

## 参 考 資 料

- |   |                        |       |
|---|------------------------|-------|
| 1 | 諮問（写し）                 | 1～2頁  |
| 2 | 鳥取県公共事業評価委員会委員名簿       | 3頁    |
| 3 | 評価対象箇所位置図              | 4頁    |
| 4 | 再評価事業説明資料              | 5～22頁 |
|   | ・一般国道178号道路改築事業（岩美道路）  |       |
|   | ・県営森林環境保全整備林道事業（桑原河内線） |       |
|   | ・県営森林環境保全整備林道事業（行者山線）  |       |

令和4年1月25日

**鳥取県公共事業評価委員会**



諮 問

鳥取県公共事業評価委員会

鳥取県公共事業評価実施要綱第7条第1項の規定に基づき、別添対象事業の継続、  
休止、中止等の方針及び計画の妥当性について諮問します。

令和3年8月26日

鳥取県知事 平井 伸治



## 令和3年度 公共事業再評価箇所一覧

(事業費:百万円)

管内	担当課	市町村	事業名	事業の概要	着手年度	完成予定年度	延長、幅員等	全体事業費	残事業費	進捗率	再評価の対象事業
鳥取	道路建設課	岩美町	一般国道178号道路改築事業(岩美道路)	道路改築	H20	R5	バイパスL=5.7km W=7.0(13.5)m	38,800	4,860	87.5%	事業採択後5年を経過している継続中の事業であって、進捗状況、社会情勢等から再評価が必要と判断される事業
八頭	県産材・林産振興課	鳥取市	県営森林環境保全整備林道事業(桑原河内線)	林道開設	S58	R10	L=14.45km W=3.0(4.0)m	4,550	320	92.9%	再評価の実施後さらに5年を経過した事業
日野	県産材・林産振興課	南部町	県営森林環境保全整備林道事業(行者山線)	林道開設	H3	R14	L=20.5km W=3.0(4.0)m	5,860	1,260	78.4%	再評価の実施後さらに5年を経過した事業

※事業費は、令和3年度未見込み事業費。

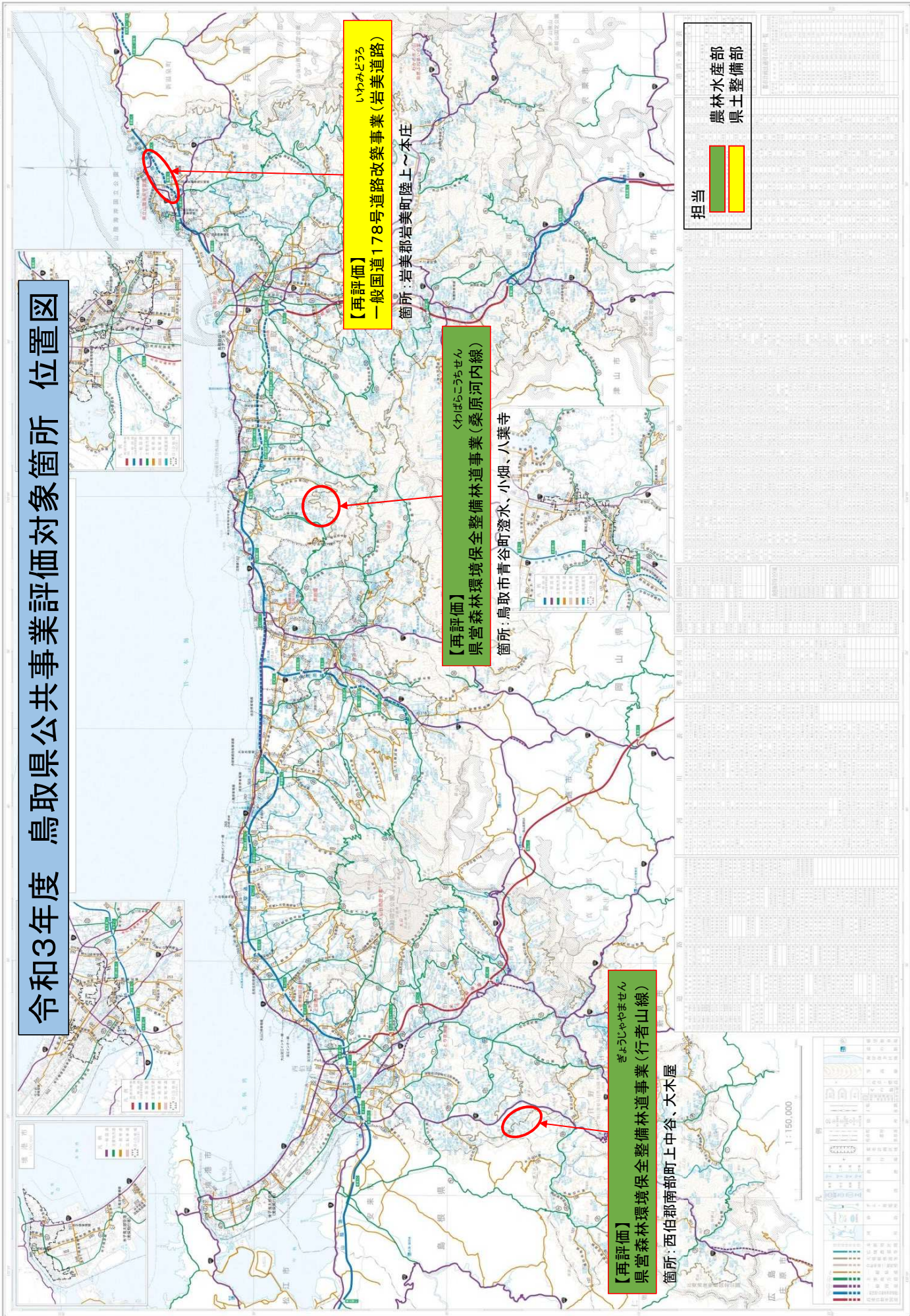
※令和3年度は、事前評価対象箇所は無し。

## 鳥取県公共事業評価委員会委員名簿

(令和3年9月30日 時点)

分野	氏名	職業・勤務先等
農業	<small>いのさこ こうじ</small> 猪迫 耕二	鳥取大学農学部副学部長
環境	<small>からさわ しげのり</small> 唐澤 重考	鳥取大学農学部教授（地域学部兼務）
土木	<small>くわの まさし</small> 桑野 将司	鳥取大学工学部教授
公共政策	<small>しろいし ひでとし</small> 白石 秀壽	鳥取大学地域学部講師
まちづくり	<small>とうない ちはる</small> 藤内 千春	NPO法人こども未来ネットワーク事務局
産業	<small>なかむら よしえ</small> 仲村 美枝	(株)ヴィス・コーポレーション代表取締役
効率性	<small>かわはら やすひろ</small> 川原 康寛	税理士法人パートナーズ代表社員
県民の視点	<small>にしむら ひろみ</small> 西村 裕美	鳥取吉方郵便局長
	<small>きしだ いずみ</small> 岸田 いずみ	泊綜合食品(株)取締役
	<small>むらえ りつ</small> 村江 利津	山陰海岸国立公園鳥取砂丘ビジターセンター管理運営協議会事務主任

# 令和3年度 鳥取県公共事業評価対象箇所 位置図



**【再評価】**  
 いわみどうろ  
 一般国道178号道路改善事業(岩美道路)  
 箇所: 岩美郡岩美町陸上~本庄

**【再評価】**  
 くわばらこうちせん  
 県営森林環境保全整備林道事業(桑原河内線)  
 箇所: 鳥取市青谷町澄水、小畑、八葉寺

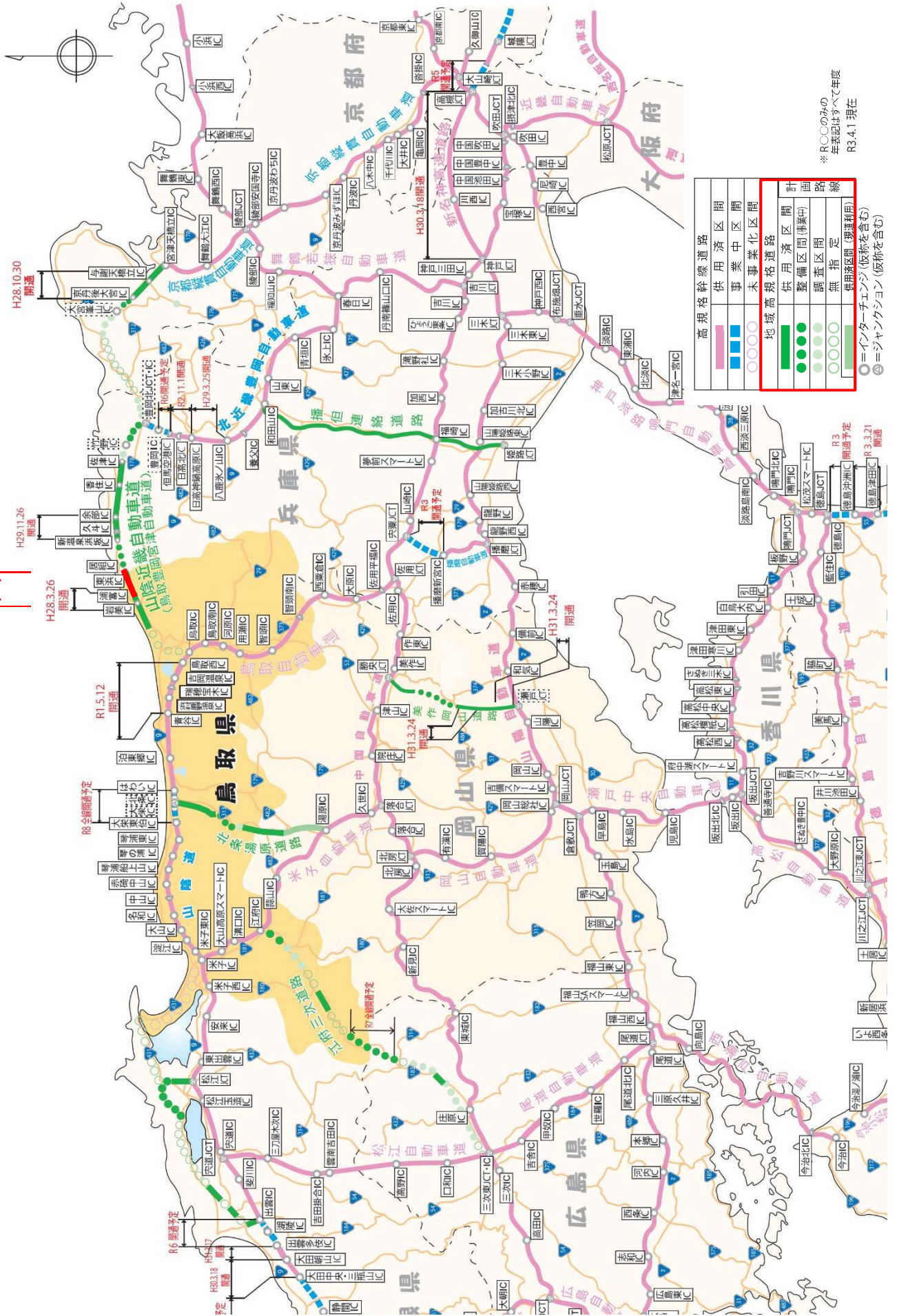
**【再評価】**  
 ぎょうしゃやません  
 県営森林環境保全整備林道事業(行者山線)  
 箇所: 西伯郡南部町上中谷、大木屋

担当  
 農林水産部  
 農土整備部

# 一般国道178号改築事業 (岩美道路)

# 1. 高規格道路の整備状況(広域)

岩美道路 L=5.7km









# 4. 岩美道路 平面図

○岩美道路は国道178号に並行しており、事業中区間3.8kmのうち、約2.4kmがトンネル及び橋梁で構成される。

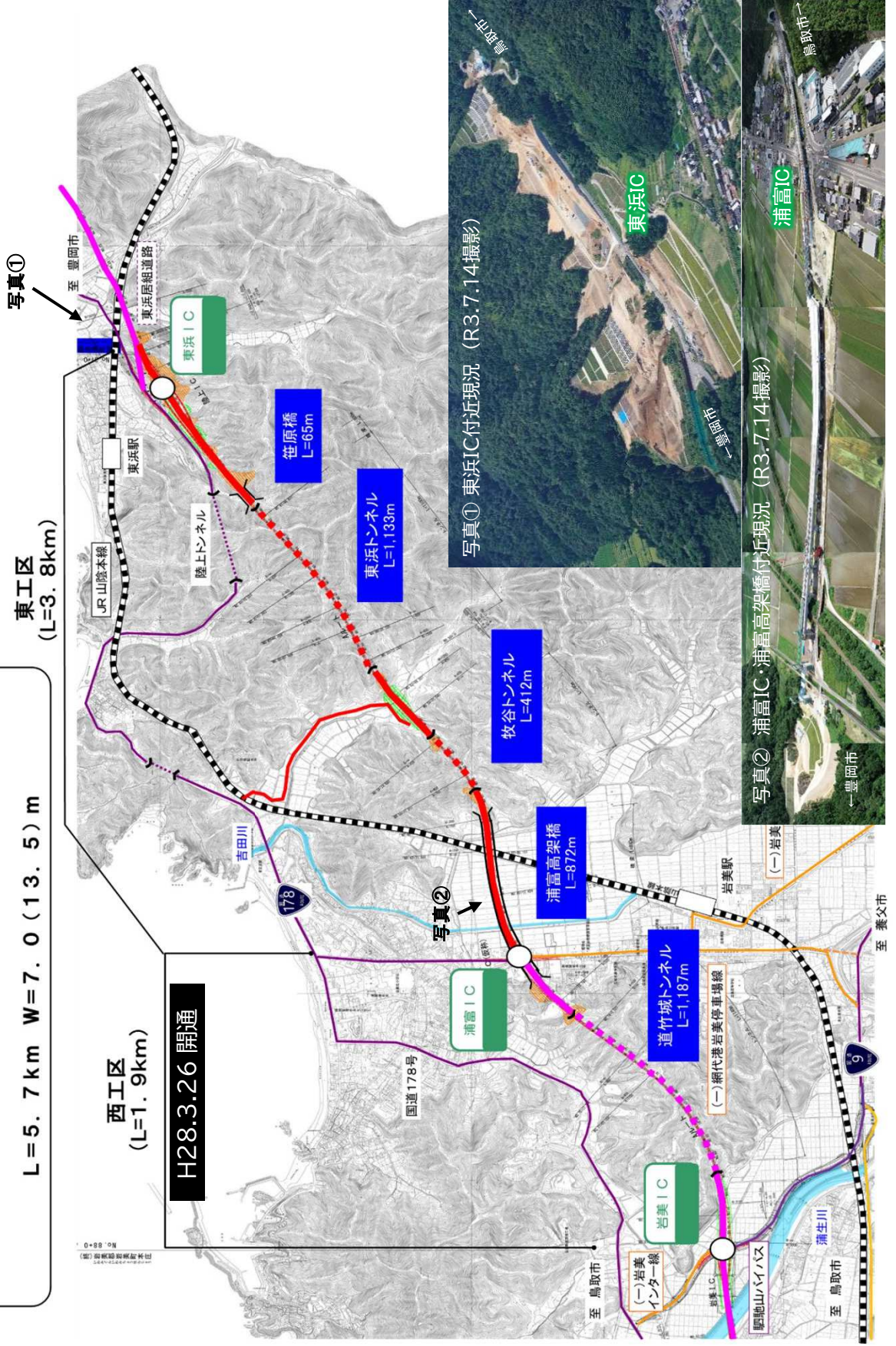
## 国道178号 岩美道路

L=5.7km W=7.0(13.5)m

東工区  
(L=3.8km)

西工区  
(L=1.9km)

H28.3.26 開通



## 5. 事業評価の実施経緯

	基準年	供用年	延長	総事業費	計画交通量(H42(R12))		備考 (前回からの主な変更点)
					道路網の推移	交通網の推移	
H19 事前評価	H19	H29	5.7 Km	217億円	4,900～ 9,700台/ 日	フルネット  H11 道路交通 量調査	
H24 再評価	H24	H32	5.7 Km	264億円	7,600～ 13,200台/ 日	フルネット  H17 道路交通 量調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業期間 H29⇒H32</li> <li>・総事業費 217⇒264億円</li> <li>・計画交通量 4,900～9,700 ⇒7,600～13,200台/日</li> </ul>
H29 再評価	H29	H35	5.7 Km	313億円	7,400～ 12,000台/ 日	事業化 ネット  H17 道路交通 量調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業期間 H32⇒H35</li> <li>・総事業費 264⇒313億円</li> <li>・計画交通量 7,600～13,200 ⇒7,400～12,000台/日</li> <li>・フルネット⇒事業化ネット</li> </ul>
R1 再評価	H31 (R1)	R5	5.7 Km	361億円	8,300～ 12,600台/ 日	事業化 ネット  H22 道路交通 量調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費 313⇒361億円</li> <li>・計画交通量 7,400～12,000 ⇒8,300～12,600台/日</li> <li>道路交通量調査 H17⇒H22</li> </ul>
R3 再評価 (今回)	H31 (R1)	R5	5.7 Km	<b>388 億円</b>	8,300～ 12,600 台/日	事業化 ネット  H22 道路交通 量調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>総事業費 361⇒388億円</b> ※総事業費以外変更なし</li> </ul>

国道178号(岩美道路)

## 6. 事業内容 道路構造等

※いずれの項目も前回評価時と変更なし

道路規格 : 第1種第3級

設計速度 : 80km/h

計画延長 : L=5,700m(バイパス)

計画幅員 : W=7.0(13.5)m(完成2車線)

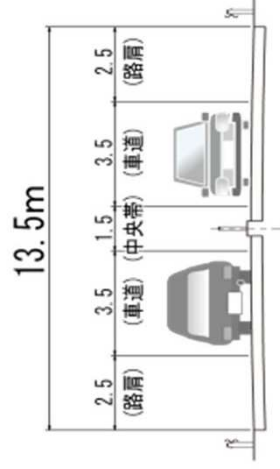
計画交通量(R12年) : 8,300 ~ 12,600台/日

現況交通量(H27年道路交通量調査) : 4,333~7,654台/日

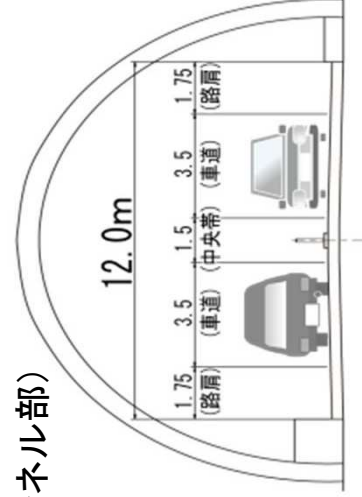
財源内訳 : 国55%、県45%

断面図

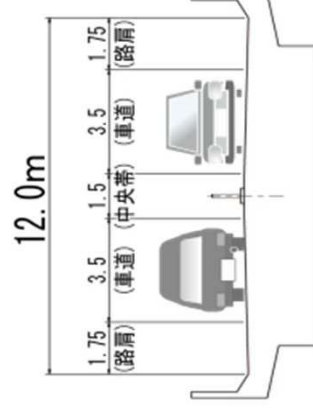
(土工部)



(トンネル部)

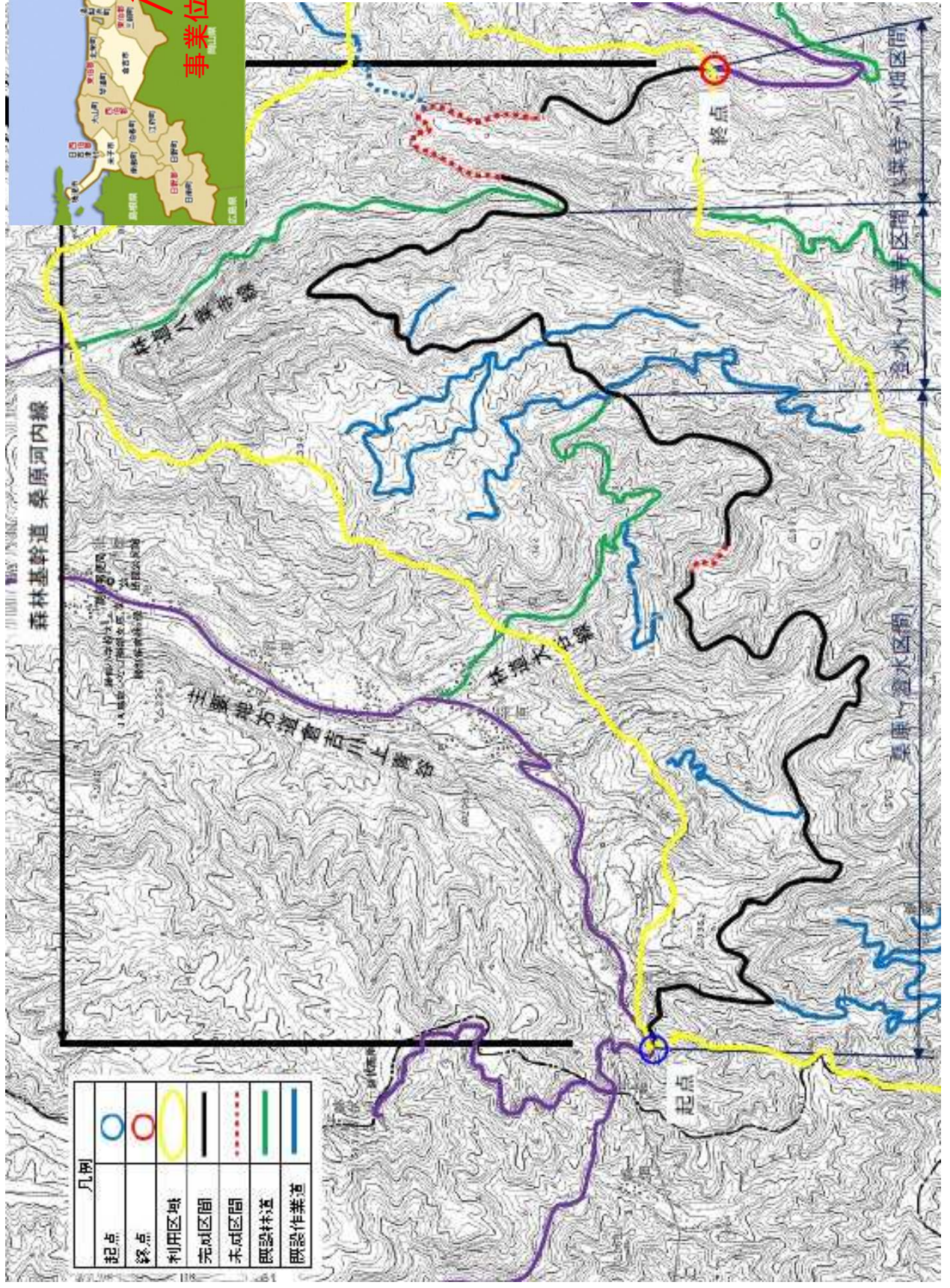


(橋梁部)



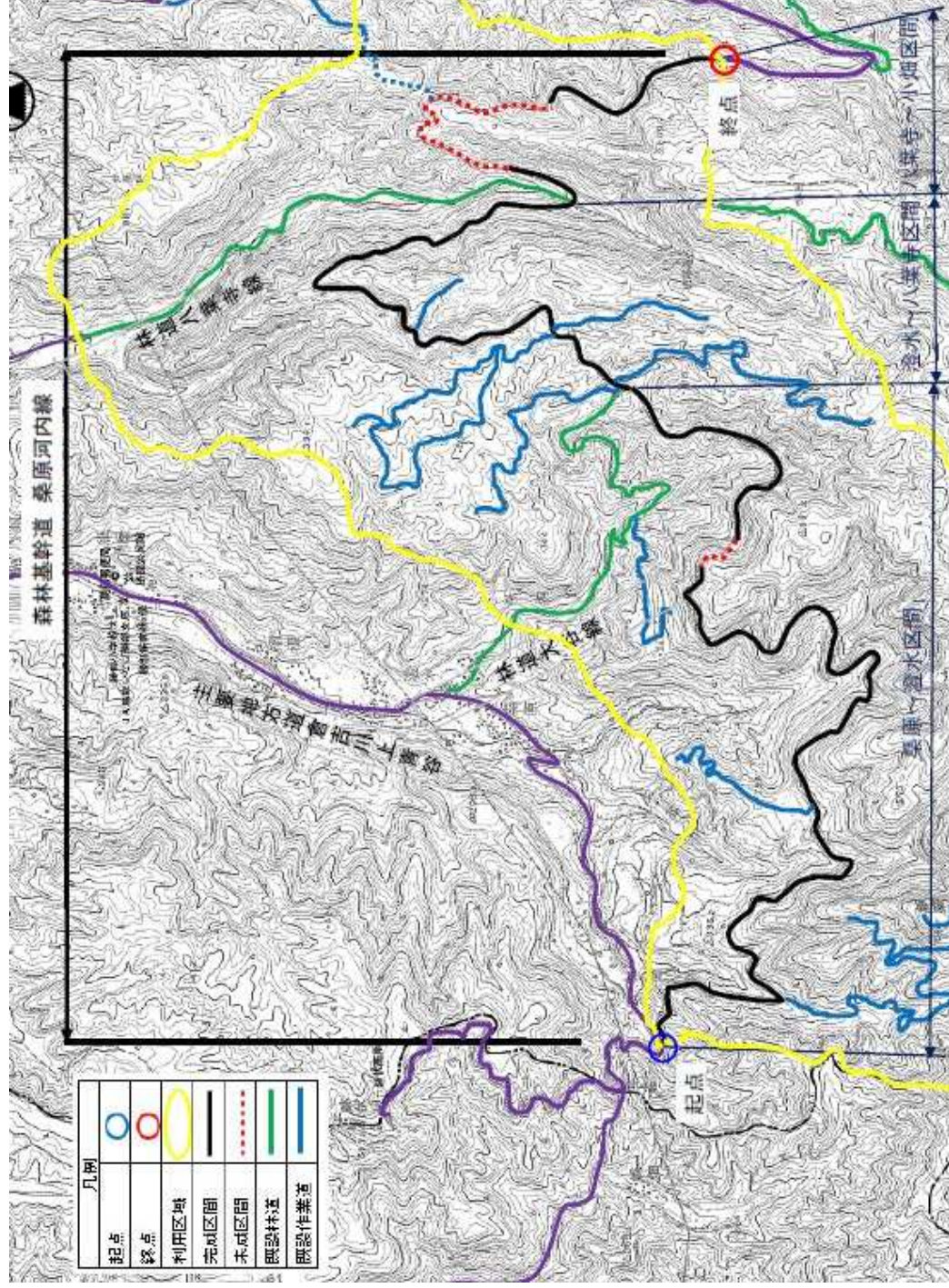
# 森林整備事業 (桑原河内線)

# 1. 位置图






## 2. 事業の経緯

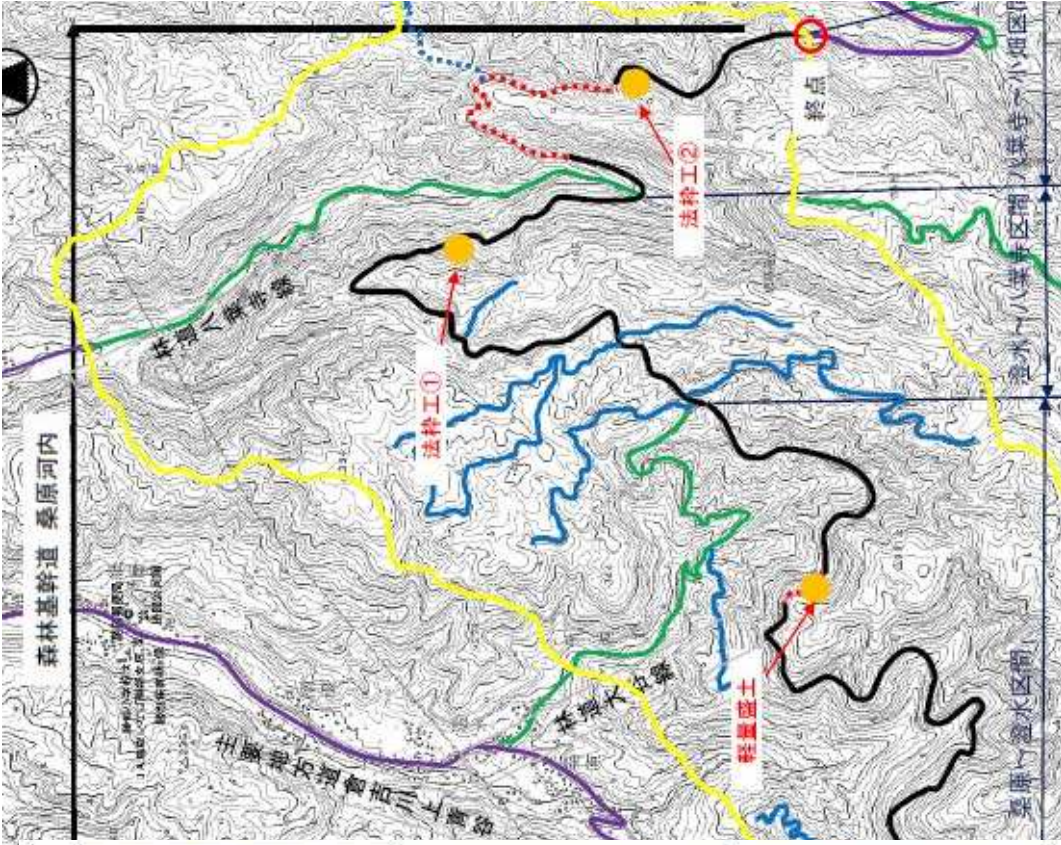
- S58に森林整備事業(国庫補助事業)で着手
- H22からは、農山漁村地域整備交付金が創設され、国庫補助事業から移行  
この間に事業期間を10年延長
- R3からは森林環境保全整備事業(国庫補助)の事業メニューに山村強靱化事業が創設されたことを機に、再び国庫補助事業へ移行、再び森林整備事業(国庫補助事業)へ移行



### 3. 事業費が増加している理由

- 法面の安定や構造物の構築に不向きな土質箇所があり、対策工をする必要が生じた。

工区	変更理由	状況写真
桑原工区 澄水工区	ボーリング調査した結果、不安定な土質があることが判明した。切土すると大規模な法面崩落が予想されるため、コンクリートブロック積みに変え、掘削・床掘を最小限に抑えれる軽量盛土工法を選定した。これにより事業費が増額となった。	
八葉寺工区	切土法面が不安定な土質が多くあり、斜面崩壊する恐れがあるため法枠工の必要が生じ事業費の増額が必要となった。	
小畑工区	切土法面が不安定な土質が多くあり、斜面崩壊する恐れがあるため法枠工の必要が生じ事業費の増額が必要となった。	



※軽量盛土工とは...  
一般的な盛土材料である土砂の3/4～1/100程度の重量しかない盛土材料(発泡セメント、発泡スチロール、発泡ウレタンなど)を用いる工法。盛土荷重が小さくなるため、地盤や擁壁への負荷を軽減することができる。



# 4. 路網区分及び役割

## 林業専用道

○幹線となる林道を補完し、森林作業道と組み合わせることにより、森林作業道の機能を高め、木材輸送機能を強化・保管するもの

- ・主として特定の者が森林施業のために利用する恒久的公共施設
- ・10t積程度のトラックや林業用車両（大型ホイールフォワード等）の走行を想定
- ・必要最小限の規格・構造を有する丈夫で簡易な道

## 森林作業道

○導入する作業システムに対応し、森林整備の促進を図る

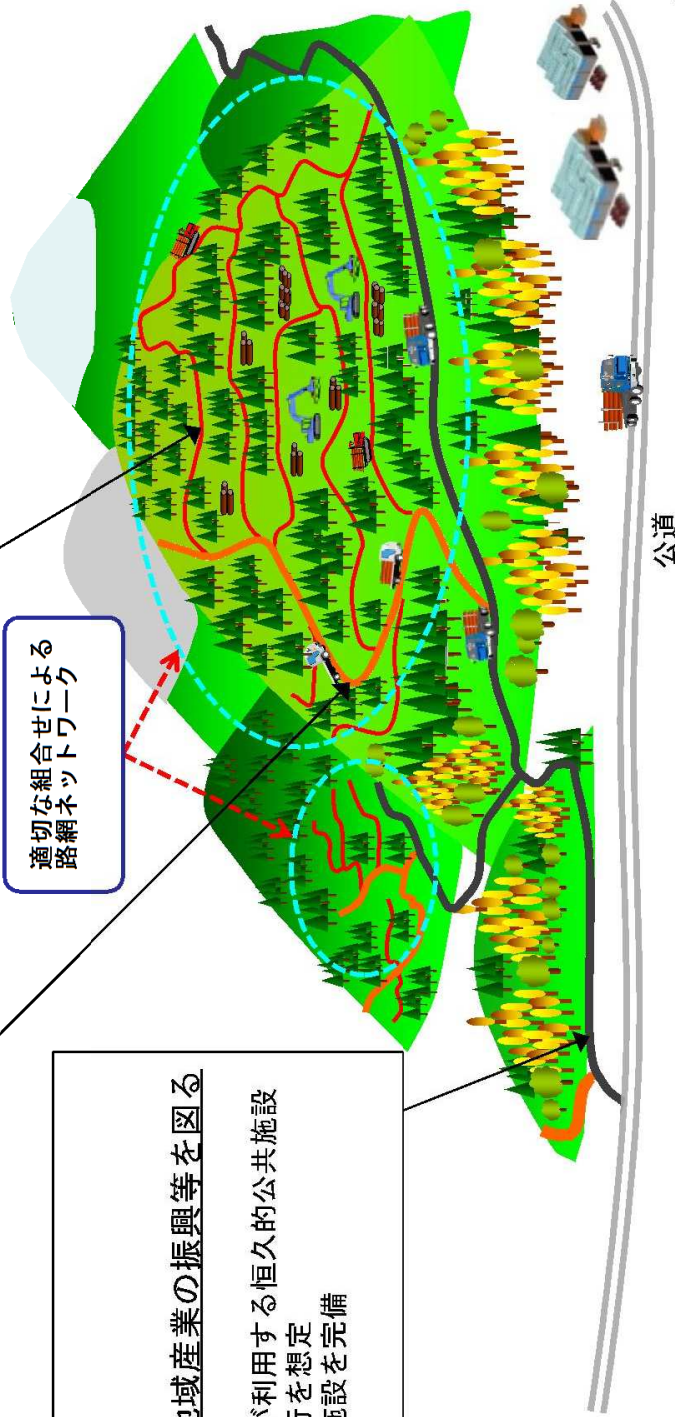
- ・特定の者が森林施業のために利用
- ・主として林業機械（2トン積程度の小型トラックを含む）の走行を想定
- ・集材等のために、より高密度な配置が必要となる道であり、作設に当たっては、経済性を確保しつつ丈夫で簡易な構造とすることが特に求められる

## 林道

○効率的な森林の整備、地域産業の振興等を図る

- ・原則として不特定多数の者が利用する恒久的公共施設
- ・セミトレーラーの車両の通行を想定
- ・一般車の通行も想定し安全施設を完備

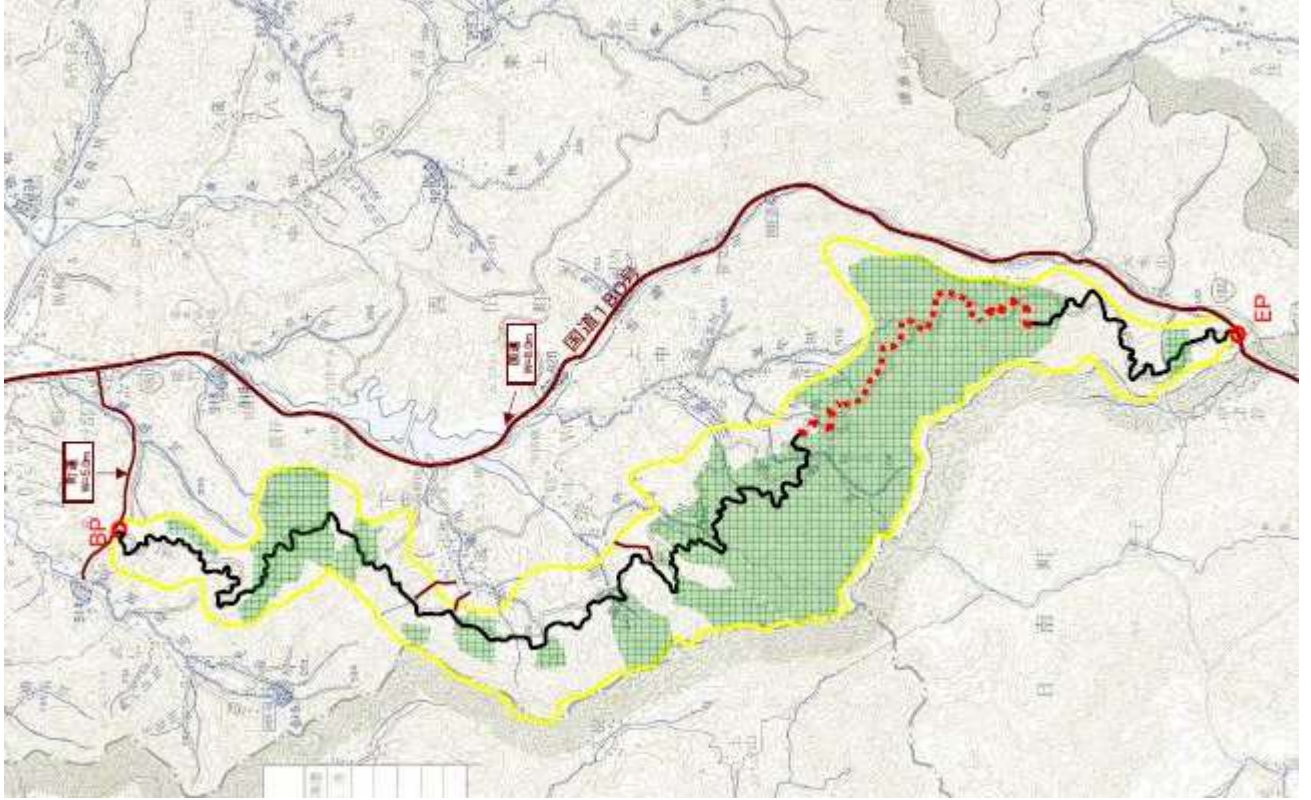
適切な組合せによる  
路網ネットワーク



公道

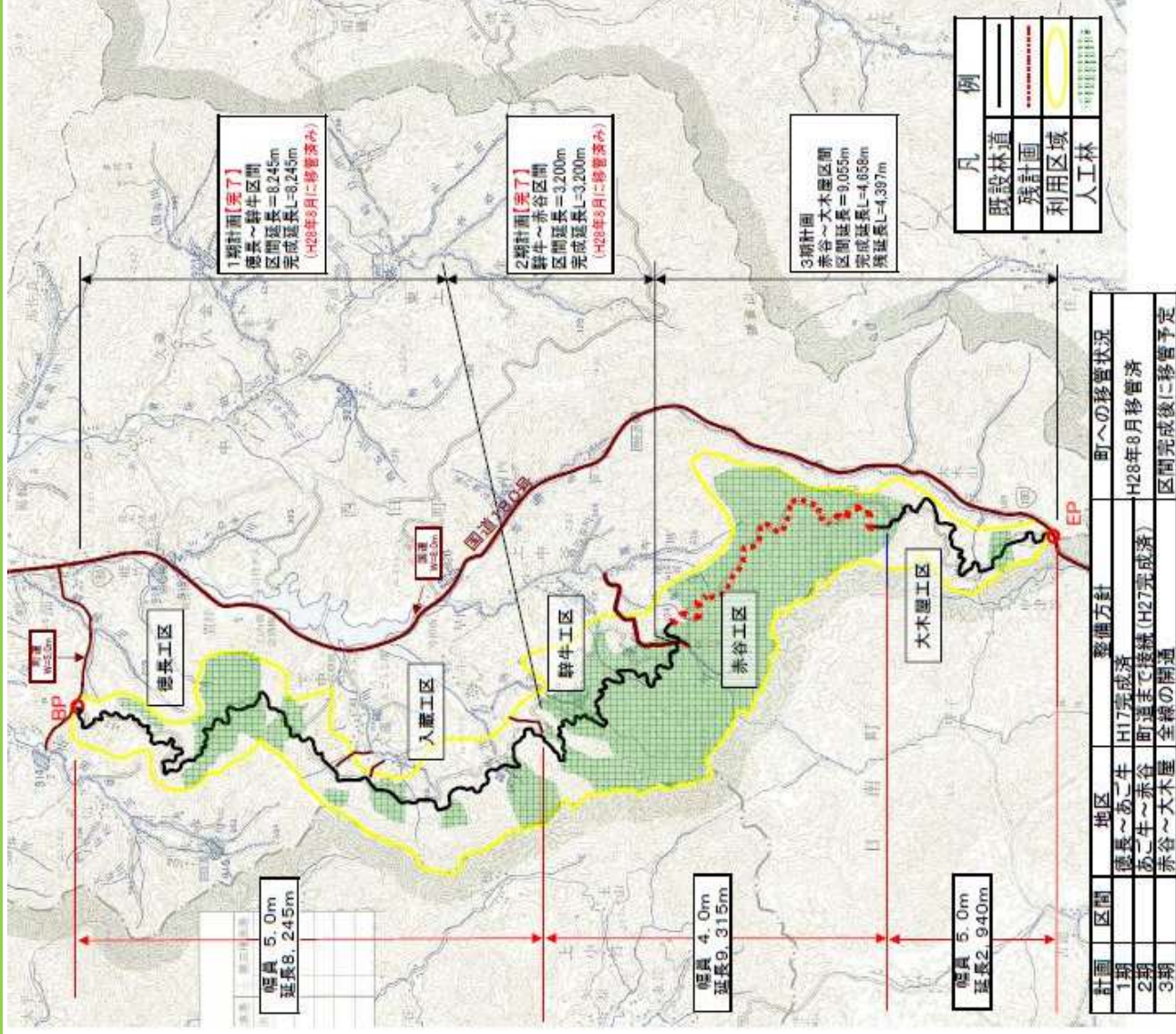
# 森林環境保全整備事業 (行者山線)

# 1. 位置图



## 2. 事業の経緯

- H3に事業採択され、国庫補助事業で開設工事に着手
- H23からは、国庫補助事業からH22に創設され農山漁村地域整備交付金へ移行
- H28からは、町道改良事業等と一体的に道路整備ができる地方創生道整備交付金へ移行
- 道整備交付金の事業期間が終了したことに加え、森林環境保全整備事業(国庫補助)の事業メニューに山村強朝化事業が創設されたことを機に、再び国庫補助事業へ移行

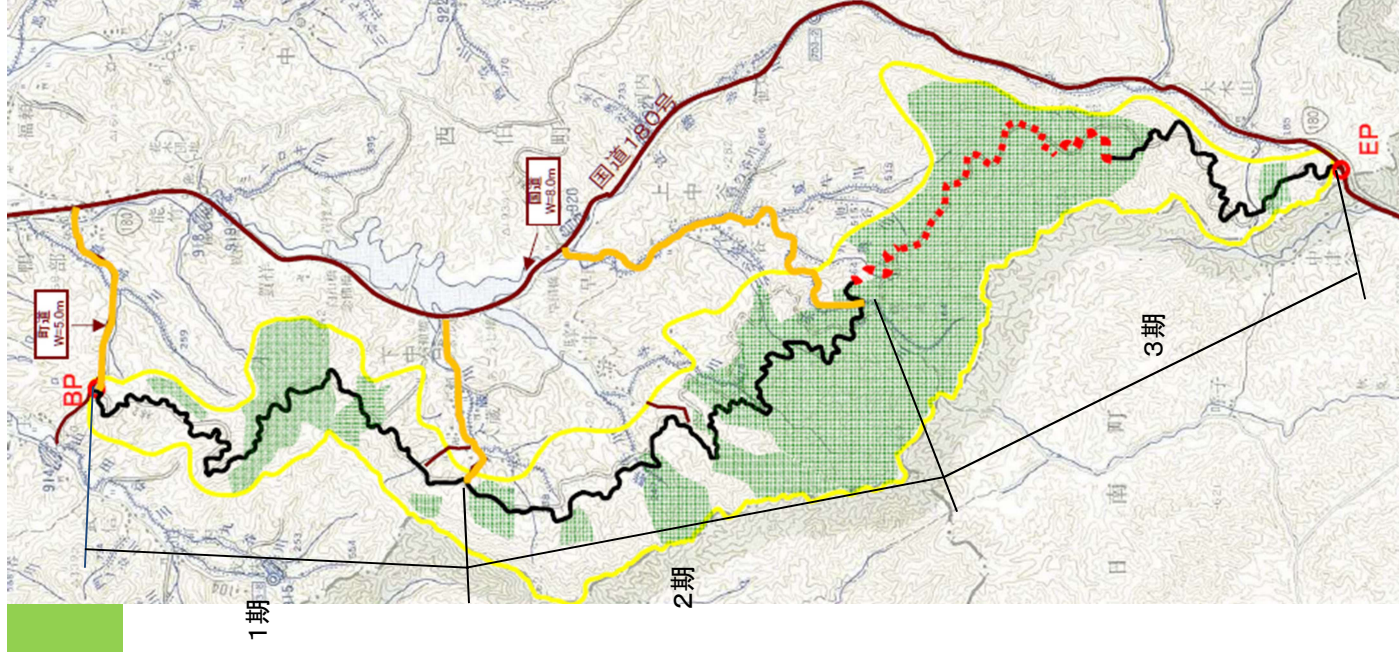


### 3. 事業が長期化している理由

○積雪が多く、冬期に工事ができない



冬季の積雪状況  
積雪深60cm (H29.3)



○事業期間を3期に分割して順に開設を進めているが、既設の道路と接続している箇所が少ないため、工事施工箇所が2箇所に限定されることから、年間の工事量に限界がある。(右図)

## 4. 事業費が増加している理由

○切土法面崩落が度々発生し、事業費が増加



○労務費及び諸経費率の増加  
(労務単価)H20 11,600円 ⇒ R3 15,000円  
(諸経費率)H20 39% ⇒ R3 46%

# 5. 路網区分及び役割

## 林業専用道

○幹線となる林道を補完し、森林作業道と組み合わせることにより、森林作業道の機能を高め、木材輸送機能を強化・保管するもの

- ・主として特定の者が森林施業のために利用する恒久的公共施設
- ・10t積程度のトラックや林業用車両（大型ホイールフォワード等）の走行を想定
- ・必要最小限の規格・構造を有する丈夫で簡易な道

## 森林作業道

○導入する作業システムに対応し、森林整備の促進を図る

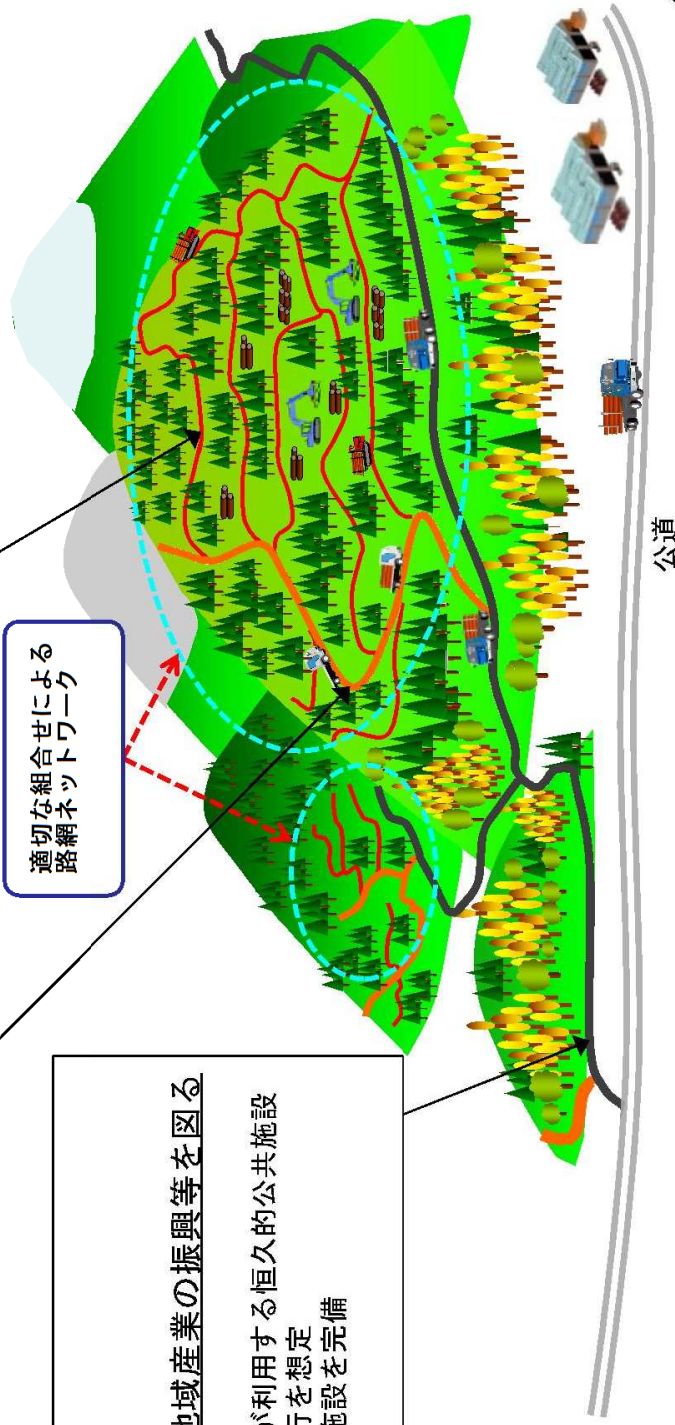
- ・特定の者が森林施業のために利用
- ・主として林業機械（2トン積程度の小型トラックを含む）の走行を想定
- ・集材等のために、より高密度な配置が必要となる道であり、作設に当たっては、経済性を確保しつつ丈夫で簡易な構造とすることが特に求められる

## 林道

○効率的な森林の整備、地域産業の振興等を図る

- ・原則として不特定多数の者が利用する恒久的公共施設
- ・セミトレーラーの車両の通行を想定
- ・一般車の通行も想定し安全施設を完備

適切な組合せによる  
路網ネットワーク



公道