

令和5年度 第1回鳥取県公共事業評価委員会 議事録

- 1 日時 【会議】令和5年8月24日(木) 9:00~15:30
- 2 場所 【会議】県庁 議会棟3階 特別会議室
- 3 出席者 【委員】猪迫会長、唐澤会長代理(午後欠席)、南野委員、川原委員、
西村委員(午前欠席)、岸田委員、村江委員
【説明者】西田農地・水保全課室長
近藤県産材・林産振興課長
村尾河川課長
西土井道路建設課長
【事務局】澤会計管理者、横山工事検査課長ほか工事検査課職員
【傍聴者等】建設工業新聞記者 計1名
- 4 概要
 - (1) 開会・会議の成立
 - ・10名中6名の委員の出席(過半数出席)により、令和5年度第1回評価委員会が成立する旨の報告。
 - (2) 会長代理の指名
 - ・会長が、唐澤委員を会長代理に指名。
 - (4) 議事録署名委員の指名等
 - ・会長が、川原委員と岸田委員を議事録署名委員に指名。
 - ・会議内容を非公開とする特段の理由はなく、公開を決定。
 - (5) 公共事業の評価の諮問
 - ・事務局が、知事から評価委員会への諮問文を朗読。
 - (6) 調査審議対象事業の決定等
 - ・諮問のあった、再評価対象事業7件を調査審議することを決定。
 - ・専門家の意見聴取は行わず、当面は委員で審議することを決定。
 - (7) 評価対象事業の概要説明、質疑等

【概要説明】

- 県営畑地帯総合整備事業（名和3期地区）
西田事業担当室長が資料及びパワーポイントを用いて概要説明。
- 県営森林環境保全整備林道事業（中ノ津線）
近藤事業担当課長が資料及びパワーポイントを用いて概要説明。
- 県営森林環境保全整備林道事業（窓山線）
近藤事業担当課長が資料及びパワーポイントを用いて概要説明。
- 大規模特定河川事業（塩見川）
村尾事業担当課長が資料及びパワーポイントを用いて概要説明。
- 一般国道313号道路改築事業（倉吉道路）
西土井事業担当課長が資料及びパワーポイントを用いて概要説明。
- 一般国道313号道路改築事業（倉吉関金道路）
西土井事業担当課長が資料及びパワーポイントを用いて概要説明。
- 一般国道181号道路改築事業（江府道路）
西土井事業担当課長が資料及びパワーポイントを用いて概要説明。

【質疑応答】

- 県営畑地帯総合整備事業（名和3期地区）

（委員）

埋め戻しの土の処分費用の発生というので、土質が悪く埋め戻しとして利用できないとは具体的にどう質が悪いのか。

（事業担当課）

道路になるので粘性土のような一回掘り返してしまうとぐちゃぐちゃになってしまうような土が見られた。埋め戻しには適さないということで、真砂土のような締固めがしっかりできるような土に入れ替えているということ。

（委員）

悪い土というのは最終的にどのように処分されるのか。

（事業担当課）

公共残土処分場に持って行って費用を払って処分しているという形になる。

（委員）

2点だけ質問する。1つは言葉について教えていただきたいが、P4の事業進捗状況のと

ころの進捗率86%のなかの用地進捗率というのは、どういう違いがあるのか。用地買収は終わっていると言われていたようだがそれとはまた違っているのかということをお願いしたい。

もう1点が、いま農家の要望を取りまとめられているということだが、その中で農家の負担があると言われていたが、実際に農家にどういう負担があるのか教えていただきたい。

(事業担当課)

2点お答えする。用地の進捗だが、基本的には畑かん施設に関する用地買収は終わっているが、道路の計画を作り、所有者の土地に掛かると説明し、同意をもらった状況、今年度末までには用地買収をしていくので、用地買収費が38%と遅れているということになる。ほとんど道路敷きに管を入れるので用地買収はなくて、農道に集中しているということがあって用地買収の進捗が悪いという状況になる。

2点目の農家負担だが、この事業自体そもそも農家負担があって、畑かん施設については12.5%地元負担がある。給水栓、蛇口を、これをつけるのには上限が決まっており、負担は1か所2万円。水道管が縦横無尽に走っているが、そこから横引きしてほ場までもっていく、水道管が近くにあれば安くてすむが、ほ場まで遠いと高くなる、それはあくまで2万円を上限としている。さらに、当然ながら水道なので毎年のようにお金がかかる。これが1か所年間4千円になったと思う。そういった負担をして水を自由に使ってもらおうということになる。

(会長)

今の給水栓の話で、先ほどの説明では671haのうち今のところ250haすでに農家の方の要望があって付けているとの話だが、最終的には何割くらいの農家の方が要望されてくると予想されているか。

(事業担当課)

最終の聞き取りをしているところなので正直な話いくらとは言えないが、5割くらいなのかとは思っている。

(会長)

5割、意外と付けられている感じがする。

(事業担当課)

スタンド利用というのが割と多くて、そこまで負担してまで蛇口はいらないという人もいれば、スタンドがこの地区であればだいたい30haに1か所ついているのでそこで十分だと言う方もある。最終的にどこまで上がるのかはハッキリとはわかっていないが、5割

くらいを目標に調整しているところ。詳細はわからない。

(会長)

給水栓を最後付けるというのは個人負担で上限2万円ということだが、これもその、農家が上限2万円までもってくれば給水栓をつける工事費が全部賄えるというわけではないと思うが。

(事業担当課)

そういうことになるかと思うが、その負担は改良区がもしかしたら負担しているのかもわからない。

(会長)

そこらへんは工事費の中には反映してこないのか。

(事業担当課)

工事はあくまで工事にかかった費用なので、負担はまた負担でまた別会計なので。

(会長)

給水栓を設置するのに工事をするが、その費用自体は全面積に付けられるだけの工事費を事業費として見込んでいるということか。

(事業担当課)

はい。

(会長)

全部使わない可能性があるということか。

(事業担当課)

そういうことになるかも知れない。

(委員)

コスト縮減のとりくみのところで、再生材と書いてあるが、再生材と新材の使い分け、購入方法、どういうシステムになっているのか。再生材を持ってきて使うのか、実際にここの現場で出たものを再生材として使うのか、そのへんを教えていただきたい。

(事業担当課)

基本的にはここで発生したものをこの場所で使うということではなくて、例えばアスファルトを切って管を入れるが、そのアスファルトは一回専門業者に処分する。それを再生材に入れ込むような、そういうプラントがあって、再生合材を作るような、そこから再生材という形で購入して実際の現場を施工する。碎石でいえば、色々なところから出たコンクリート殻を粉砕して碎石の中に混ぜて、それを販売している。それが新材より安い。そういうものを使ってコスト縮減をしているということになる。

(委員)

農道の整備のところですが、P21あたり、交通量というのはどのくらいあるのか。

(事業担当課)

すみません。交通量は、普通の道路事業のような交通量という話ではなくて、ピーク時に大型車両がどのくらい通るのかというのが農道の基準になっていて、ここの構成がどういう形になっているのか勉強不足で、次回に回答させていただきたい。基準は大型車が通れるような道路構造にはしていくが、ピーク時の交通量とか、そういった話まではたぶん、ないと思う。だいたい一日当たり何台くらいだから、例えば大型の車がたくさん通ると、そうするとどんどん舗装が厚くないと舗装が壊れるので、そういったことを基準にやっていると思うので、交通量という話ではなく大型交通がどのくらいあるのかをまた回答させていただきたい。

(委員)

すれ違っているというのがどのくらいの頻度で起きているのか疑問に思ったのと、大型車両が通る、先ほど言われた回数、どれくらい往復しないと搬送できないのかをおしえていただきたい。

(事業担当課)

すれ違い回数は想定ができなくて、大型トラックは基本的には芝の出荷時期には常にトラックが横付けして停まっていて、道路改良するところにも隣接する住宅があったり、当然ほ場に行く農家のトラックとかがあったり、すれ違う頻度は頻繁にあると思うが、一日当たり何回というところまでは承知していない。

(委員)

わかりました。

(会長)

先ほどの農道の交通量に関するところは次回回答させていただきたい。

(委員)

P 6の費用便益費のところ、品質向上効果が下がっているが、前回と比較して今回は、これはなぜ下がったのか。

(事業担当課)

申し訳ないが、効果の詳細については次回に回答させていただきたい。

(委員)

前のページにはJAの聞き取りした等級別出荷価格に基づき更新とあるが。

(事業担当課)

品質向上なので、水やりをすることで作物が太ってとか、そういう係数が出ていて、その作物が減ったのかなと思うが。

(委員)

価格自体が下がったのか、思ったほど成長しなくなったのか、どちらかなど。
次回でよい。

(会長)

品質向上効果というのは出荷量とか、農産物の量が減ったりとか、作付量が減ったりすれば当然小さくなったり、単位面積当たりで考えているのかとか、このあたり確認して次回回答をお願いします。

(会長)

便益表の中で国産農産物安定供給効果というのが、前はなかったが、これは新規に指標が設定されたということか。

(事業担当課)

平成27か28年度くらいに、新たな効果指標として作物生産効果の何割といった形で、国民が国産品を食べられるという見込み効果ということで、追加された、新たに見込んだという話になる。一律ある効果額に対して何割を見なさいと基準に定められて追加したということになる。

(会長)

農道整備の維持管理費の節減効果が▲になっているということは、これはどういうことか。

(事業担当課)

マイナス効果。新しいものを作れば維持管理が増えるということでマイナス。

(会長)

これは、農道延長は当初計画から変わってないはずだが、なぜ数字が変わったのか。

(事業担当課)

当初時点と現時点では評価基準年が違っており、10年前の評価時点と現時点、10年ずれたことによって割引率がマイナス側に働いて、割引率が小さくなって、割り戻すので、効果額は増える。マイナスの効果も大きくなる。総費用も210億円だったものが386億円で、約2倍になっているが、基準年が10年変わったことで、今まで作ったものの割引率が小さくなる、小さいもので割るので効果額は大きくなるということになる。中身は変わっていないはず。

(委員)

便益項目が増えたということだが、国産農産物安定供給効果が前から項目として増えたということだが、費用便益費の項目が増えて、計算に反映されたということは比べている基準が変わるということか。それとも項目が増えても便益費の計算自体は元のものとは比べたときにパーセンテージが変わらないような計算方法があるということなのか。

(事業担当課)

単純に評価項目が増えたということだが、元がどうなったというよりは、元は1.2の効果があったが、その効果を今の最新版に置き換えているので、今の試算では国産農産物安定供給効果というものを見込んで費用対効果を算出してするというで項目が増えたもので、新たに項目が増えて便益側が有利になっているということになる。

(委員)

評価する基準が変わって、新しい評価基準で評価した場合の便益費が示されているということなのか。

(事業担当課)

はい。今の時点で効果算定するマニュアルで計算したらこういうものが見込まれるということになる。

(会長)

概ね時間になった。

先ほど委員からの質問で農道の交通量が便益として交通量が出ているので、調べたら出てくると思うので、農道の交通に関する質問に対する質問と、品質向上効果が下がっているという質問については改めて確認し次回委員会で回答すること。

それ以外で質問があればアンケート用紙で改めて質問して、次回の委員会で回答してもらおうということにしたいと思う。

○県営森林環境保全整備林道事業（中ノ津線）

（会長）

民間の業者が作設した林業専用道によって林道のルートを変更したとのことだが、調整が必要ではなかったのか。

（事業担当課）

基本的には調整を行う。ただ、林業専用道は単年度で開設するが、林道は1年で200m程度しか進まない規格で整備しているの、そのアンバランスがある。また、直ちに間伐しなければならぬ状況であれば林業専用道が優先される。

（会長）

作られてしまったからルート変更したのではなく、森林整備の必要性を汲んで県側の計画を変更したということか。

（事業担当課）

そのとおり。

（委員）

林業専用道を林道にくっつけたり、一つの道として整備できないのか。

（事業担当課）

林業専用道と林道を接続することは可能だが、林業専用道は森林施業のための道であり、一般車両の走行は想定されていないことから、管理の観点からも接続することは無いと思われる。なお、効率的な森林整備のためには、林道と林業専用道を同じ線形とせず、路網密度を高めた方がよい。

（委員）

森林整備実績値にばらつきがある理由は。

(事業担当課)

利用間伐と切り捨て間伐で対象林分の資源構成が異なることや、所有者の間伐時期に左右されている。

(委員)

計画値は根拠や算出方法は。

(事業担当課)

森林組合や林業事業体が5ヵ年の経営計画を計画しており、それを参考に集計を行ったもの。

(委員)

林道を整備するにあたり、大雨を考慮して設計しているのか。

(事業担当課)

設計技術基準に基づき設計を行っている。

(会長)

事業進捗がマイナスになっている理由は。

(事業担当課)

事業費が増になったので、全体事業費との比率でマイナスになったもの。

(会長)

森林整備促進便益の洪水防止便益などの算出の考え方は。

(事業担当課)

森林整備が行われることによって森林の公益的機能が発揮されることを貨幣価値に換算したもの。

(会長)

面積掛ける何かの係数のようなものか。

(事業担当課)

そのとおり。目には見えない便益を貨幣価値に換算している。

(委員)

道路を通すために木を伐っているが、その木はどうなるのか。

(事業担当課)

伐って利用されている。

○県営森林環境保全整備林道事業（窓山線）

(委員)

オオサンショウウオへ配慮した工事のやり方などは具体的なアイデアがあるのか。また、工事ができない可能性があるのか。

(事業担当課)

林道開設について反対というわけではなかった。川を横断する際にボックスカルバートを配置し、その上を林道が通る計画であったが、ボックスカルバートの設置にあたり河床を掘削するため土砂の影響が懸念されるというだった。そのため、橋の設置を検討すると、サンショウウオの繁殖時期の工事を避けるといった方向が大まかに見えてきたところ。

(委員)

国道などのう回路としての機能を期待と説明があったが、費用対効果の便益に計上されていないが。

(事業担当課)

費用対効果のマニュアルでは、過去10年間に国道等の被災事実がないと計上しないことになっている。

(会長)

林道の耐用年数40年として費用対効果を出しているが、整備期間は42年とある。当初に整備した部分は耐用年数を超えているのでは。また、維持管理費が均等割りされているように思われるが。

(事業担当課)

全体が完成してから40年を計算する費用対効果計算となっている。台風等で追加の管理が必要になった場合は実際には維持費用が追加計上されるが、費用対効果上は一定の期間で一定金額を計上している。

(委員)

県内の林業従事者は増えているのか。林道が整備され、それに伴う従事者の確保や利活用はどうなっているのか。

(事業担当課)

林道が整備されることによって林業機械の導入が進み、省力化により人員は徐々に少なくなってきたが、従事者の年齢構成では若い人が増加傾向にある。

○大規模特定河川事業（塩見川）

(委員)

7月13日の台風時は福部町もかなり浸水していたと思うが、この河川事業を実施することにより、そこまでの浸水がなくなるのか。ある程度の浸水は残るのか。

(事業担当課)

先月の大雨は、観測史上最大という規模の降雨となった。その際の雨の降り方は、海岸沿いの平野部に強く降り、広範囲の浸水となった。雨の降り方によって、浸水の形態等も異なるが、3年に1度の降雨規模となる暫定整備に対して、先月の雨が降ると浸水することとなる。ただ、下流が一部整備されていたこともあり、昭和51年台風の浸水戸数ほど、浸水戸数は多くなかったが、やはり避けられない面もある。

洪水のパターンで多いのが山間部の広い面積で雨を集めて、大量の水が流れてくるパターンであり、河川氾濫に繋がる面がある。逆に言うと平野部に降った雨は、すぐに排水されるため、浸水した場合でも河川氾濫とはなりにくく、水が引けば元の状態に戻るといった形態となる。

やはり、計画規模を越えるような雨に対しては、浸水が起こってしまうというのが結論である。

(会長)

事業費が3倍近くの増となるが、元々の計画として塩見川の付け替えは、計画されていたか。

(事業担当課)

元々の計画は、今の河道のところに左岸側の堤防が来て、その横を掘って新しい河道を作る計画だったが、その計画を見直して、新しい河道を右側に移動させた計画となっている。

(会長)

事業費が3倍近くとなるのは、事業期間が延びるからということか。3倍まで増えるというところについて、もう一度ご説明してほしい。

(事業担当課)

今回の事業費増の主な内容が地盤改良となる。地盤改良は、築堤を盛るにあたって、地盤が変形したり、沈下したりしないように地盤を固めるものである。地盤改良は当初、築堤盛土をする時に合わせて、別の事業でやる予定としていたため、地盤改良の費用はこの補助事業の中には盛り込んでいなかった。

そのため、今回、この補助事業で地盤改良の費用を盛り込む分、もうひとつの別の事業から逆に地盤改良が除かれるといったこととなる。

(委員)

事業費が3倍となる増分の内訳はあるか。増分が、その他の事業から持ってきた部分なのか、労務費・諸経費の増分なのか、それがわかる内訳みたいなのがあるとよい。

(事業担当課)

このたびの事業費増の約43億円のうち、約38億円が地盤改良をこの事業に組み込んだことによる増額となる。

(委員)

河川が振り替わったあと、現河川は残しておくのか。

(事業担当課)

現河川は埋めあげる計画となっている。

(委員)

浸水シミュレーションの見方がわからない。一番左(3年に1度の降雨)では、効果があるように見えるが、真ん中(10年に1度の降雨)では、浸水状況がほとんど変わらないといのはどういう意味なのか。

(事業担当課)

「事業実施前」の事業とは、全体の事業計画となる30年に1度程度の雨に対応する計画のうち、3年に1度程度の雨に対応する暫定的な整備となる。その3年に1度程度の暫定整備を実施する前と実施した後に対して、3年に1度程度の雨に対しては効果があるということを示したものが一番左の図になる。他の2ケースについては、3年に1度程度の暫定整備を実施する前と実施した後に対して、10年または30年に1度ぐらいの雨が降ったら、どう変わるかを示したものとなる。

規模が小さい暫定整備となるため、大雨であるほど効果は見られにくくなっていくといったような結果となっている。

(委員)

今頃、想定外の雨が起きているが、これで大丈夫か。

(事業担当課)

降雨の激甚化、頻発化ということが言われているが、ハード対策の河川整備で浸水被害を解消しようということには、限界があると思っている。やはり、投資効果を見つつ、ハード整備を実施しながら、どのタイミングでどこに避難するかといったようなことを地域の方々が日頃から備えていただけるようにソフト面と一体的に取り組んでいく必要があるかと考える。

(委員)

箭溪川放水路は、塩見川に合流させるということによいか。そうすることによって、川が溢れることを軽減させるということによいか。

(事業担当課)

現在の箭溪川は、市街地を通過して、下流側で塩見川と合流することとなっている。箭溪川は小さい河川であり、今の状況だと大雨のときに水をたくさん入ってきて、市街地周辺で溢れて浸水が起こることとなる。そのため、塩見川を先行して拡幅した上で、市街地の上流側で多くの水を塩見川に合流させることによって、市街地の浸水被害を縮小させていくという狙いである。

(委員)

放水路を作ることにより、農業用水路への影響は考慮しているのか。

(事業担当課)

周辺には用水路があり、この機能回復を行うために用排水系統の調査と用水路に流れている流量の事前調査を行っている。放水路整備後に従前の流量が賄えるように、その計画も

合わせて実施している。

(会長)

箭溪川はそのままとなるのか。

(事業担当課)

箭溪川は、整備等を行うわけではなく、放水路整備後は維持流量程度を流すこととなる。

○一般国道313号道路改築事業（倉吉道路）

(委員)

植生基材吹付に含まれる種子は外来種と在来種で選べるものなのか。それとも一般的な仕様があるものなのか。

(事業担当課)

一般的に種子は在来種を使用している。中部管内においては芝の産地ということもあり、芝等の植生にも配慮した上で種子の選択をしている。

(委員)

交通事故が多発する主な原因は、道路の線形によるものではなく、交通量が多いことが原因ということ良いか。

(事業担当課)

交通量だけではなく、急カーブ等で線形の悪い部分や街なかでの横からの出入りがあることも事故の多い原因と考えている。

(委員)

交通量を分散させることで、事故の発生確率を下げようということか。

(事業担当課)

その通り。

(会長)

交通事故の多い小鴨 IC（仮称）のところまでが近々完成予定ということか。

(事業担当課)

先日の知事記者会見において倉吉西 IC～福山 IC (仮称) までの区間が令和 7 年 3 月までに開通予定と公表したところ。

(会長)

開通区間には小鴨 IC 以南の区間も含まれるということ、今回諮問されている倉吉道路は小鴨 IC (仮称) までで、小鴨 IC (仮称) から先は倉吉関金道路ということか。

(事業担当課)

その通り。この後、倉吉関金道路について説明させていただく。

(会長)

倉吉道路と倉吉関金道路とで諮問が分けられている。事業費が分かれているという理由かもしれないが、B/C は倉吉道路と倉吉関金道路一体で評価されるものではないのか。現道の交通量減の効果は、倉吉道路と倉吉関金道路両方が整備されることにより発揮されるものではないか。

(事業担当課)

倉吉道路の便益は、倉吉道路の整備有り無しで比較して算出している。倉吉関金道路については、倉吉道路が整備されている前提で倉吉関金道路の整備有り無しで比較して算出することとなるので、それぞれ異なったプロセスで算出することとなる。

○一般国道 313 号道路改築事業 (倉吉関金道路)

(委員)

説明のあった事業費増の理由はあくまで I 期区間の内容に係るものであり、II 期区間の経費は含まれていないということで良いか。

(事業担当課)

II 期区間の工事に係る具体的な経費は、これから道路の詳細設計に着手するところであるので、今回の増額には含まれていないが、II 期区間の概略の工事数量により資材や労務費の高騰に係る増額を概算で見込んでいる。

(委員)

今後調査等を進め、I 期区間と同様に埋蔵文化財の調査が必要となった場合には、また増

額という可能性があるということか。

(事業担当課)

その通り。その他にもⅡ期区間の設計の結果、道路の構造が変更となる場合等も増額となる可能性があるため、Ⅱ期区間の増額については改めて事業評価委員会に諮らせていただく。

(委員)

埋蔵文化財調査の区域の追加が、元々の設計時点で含まれておらず、後で追加になった理由は。

(事業担当課)

調査区域は、教育委員会が把握されている包蔵地などを参考に教育委員会と調整のうえ決定しているが、その後の教育委員会との調整により、当初の調査範囲に隣接する範囲についても試掘調査を行うこととなり、その結果から調査追加となったもの。

(委員)

教育委員会からの指示がなければ調査はなかったということか。

(事業担当課)

その通り。試掘調査の実施の有無についても教育委員会との調整で決まる。

(委員)

盛土にすると調査ができなくなるから、あらかじめ調査が必要ということだったが、盛土にしなければ道路の建設後も調査が可能ということか。

(事業担当課)

基本的に道路になる範囲は工事前に調査しなければならないが、橋梁区間の場合は橋脚部周辺のみ調査でよいということになっている。

(委員)

盛土の土質を改良せず、そのまま盛土したらどうなるか。

(事業担当課)

そのまま盛土すると、道路の供用後に凸凹が生じる等、均一な形態を保持できないことが考えられるので、セメントや石灰等で改良している。

(委員)

盛土をする際はそういった考えであるのが一般的なのか。

(事業担当課)

その通り。土質があまり良くない土は、一定の品質とするために石灰を混ぜる等の改良の必要がある。

(会長)

Ⅱ期区間の事業期間をⅠ期区間の実績から類推して10年延伸することだが、そもそもⅠ期区間がここまで延びてしまった理由は何か。

(事業担当課)

道路設計にあたり、地元との調整により道路構造の変更(盛土→橋梁)が生じたこと等により道路設計に時間を要したことや、用地買収にも時間を要したこと、埋蔵文化財調査が追加になったこと等の理由でここまで期間がかかった。

(会長)

今回の事業期間延伸がかなり長い期間だが、前回の再評価時にある程度見込むことはできなかつたのか。

(事業担当課)

倉吉関金道路の整備の方針として、まずⅠ期区間を優先して整備し、ある程度完成が見えた段階で着手の是非を判断することとしており、完成が見え始めた最近になって倉吉市から強い要望を受けたこともあり、Ⅱ期区間の道路設計に着手することを決めたところ。Ⅱ期区間の整備にあたり、Ⅱ期区間の事業期間も踏まえた結果、10年延伸する必要があると判断したもの。

(会長)

今回の諮問の内容としては、Ⅰ期区間における事業費増の妥当性の評価とⅡ期区間の着手の是非等についても評価の対象となるのか。

(事業担当課)

これまでの再評価においてもⅡ期区間を含めた内容で評価いただいていたので、引き続きⅡ期区間の整備を進めていくということを含めて継続の是非の判断をお願いしたい。

(事務局)

再評価の実施後さらに5年を経過した事業という位置づけになっているので、もうすでにⅡ期区間を含めて再評価の対象になっているという整理でいいと考える。

(会長)

今回はB/C等の詳細情報は出ていないので、今後現場視察をさせていただき、B/C等の詳細情報も踏まえて、事業費増とⅡ期区間の着手及び事業期間の延伸について本格的に審議させていただくということで良いか。

(事業担当課)

その通り。

(会長)

現状としては、Ⅱ期区間は手つかずということか。

(事業担当課)

5月の補正予算で設計費用を認めていただいたので、設計には一部着手している。

(委員)

混雑の解消が期待されるのは具体的にどの区間か。また走行時間の短縮はどこのアクセスのことか教えていただきたい。

(事業担当課)

現状、特に混雑しているのは国道313号の現道で、信号が多くあり、線形不良箇所も一部ある。これが自動車専用道路の通行となることで現在11分かかるところが3分に短縮され、便益にも大きく影響するものと考えている。B/Cの算定結果はまたお示しする。

(委員)

コスト縮減の取組のうち、サンドマットに使用する砂を流用砂に変えたことについて、地質資源は限られている中で環境に優しい取組と考えるので、今後も公共事業ではこういった取組を積極的にしていただきたい。

(事業担当課)

発生土等の流用については、受入れの調整に苦労することも多いが、最近では会計検査等でも厳しく問われるようになってきているので、今まで以上に努力していきたい。

(会長)

Ⅱ期区間の範囲に埋蔵文化財の調査が必要なところはあるだろうか。

(事業担当課)

教育委員会との調整がまだなので、なんとも言えないが、可能性は高いと思っている。

(会長)

それはまだ教育委員会とか調整していないのか。

(事業担当課)

その通り。

(会長)

これまでに土器など出ているようなので、Ⅱ期区間もいろいろ出てきそうではある。

○一般国道181号道路改築事業（江府道路）

(委員)

前回のB/Cが1.05で、さらに今回事業費が大幅に増となるが、それに見合う便益は確保できるのか。

(事業担当課)

B/Cは現在算定中だが、基本3便益では1.0を下回る結果になることが想定されるが、鳥取県道路事業評価マニュアル(案)に基づき定性的な効果等を含めて評価することとする。3回目の時に説明させていただく。

(委員)

この事業は、3年延伸とのことだが、3年の期間延長で完成するのか。

(事業担当課)

現在施工中のトンネル工事が令和8年までかかり、その後に水路や舗装、設備工事を行い、令和12年に開通予定という目標で進めている。工程は事務所とも調整して整理しており、3年の延伸で完成できると考えている。

(会長)

社会情勢の変化のところで鍵掛峠道路の説明があったが、鍵掛峠道路の整備による交通量の変化などは江府道路のB/Cの算出に影響することになるのか。

(事業担当課)

鍵掛峠道路ができたことで、江府三次道路を通行することを選択するシミュレーションが出てくると考えるので、影響が出てくる可能性がある。

(会長)

この道路は、B/Cそのものよりも、地域の人にとっていろいろな価値がある道路と思っているので、多面的な価値を整理した上で評価していただきたい。

以上

令和5年8月24日

会 長 猪 迫 耕 二

署名委員 岸 田 いずみ

署名委員 川 原 康 寛