

鳥 評 委 第 1 5 号

平成 1 8 年 1 2 月 1 8 日

鳥取県知事 片 山 善 博 様

鳥取県公共事業評価委員会

会 長 小野達也

平成 1 8 年度公共事業の事前評価について（中間答申）

鳥取県公共事業評価委員会では、平成 1 8 年 1 0 月 2 日付けで諮問のあった事前評価対象 7 事業について、その計画の妥当性について審議を重ねてきました。

その結果、主要地方道東伯野添線地方道路交付金事業と佐治川ダム堰堤改良事業を除き、諮問された計画が妥当であると判断しました。

主要地方道東伯野添線地方道路交付金事業については、国土交通省データによる平成 4 2 年度における交通量予測に基づく整備が計画されていますが、現況交通量から東伯西インターチェンジ新設による大幅な交通需要増は考えにくく、予測の信頼性に疑問があります。妥当性の判断に不可欠な、実態に基づく現実的な交通量データが提出されない限り、妥当性の判断が出来ないというのが結論です。

また、佐治川ダム堰堤改良事業については、流れこむ土砂の粒度によっては、貯砂ダムでは効果がない場合もありますが、示されたデータは粒が大きい上流部の土砂の粒度分析結果に基づくものであり、現時点では事業の妥当性が正確に判断出来ないため、後日、評価を行い、別途答申を行うこととなりました。

なお、今回の諮問があった各事業についての当委員会での審議の概要及び付帯意見は下記のとおりですので、対象事業のみならず、これから着手される他の公共事業においても、十分留意し、効率的・効果的な事業執行を行われるよう期待します。

記

1 加勢蛇西 2 期地区畑地帯総合整備事業

審議の概要	意欲ある農業者を対象にした事業であり、妥当と認める。
付帯意見	・公共事業として税金を投入するからには、将来的な営農計画を確認し、その上でどのようなインフラ整備が必要となるのかを検討し、実施する必要がある。 また、市町村の計画(あるいは政策)との連携が望まれる。

2 中山 2 期畑地帯総合整備事業

審議の概要	意欲ある農業者を対象にした事業であり、妥当と認める。
付帯意見	・公共事業として税金を投入するからには、将来的な営農計画を確認し、その上でどのようなインフラ整備が必要となるのかを検討する必要があると考える。 また、市町村の計画(あるいは政策)との連携が望まれる。

3 奥日野 2 期広域営農団地農道整備事業

審議の概要	詳細な工法等は決まっていないため、専門技術的な検証をすることができず、説明内容に特に異論はないことから、現時点での計画について妥当と認める。
付帯意見	・特になし

4 南大山 5 期農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業

審議の概要	詳細な工法等は決まっていないため、専門技術的な検証をすることができず、説明内容に特に異論はないことから、現時点での計画について妥当と認める。
付帯意見	・特になし

5 一般国道 180 号道路改築事業(南部バイパス)

審議の概要	現案には農地の減少面積が大きいというデメリットはあるが、事業費が比較的安く、周辺住民の移転の必要がなく、国道 180 号の渋滞緩和だけで
-------	--

	なく、県道溝口伯太線の渋滞解消も図られ、妥当と認める。
付帯意見	・特になし

6 主要地方道東伯野添線地方道路交付金事業

審議の概要	<p>東伯西インターチェンジが設置されることにより新たに交通需要が生ずる要素に乏しく、3千台に満たない現況交通量が、平成42年には4千5百台に増加するという計画交通量に疑問がある。</p> <p>また、現状でも通過交通については、県道東伯野添線よりもむしろ現町道や農道が利用され、県道東伯野添線は生活交通が主であると思われることから、新たな道路を整備しても、交通量の大半が新しい東伯野添線(現町道)に転換するとは考えにくい。</p> <p>以上のように、評価に当たり最も重要な交通量予測に疑問があり、妥当性の判断が困難といわざるを得ない。</p> <p>今後、現町道、農道の現交通量、現東伯野添線の利用者のOD等の所要の調査等を踏まえ、交通量予測を見直した上で、規格を含めて計画を再検討する必要がある。</p> <p>その上で、改めて諮問すべきである。</p> <p>また、現時点で確度が高い交通量予測が難しいのであれば、インター開通後の状況を見て検討する、あるいは必要性・緊急性が一律でないのであれば、それらが高い箇所から整備するといった考え方をとるべきである。</p>
付帯意見	<p>・本事業に限らず、道路整備に当たっては、現況交通量に基づいて、具体的に交通量を想定したうえで整備水準の見直しを行うことが必要と考える。</p>