八河谷	7	6,281	1,570	平成6年度～平成7年度
7	八頭	(主)津山智頭八東線 緊急地方道路整備工事(佐崎工区)	八頭郡八頭町佐崎	2	2,667	666	平成4年度
8	中部	単県道路改良工事(県道大谷曹源寺線)(下畑工区)	東伯郡三朝町下畑	34	7,092	5,511	昭和61年度～平成62年度
9	中部	単県道路改良工事(県道三朝温泉木地山線)(井土工区)	東伯郡三朝町西尾	13	10,249	3,771	昭和62年度
10	中部	単県道路改良工事(県道三朝温泉木地山線)(井土工区)	東伯郡三朝町西尾	4	5,701	1,428	昭和62年度
11	中部	地方特定道路整備工事(県道倉吉江府溝口線)(安歩工区)	倉吉市関金町安歩	16	3,326	4,832	平成5年度・平成11年度
12	中部	地方特定道路整備工事(県道倉吉江府溝口線)(安歩工区)	倉吉市関金町安歩	11	5,662	8,372	平成5年度～平成6年度
13	中部	地方道路交付金(県道倉吉青谷線)(方地工区)	東伯郡湯梨浜町方地	9	1,271	16,886	平成14年度
14	中部	広域農道補助(東伯中央3工区)	東伯郡琴浦町倉坂	48	29,725	16,808	平成12年度～平成13年度
15	中部	広域農道補助(東伯中央5工区)	東伯郡琴浦町中村～尾張	81	113,586	62,427	平成10年度～平成15年度
16	西部	(主)西伯根雨線道路改良工事	西伯郡伯耆町二部	3	591	1,152	平成11年度
17	日野	主要地方道阿毘緑菅沢線	日野郡日南町印賀	7	26,328	5,993	平成9年度～平成10年度
合 計				291	313,256	157,300	

不用用地一覧

	事務所	工事名	場所	筆数	面積 (㎡)	取得金額 (千円)	用地取得 契約年度
--	-----	-----	----	----	-----------	--------------	--------------

18	東部	3-4-8号宮下十六本松線 道路改良工事	鳥取市富安	4	164	105,093	平成6年度～ 平成8年度
19	西部	(主)米子境港線地方特定道路 整備事業	米子市 大篠津町	3	478	10,013	平成6年度
合計				7	642	115,106	



監査の結果

長期未着工用地等の一覧表の公表について【指摘事項】

この度の監査で県に提出を依頼し、作成されたのが上記の一覧表である。

このような長期未着工用地、長期事業休止等用地及び不利用用地の一覧表としては初めての作成のようであるが、これが長期未着工用地等の全てであるかどうかは、甚だ疑問である。

ところで、地域経済と雇用の担い手である県内の民間企業が長引くデフレ不況、歴史的円高等による厳しい経営環境にある中、財務諸表を作成し資産内容をオープンにして、その有効利用や無駄な資産を処分し徹底的にスリム化する等血のにじむような努力をすることによって利害関係者の負託に応え、何とか生き残ろうとしているのがほとんどの県内民間企業の昨今の実情である。

そこで、情報公開が進んでいるとされる鳥取県としては、民間企業の資産内容公開のように今後は毎年度継続して漏れなく上記の一覧表を公表し、県民の知恵や建設的な意見を幅広く受け入れ、その有効利用・処分等について大いに議論し検討すべきである。

1 地方特定道路整備工事(特改一種)(一 加茂用瀬線)

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積(m ²)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
鳥取市 用瀬町江波	平成7年度～平 成10年度	平成21年度	27,649	6,750	12,547 (立木補償)

(1) 取得の経緯

隣接県との交流促進及び地域活性化を目的として、平成3年度加茂用瀬線県道整備促進期成同盟会が

設立され、事業化に向けた取組を開始した。平成7年度に事業着手（江波集落～県境 延長約4.4キロメートル）して以降、集落部を残し集落のカミから順次用地取得及び工事を実施した。現在、延長約1.8キロメートル間の整備を完了し、約1.3キロメートル間の用地も取得しているが未着工及び一部着工の状況である。

(2) 長期未着工の理由

平成13年度に県境側150メートルの改良を実施して以降、公共事業費削減のなか、整備の緊急性の観点から、約1.3キロメートル間の取得用地を含む、県境までの約2.6キロメートルの整備が困難となった。当該路線は、平成20年度に完成した江波集落部のバイパス工事を最後に休止となった。

(3) 現状と今後の見通し

現在、延長約1.8キロメートル間の整備を完了し、約1.3キロメートル間の用地も取得しているが未着工及び一部着工の状況である。

鳥取市から県境部整備の要望もあり、生活道路の確保や隣接県との交流及び中山間地の活性化などの観点から、事業再開に向けて検討を行っている状態である。

(4) 監査の結果

ア 取得用地の管理について【指摘事項】

当該用地について現地確認を行った結果、境界を示す幅杭がなく、取得した場所が不明瞭な状態であった。また、立木伐採についても管理が徹底していない状態であり、取得した用地の管理を適正に行う必要がある。

イ 事業の必要性について【意見】

この路線については、岡山県側の道路工事も未了であり、両県の協議が必要であるが、経済効果等の観点から、今後、当該事業の必要性について検討すべきである。

2 道路改良工事(主 智頭用瀬線)

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積(m ²)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
鳥取市 用瀬町赤波	平成13年度	平成14年度	1,999	499	0

(1) 取得の経緯

当路線は智頭町と用瀬町を結ぶ中山間地を通る道路で、路線の一部は林道だったこともあり、局部的に防災対策を実施している。当該箇所は直角カーブで見通しも悪いことから、法線の是正や法面対策を進めるため、平成12年頃に事業着手し、翌年度用地取得を実施した。

(2) 長期未着工の理由

災害時における国道53号の緊急迂回路として、平成15年度及び平成16年度に整備を予定していたが、公共事業削減のなか緊急性や重要度の観点から事業休止となっている。

(3) 現状と今後の見通し

現状においては、一車線の道路として供用されている状態である。今後の事業再開は予定されていない。



(注) 画面奥、それまでの片側一車線から車線が減少し、隘路あひとなっている。

(4) 監査の結果

事業の必要性について【意見】

この事業は、本来災害時における国道53号の緊急迂回路うりくわいの整備として予定していたのであるが、中国横断自動車道姫路鳥取線の開通に伴い、緊急迂回路うりくわいとしての必要性も希薄になった。これらを踏まえ、今後、当該事業の必要性について検討すべきである。

3 広域営農団地農道整備工事（岩美地区）（高住工区）

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積(m ²)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
岩美郡 岩美町高住	平成7年度	平成18年度	4,147	1,244	0

(1) 取得の経緯

県東部（旧岩美郡）の農業振興に資する目的として、昭和57年度に事業に着手した。全長約20キロメートルを工区区分し順次着工しており、現在、約10.6キロメートルを供用し、引き続き鳥取市福部町や岩美町内の改良及び防災対策を実施している。当該区間は、平成5年度に事業着手し、順次用地取得及び工事を実施していた。

(2) 長期未着工の理由

平成16年度の公共事業再評価委員会の答申を踏まえ、岩美町高住～真名間を①受益地の減少②本区間と並行する県道の改修などの理由により事業中止とした。

(3) 現状と今後の見通し

事業中止後、整備済み区間の早期利用と地元の利便性向上を目的として取得用地の活用を図ったが、一部用地が未利用となっている。

当該未利用地については、今後の整備が見込まれないことから、財産処分について検討を行っていく必要があるが、現在のところ特に何らの対策も行われていない状況である。

(4) 監査の結果

未利用地の財産処分について【指摘事項】

平成16年の公共事業再評価委員会の答申において事業中止となっており、早期に財産処分が必要であったと考えられる。行政財産として放棄地にしておれば、民間に売却していた場合に町が受け取るべきであった固定資産税等の租税収入が得られなくなるなどの悪影響が発生することとなる。早急に処分を検討されたい。

4 緊急地方道路整備工事（一 河内楨原線）

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積 (m ²)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
----	--------------	--------	-------------------------	--------------	----------------

鳥取市鹿野町 河内～安蔵	昭和63年度～平 成16年度	平成18年度	66,181	17,316	8,332 (立木補償等)
-----------------	-------------------	--------	--------	--------	------------------

(1) 取得の経緯

鳥取市と旧鹿野町を結び、山間・奥地等の地域において地域間格差を是正、行き止まり集落の解消を図るため、昭和49年度に事業着手を行った。市及び町の双方が順次用地買収及び工事を進めてきた。

(2) 長期未着工の理由

当該県道の代替機能を有する林道の整備（安蔵集落の孤立解消）などが行われたため当該線の必要性が低下し、公共事業費削減の流れのなか緊急性の観点から当該事業の継続が困難となり、市町境部約2キロメートルを残し平成18年度に事業が休止された。

(3) 現状と今後の見通し

現状では、河内方面と安蔵方面はつながっていない状態である。山間・奥地における生活道路の確保、特に冬期間における林道の封鎖に備える目的から、当事業の再開に向け検討を行う意向ではあるが、現在のところ特に対策は取られていない。



(注) 河内方面、安蔵方面共に、この先通行不能の案内標識が存在する。



(注) 両方面とも、アスファルト道路の先に、未舗装道路があるが、両道路は繋がっていない。

(4) 監査の結果

事業の必要性について【意見】

現地確認した結果、法面等の工事は終了している部分もあり、生活道路の確保という面では必要性は薄いと感じられるが、将来的な開発・利用等の観点からは、今後当該事業の必要性について検討すべきである。

5 特殊改良一種工事（一 鷲峰気高線）

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積 (㎡)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
鳥取市 気高町下原	昭和59年度、 昭和62年度	平成21年度	801	2,075	0

(1) 取得の経緯

当該路線は鹿野町鷲峰から国道9号にアクセスする生活用道路であり、幅員狭小で歩道がないことから、現道の通過交通の排除による安全性確保のため、集落内県道のバイパスとして事業に着手した。昭和50年代後半から用地買収を進め、バイパス事業に必要な用地の一部の取得を行った。

(2) 長期未着工の理由

現在供用済み区間については、昭和60年代初めに工事を完了したが、残区間については当該事業への反対者があり、事業を一時中断していた。その後平成19年度において、地元の総意による要望を受けたことから、用地交渉を再開したが、代替地の確保など解決のつかない問題が生じたため、事業が進まず、平成21年度に事業休止となった。

(3) 現状と今後の見通し

現状は、農作業用の道路として、未舗装のまま利用されている状態である。また、一部については、耕作放棄地として荒れ地になっている箇所も存在している。



(注) 舗装道路の先、未舗装部分が長期未着工用地



(注) 突き当たりの荒れ地が長期未着工用地

(4) 監査の結果

事業の必要性について【意見】

当該事業については、狭隘^{あい}な現道の通過交通を転換するバイパス効果等の観点から、地元関係者の意思統一も含め、今後の必要性について検討すべきである。

6 (主)津山智頭八東線 緊急地方道路整備工事 (八河谷工区)

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積 (㎡)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
八頭郡 智頭町八河谷	平成6年度～ 平成7年度	平成13年度	6,281	1,570	5,352 (立木補償等)

(1) 取得の経緯

町境の峠部分が未供用のため、早期供用開始を目指し、鋭意用地取得を進めていたものである。

(2) 長期未着工の理由

八頭地域の主要事業である県道河原インター線道路改良事業を優先し、集中的に取り組むため、本路線については事業実施期間中は休止することとしたもの。

(3) 現状と今後の見通し

現在は、管理については特に何も行っておらず原野状態であり、他工区との優先順位を考慮しながら、事業再開を考えている。



(注) 未舗装部分が長期未着工用地

(4) 監査の結果

ア 今後の見通しについて【意見】

津山智頭八東線の緊急地方道路整備事業として工事着手した総延長7,980メートルのうち、八河谷工区については560メートルが改良済である。

未改良区間に係る用地取得費1,570千円と立木等の補償費5,352千円を支出しているが、この区間の工事が休止となり長期未着工用地となっている。未着工の理由は、八頭地域の主要事業である県道河原インター線道路改良事業を優先したことで休止となったものである。

今後、事業再開を考えているが、県道河原インター線の整備、未着工区間の投資金額である80億円及び経済効果などを考慮した上で、事業再開の是非などを再検討して欲しい。

イ 県有地標示の設置について【指摘事項】

用地の境界が明確になっていないので県有地である旨の標示をする必要がある。

7 (主)津山智頭八東線 緊急地方道路整備工事 (佐崎工区)

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積(m ²)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
八頭郡 八頭町佐崎	平成4年度	平成13年度	2,667	666	1,316 (立木補償)

取得の経緯、長期未着工の理由及び現状と今後の見通しについては、「6 (主)津山智頭八東線 緊急地方道路整備工事 (八河谷工区)」を参照されたい。



(注) この先は行き止まり、長期未着工用地である

(1) 監査の結果

ア 今後の見通しについて【意見】

津山智頭八東線の緊急地方道路整備事業として工事着手した総延長7,980メートルのうち、佐崎工区については3,820メートルが改良済である。

未改良区間に係る用地取得費666千円と立木等の補償費1,316千円を支出しているが、この区間の工事が休止となり長期未着工用地となっている。未着工の理由は、八頭地域の主要事業である県道河原インター線道路改良事業を優先したことで休止となったものである。

今後、事業再開を考えているが、県道河原インター線の整備、未着工区間の投資金額である80億円及び経済効果などを考慮した上で、事業再開の是非などを再検討して欲しい。

イ 県有地の標示について【指摘事項】

上記「6 (主)津山智頭八東線 緊急地方道路整備工事(八河谷工区)」を参照されたい。

8 単県道路改良工事(県道大谷曹源寺線)(下畑工区)

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積(m ²)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
東伯郡 三朝町下畑	昭和61年度～ 昭和62年度	不明	7,092	5,511	858 (立木補償等)

(1) 取得の経緯

道路改良工事の用地として取得したものであるが、当初の事業計画などについては、資料の保存がないことから、詳細は不明である。

(2) 長期未着工の理由

同路線内の緊急性の高い箇所^{かい}の整備を優先したため、整備が先送りされた。
詳細は、資料の保存がないことから不明である。

(3) 現状と今後の見通し

当路線は、幅員狭小で急勾配の交通隘路^{かい}区間であり、車両のすれ違いが困難な状況である。現在は、部分的に待避所を数箇所設置するなどして対応しており、現状で未着工となっている用地については、更に待避所を3箇所設置するものとし、平成24年度の事業化として予算要求中である。

なお、当該待避所設置後の方針は未定である。



(注) 長期未着工用地(道路両脇)



(注) 待避所設置済部分



(注) 長期未着工用地 (道路両脇)



(注) 拡幅工事施工済部分

(4) 監査の結果

ア 書類の整備について【指摘事項】

用地取得に関する契約書は保存されているものの、測量及び設計など、その他の事業に関する書類の保存がなされておらず、現状において取得の経緯などが全く把握できない状況であることから、長期未着工等用地に関しては利活用又は処分などが完了するまでの間は関係書類の保存を行い、後任者への引継ぎを確実に実施すべきである。

イ 今後の方針について【指摘事項】

用地の取得状況を考えると、道路改良工事予定地区間の全体を拡幅する目的で、用地取得したものと考えられる。

今後待避所を設置する計画以外に計画は特になくことから、その後に残ることになる長期未着工用地の利活用または処分などについて十分な検討を行うべきである。

9 単県道路改良工事 (県道三朝温泉木地山線) (井土工区)

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積(m ²)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
東伯郡 三朝町西尾	昭和62年度	不明	10,249	3,771	7,198 (立木補償等)

(1) 取得の経緯

道路改良工事の用地として取得したものであるが、当初の事業計画などについては、資料の保存がないことから、詳細は不明である。

(2) 長期未着工の理由

同路線内の緊急性の高い箇所の整備を優先したため、整備が先送りされた。

詳細は、資料の保存がないことから不明である。

(3) 現状と今後の見通し

現地を確認を行ったところ、当用地はほとんどが雑木などにより原野と同様な状態であり、また、今後の見通しについては、何ら計画などはない状況である。



(注) 左側の畑が長期未着工用地



(注) 道路両脇が長期未着工用地

(4) 監査の結果

ア 取得用地の管理について【指摘事項】

現地確認の結果、用地買収により取得した畑が、そのまま耕作されている用地が見受けられた。(上記左写真)

ずさんな管理状況であると言わざるを得ず、県有地である用地を、個人が耕作を続けていることは、一般的な経済取引上では不適当な状態である。

また、民法の規定における占有による所有権の取得時効などの問題も考えると、直ちに是正すべきである。

イ 書類の整備について【指摘事項】

用地取得に関する契約書は保存されているものの、測量及び設計など、その他の事業に関する書類の保存がなされておらず、現状において取得の経緯などが全く把握できない状況であることから、長期未着工等用地に関しては利活用又は処分などが完了するまでの間は関係書類の保存を行い、後任者への引き継ぎを確実に実施すべきである。

ウ 今後の方針について【指摘事項】

今後の計画等は、特にない状況のようであるが、長期間放置されている状態も勘案すると、早期の利活用または処分などについて十分な検討を行うべきである。

10 単県道路改良工事（県道三朝温泉木地山線）（井土工区）

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積(m ²)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
東伯郡 三朝町西尾	昭和62年度	不明	5,701	1,428	2,481 (立木補償)

(1) 取得の経緯

内容は「9 単県道路改良工事（県道三朝温泉木地山線）（井土工区）」を参照されたい。

なお、当用地は「9 単県道路改良工事（県道三朝温泉木地山線）（井土工区）」と同一路線内であるが、一部分について過去に切土などの工事が施されていることなどから、「長期事業休止等用地」として別途管理しているものである。

(2) 長期未着工の理由

同じく内容は「9 単県道路改良工事（県道三朝温泉木地山線）（井土工区）」を参照されたい。

(3) 現状と今後の見通し

当用地は、取得後に切土及び盛土などの工事が施されており、後に休止状態になり放置されたような状態である。また、今後の見通しは、何ら計画などはない状況である。



(注) 盛土工事施工済部分



(注) 切土工事施工済部分

(4) 監査の結果

書類の整備について【指摘事項】

現地確認の結果、切土及び盛土の工事が行われたことがうかがえるが、関係資料の保存がなされていないことから、当該工事の実施時期及び工事費用などが不明である。

用地取得に関する契約書は保存されているものの、測量及び設計など、その他の事業に関する書類の保存がなされておらず、現状において取得の経緯などが全く把握できない状況であることから、長期未着工等用地に関しては利活用又は処分などが完了するまでの間は関係書類の保存を行い、後任者への引き継ぎを確実に実施すべきである。

11 地方特定道路整備工事（県道倉吉江府溝口線）（安歩工区）

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積 (㎡)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
倉吉市 関金町安歩	平成5年度、 平成11年度	平成12年度	3,326	4,832	1,390 (立木補償)

(1) 取得の経緯

旧倉吉線の廃線に伴い、同鉄道路線地が日本国有鉄道清算事業団から県へ払下げとなったことから、当用地を有効活用する目的で、県道倉吉江府溝口線に係るバイパス事業が計画され、同路線地と併せた事業用地として取得したものである。

(2) 長期未着工の理由

複数の用地協力が得られず、事業休止となったものである。

(3) 現状と今後の見通し

現状では、何ら管理は行われていない状況である。

今後については、用地取得当初の事業計画の見直しを行い、国道313号（倉吉関金道路）の用地として活用を行う予定である。

なお、倉吉関金道路は、地域高規格道路「北条湯原道路」の一部をなす自動車専用道路で高いサービス速度及び定時性を確保することが可能な国道313号のバイパスとして整備するものである。

また、倉吉関金道路の整備により、供用済である北条倉吉道路及び事業中である倉吉道路を国道313号に連絡し、一連区間としての一層の効果発現が可能とされるものである。



(注) 左側の森沿いの畑が長期未着工用地



(注) 向かいの森沿いの畑が長期未着工用地

(4) 監査の結果

ア 取得用地の管理について【指摘事項】

「9 単県道路改良工事（県道三朝温泉木地山線）（井土工区）」と同様に、現地確認の結果、用地買収により取得した畑が、そのまま耕作されている用地が見受けられた。（上記右写真の奥の畑に係る一部分）

ずさんな管理状況であると言わざるを得ず、県有地である用地を、個人が耕作を続けていることは、一般的な経済取引上では不適切な状態である。

また、民法の規定における占有による所有権の取得時効などの問題も考えると、直ちに是正すべきである。

イ 書類の整備について【指摘事項】

用地取得に関する契約書は保存されているものの、測量及び設計など、その他の事業に関する書類の保存がなされておらず、現状において取得の経緯などが全く把握できない状況であることから、長期未着工等用地に関しては利活用又は処分などが完了するまでの間は関係書類の保存を行い、後任者への引き継ぎを確実に実施すべきである。

ウ 計画的な用地買収について【意見】

複数の用地協力が得られず、事業休止となったものであるが、当事業に係る用地取得は、単年度予算の執行を重視したことにより、用地協力の得られた地権者から用地取得を行ったものとも考えられ、取得した既買収用地の効果の発現が阻害されたこととなっている。

今後においては、このような結果を極力避ける意味においても、計画的な用地買収を実施することが望まれる。

12 地方特定道路整備工事（県道倉吉江府溝口線）（安歩工区）

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積 (㎡)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
倉吉市 関金町安歩	平成5年度～ 平成6年度	平成12年度	5,662	8,372	3,257 (立木補償等)

(1) 取得の経緯

内容は「11 地方特定道路整備工事（県道倉吉江府溝口線）（安歩工区）」を参照されたい。

なお、当用地は「11 地方特定道路整備工事（県道倉吉江府溝口線）（安歩工区）」と同一路線内であるが、一部分について過去に水路の付替工事が施されていることなどから、「長期事業休止等用地」として別途管理しているものである。

(2) 長期事業休止の理由

同じく内容は「11 地方特定道路整備工事（県道倉吉江府溝口線）（安歩工区）」を参照されたい。

(3) 現状と今後の見通し

現状は、当用地内の一部を建設発生土の仮置き場として使用している。今後は、「11 地方特定道路

整備工事（県道倉吉江府溝口線）（安歩工区）」と同様に、用地取得当初の事業計画の見直しを行い、国道313号（倉吉関金道路）の用地として活用を行う予定である。



（注）雑草地・森の全体が長期事業休止用地

（４） 監査の結果

書類の整備について【指摘事項】

現地確認の結果、当取得用地については、過去において水路の付替工事が施工されているが、関係資料の保存がなされていないことから、当該工事の実施時期及び工事費用などが不明である。

用地取得に関する契約書は保存されているものの、測量及び設計など、その他の事業に関する書類の保存がなされておらず、現状において取得の経緯などが全く把握できない状況であることから、長期未着工等用地に関しては利活用又は処分などが完了するまでの間は関係書類の保存を行い、後任者への引き継ぎを確実に実施すべきである。

13 地方道路交付金（県道倉吉青谷線）（方地工区）

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積(㎡)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
東伯郡 湯梨浜町方地	平成14年度	平成19年度	1,271	16,886	39,746 (建物移転料等)

（１） 取得の経緯

当路線は、青谷羽合道路（泊東郷 I C）と倉吉市を結ぶ幹線道路であり、燕趙園や東郷温泉、羽合温泉への観光道路でもあることから、整備が必要とのことで用地取得したものである。

また、松崎から方地の区間の整備は、過去に交通事故が発生していることなどから、地元要望に基づくものでもある。

（２） 長期未着工の理由

用地協力が得られず、事業休止となったものである。

（３） 現状と今後の見通し

既に入収された用地の今後の有効活用を念頭に地元の住民同意のもとに、設計変更などの検討も行うこととした。

（４） 監査の結果

ア 書類の整備について【指摘事項】

用地取得に関する契約書は保存されているものの、測量及び設計など、その他の事業に関する書類の保存がなされていない。長期未着工等用地に関しては利活用又は処分などが完了するまでの間は関係書類の保存を行い、後任者への引き継ぎを確実に実施すべきである。

イ 計画的な用地買収について【意見】

当事業に係る用地取得は、単年度予算の執行を重視したことにより、用地協力の得られた地権者から用地取得を行ったものとも考えられ、取得した既買収用地の効果の発現が阻害されたこととなっている。

今後においては、このような結果を極力避ける意味においても、計画的な用地買収を実施することが望まれる。

14 広域農道補助（東伯中央3工区）

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積 (㎡)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
東伯郡 琴浦町倉坂	平成12年度～ 平成13年度	平成21年度	29,725	16,808	6,519 (立木補償等)

(1) 取得の経緯

倉吉市桜地区から大山町羽田井地区にかけての山間地域を結び、沿道に建設予定の農産物広域集出荷施設等から県外市場や消費地への農産物輸送コストの低減などを図るために、広域農道を整備する広域営農団地農道整備事業の用地として取得したものである。

(2) 長期未着工の理由

当該農道整備の前提となっていた、農産物広域集出荷施設等の建設見込みが無いことから、平成21年度の公共事業評価委員会からの答申により、広域営農団地農道整備事業のうち第3工区以外の未完成工区については休止となった。

第3工区についてはトンネル工事などを残すのみであり、相当程度進捗^{ちよく}していること、また、近くに当該区間の代替機能を有する県道がなく既存の県道等を利用した場合と比較して、走行距離や走行時間に相当程度の短縮効果が期待できることから、継続することとされた。

しかし、予算の都合で工事が進行していない状況である。

(3) 現状と今後の見通し

現在はトンネル工事が進行中であり、残りの区間については、今後予算要求を行い、第3工区全体の工事を進行させていくものである。



(注) トンネル工事部分



(注) 竹林が長期未着工用地



(注) 供用済部分

(4) 監査の結果

ア 書類の整備について【指摘事項】

用地取得に関する契約書は保存されているものの、測量及び設計など、その他の事業に関する書類の保存がなされていない。長期未着工等用地に関しては利活用又は処分などが完了するまでの間は関係書類の保存を行い、後任者への引き継ぎを確実に実施すべきである。

イ 今後の方針について【意見】

平成21年度の公共事業評価委員会からの答申を受けて、今後も事業を進行させていくとのことであるが、当初の用地取得から、10年から11年経過していることから、当路線の事業予定地内の未取得用地の取得も含めて、早期に第3工区全線の供用開始を実現することにより、取得済用地の効果発現に向けて事業化を推進していくことが望まれる。

15 広域農道補助（東伯中央5工区）

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積 (㎡)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
東伯郡琴浦町 中村～尾張	平成10年度～ 平成15年度	平成21年度	113,586	62,427	28,757 (立木補償)

(1) 取得の経緯

内容は「14 広域農道補助（東伯中央3工区）」を参照されたい。

(2) 長期未着工の理由

公共事業評価委員会からの答申により、広域営農団地農道整備事業のうち第3工区以外については休止となった。同答申において第5工区に関しては、「現在第5工区で施行中の橋梁^{りょう}工事は完了後は、最寄の林道と接続することにより通行可能な状態にして、有効に活用することが適当と考えられる。」として、部分的に事業継続することとした。

(3) 現状と今後の見通し

現地確認の結果、大山町羽田井から、琴浦町中村の橋梁^{りょう}工事部分までの約1,500メートルは、工事が完了している状況である。

なお、橋梁^{りょう}に関しては舗装工事のみが未了であるが、当橋梁^{りょう}以東の事業化が現在未定であることから、残区間の事業化の際に同時に施工していく予定としている。



(注) ガードレールの奥が未整備区間（通行止めの状態）



(注) 左写真の奥の部分（奥が舗装工事未了の橋梁^{りょう}であり、更に奥の山林が長期未着工用地）



(注) 整備済区間

(4) 監査の結果

ア 書類の整備について【指摘事項】

用地取得に関する契約書は保存されているものの、測量及び設計など、その他の事業に関する書類の保存がなされていない。長期未着工等用地に関しては利活用又は処分などが完了するまでの間は関係書類の保存を行い、後任者への引き継ぎを確実に実施すべきである。

イ 今後の方針について【指摘事項】

現状での工事完了部分については、今後、最寄りの林道と接続のうえ、有効活用する方針であるとのことであるが、林道の所有者である琴浦町などの具体的な協議状況が書類などで確認できない状況である。

今後、関係機関と具体的に協議を重ねるなどにより、現在までの投資コストとの関係においても、早期に有効な事業化が望まれる。

また、最寄りの林道との接続により、現状での工事完了部分を活用することとなれば、取得済用地の部分的な活用に止まることとなり、今後も未着工となる部分が生じることとなると思われることから、それらの用地に関する利活用又は処分についても、今後十分に検討を行うべきである。

16 (主) 西伯根雨線道路改良工事

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積(m ²)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
西伯郡 伯耆町二部	平成11年度	平成12年度	591	1,152	0

(1) 取得の経緯

西伯根雨線の根雨より二部に向かう交差点は、道路の線形が不良であり、下り坂を降りた先に急カーブがあるため事故が多く、安全性の上で問題があった。そのため、二部交差点の線形不良の解消と併せたバイパス計画として、平成10年度において事業採択し、用地買収を進めた。

(2) 長期未着工の理由

平成12年において、財政課より事業の必要性等について計画見直しを求められ、事業が、一時休止となった。その後各年度において事業継続を求めて予算要求が行われたが、財政難を理由に事業が再開されることはなかった。そのため、交差点部分の現道拡幅及び線形改良工事を行うことにより対応し、当該事業を終了した。

(3) 現状と今後の見通し

現地確認をしたところ、当該用地の買収当初の現況は田であったが、用地取得後10年以上管理が行われていなかったため、現在は竹林となっている。また当該用地の隣地は山林であるが、雑草等が生い茂っているため、また、用地幅杭も確認が取れない状態であるため、隣地との境目が不明瞭な状態となっている。



(注) 左上の竹林が長期未着工用地



(注) 上部の竹林が長期未着工用地

今後については、特に検討は行われておらず、また、今後バイパス計画が再開される目途もたたず、実質は対処のしようがない状態である。また、現在の道路からも離れていること、住宅地はもちろん農地としても転用できる状態にないことから、売却価値もほとんどないと思われる。

(4) 監査の結果

ア 用地取得時の資料について【指摘事項】

当事業に関して、用地取得時の資料及び予算要求時の資料が保存されておらず、当初計画において予算規模がどの程度だったかの検証を行うことが出来ない。本来は、休止中の事業に関する資料は、事業再開の可能性が残されている限り保存すべきである。

イ 用地幅杭について【指摘事項】

当該用地について現地を確認したところ、年数の経過により幅杭は確認できず県有地の境界が分からない状態であった。県有地がはっきりとわかる様に定期的に管理することが必要である。

ウ 抵当権の抹消について【指摘事項】

当該用地の登記事項証明書を確認してみたところ、抵当権が設定されたままの状態であった。鳥取県県土整備部公共事業用地事務取扱要領第18条によると、所有権以外の権利の登記の抹消が必要な契約に係る補償については、その登記の抹消を確認した後ではなければ、補償金を支払ってはならないとされており、抵当権が残ったままの状態には問題がある。今後は登記事項証明書等を確認し、権利の抹消を確認したうえで補償金を支払うことを徹底されたい。

エ 事業休止に伴う用地について【指摘事項】

事業休止時において、当該土地の取り扱いを当然検討すべきであったが、そのような検討も十分に行われていなかった。そのため、本来田の機能を有していた土地が、時間の経過とともにその機能を有しない土地になってしまった。今回のように用地取得後すぐに事業が休止された場合には、売却を含めた活用策を示すことが求められる。

17 主要地方道阿毘縁菅沢線

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積(m ²)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
日野郡 日南町印賀	平成9年度～ 平成10年度	平成11年度	26,328	5,993	0

(1) 取得の経緯

この路線は、日南町菅沢と島根県とをつなぐ路線であり、当該区間はこの路線で最後の未改良区間であった。前後の区間に比べ幅員が急激に狭くなり、さらにカーブが直角となっているため、接触事故等が毎年多数発生していた。この付近は冬期には積雪も多く、見通しが悪くなり危険な状態であった。そのため平成7年にバイパス計画が立てられ、当該用地が取得された。

(2) 長期未着工の理由

平成11年度において、当該事業の緊急性が低く費用対効果が低いとして事業が中止された。その後、

平成13年度まで継続して予算要求が行われていたが、実施は認められなかった。平成21年度において、当初のバイパス案ではなく現道拡幅案として事業実施が認められ、平成21年度補正予算にて事業化が行われた。そのため、バイパス計画は凍結された状態となり、現在に至っている。

(3) 現状と今後の見通し

当該用地は山林を伐採して譲渡する契約となっていることから、用地買収時には全て山林は伐採されていた。しかしながら、現在は購入時から時間がたっていることから、新たに多くの雑木が生えてきている。周りの山林の木との高さや種類の違いなどによりかろうじて境界が分かるような状態である。



(注) 写真中心部分のみ木の高さが異なる



(注) バイパスへつながる予定の道路

現在、現道より当該バイパスに向けての道路が数メートルのみ整備された状態である。また、当該区間については、事業再開の見込みはほとんどなく、また、市街地から遠く離れた山中の土地であることから、売却も見込めない状態である。

(4) 監査の結果

ア 書類の整備について【指摘事項】

用地取得に関する契約書は保存されているものの、測量及び設計など、その他の事業に関する書類の保存がなされていない。長期未着工等用地に関しては活用又は処分などが完了するまでの間は関係書類の保存を行い、後任者への引継ぎを確実に実施すべきである。

イ 今後の方針について【意見】

当初のバイパス計画についての資料が保存されていないため、当初事業の予算規模等については明らかにならなかったが、当初の予定は、交通量その他の観点から考えて、事業規模が大きすぎたのではないかと考えられる。山あいに道路を通す計画であったことから、当初は橋の建設も予定されていたが、予定ではかなりの高さの橋の建設が必要であり、その経済性については疑問が生じる。そのため、事業休止の判断が下されたのは妥当な判断と考えられる。財政難のなか今後この事業の再開はほぼ見込めないことから、当該土地に関する今後の方針についての検討を行うことが望まれる。

18 3-4-8 号宮下十六本松線道路改良工事

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積(m ²)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
鳥取市富安	平成6年度～ 平成8年度	—	164	105,093	0

(1) 取得の経緯

当該用地は、元々は鳥取県土地開発公社が先行取得した土地であり、県が平成2年に着手した街路事業において、修景施設(ポケットパーク、道路脇にある小規模の公園のようなもの)の整備を目的として、同公社から用地取得を行ったものである。

(2) 不用用地となった理由

用地取得後、公共事業費削減のなか、植樹等修景施設のあり方や維持管理についても見直しが行われる中で、当該箇所の整備が困難となった。現在、収用事案の代替地候補として維持管理が行われている。

(3) 現状と今後の見通し

現状は更地の状態であり、現地を訪れてみたところ数台の車両が駐車されていたが、特に管理は行われていないように思われる。



(注) 砂利敷きの状態が不用用地



(注) 不用用地に駐車されている

(4) 監査の結果

不用用地の活用について【指摘事項】

当該用地は、鳥取県土地開発公社が先行取得したものであり、県土整備部が平成7～8年に宮下十六本松線道路改良工事の修景施設の整備目的で用地取得しているが、活用することが困難となり、収用事案の代替地等として管理所有している状況で、不用の用地となっている。

この資産は場所的にみて有効活用が見込まれる位置であり、行政財産として保有しているのは不適切であり、早期に普通財産に変更して売却すべきである。

19 (主) 米子境港線地方特定道路整備事業

場所	用地取得 契約年度	事業休止年度	面積(m ²)	取得金額 (千円)	その他補償額 (千円)
米子市大篠津町	平成6年度	—	478	10,013	1,305 (立木他)

(1) 取得の経緯

当路線は、米子市内より米子空港、境港市に向かう幹線道路であり、平成7年度から9年度の4車線化改良工事で、交差点改良、拡幅を行うため平成6年度に必要な用地の取得を行った。その後平成9年度の4車線化工事の完了に伴い、道路拡幅部分等を米子市へ移管し、それ以外の地域(本件土地)を県管理とした。本件土地は、市道と当幹線道路との連絡道および緑地帯として利用された土地である。

(2) 不用用地となった理由

米子空港滑走路延長事業でJR境線の付替えが行われ、その用地として連絡道等で利用されていた土地の一部が対象となった。土地は、平成21年11月に県土整備部から総務部へ引き継がれ売却された。本件土地は売却されなかった残りの土地で、付替えにより管理道等が分断され、その機能が失われ不用地となった。

(3) 現状と今後の見通し

現地確認をしてみたところ、当該用地は一部にアスファルト舗装されているが、それ以外の場所については、雑草が生い茂った状態となっている。土地のすぐ隣はJRの線路及び市道であり、線路との境界部分にはガードレールが設置され、市道沿いにはフェンスを設置し、関係者以外の立ち入りを制限するなど安全確保の対策は実施されており、早急に売却のため総務部に引き継ぐ予定としている。



(注) ガードレールまでが不利用地



(注) 左側が不利用地 右側はJR境線

(4) 監査の結果

不利用地の売却について【指摘事項】

当該土地が不利用地となった経緯については、米子空港滑走路延長事業に伴う道路計画に関するものであり、その経緯に関しては特に問題となるところは発見されなかった。現状において、当該土地は有効に活用されていない状態であるので、売却に向けた対策を十分にとることが必要である。また、当該土地が県有地であり、また現在未利用の状態であることを看板等により明らかにし、購入希望者を募るなどの工夫により、早期に売却すべきである。