

平成24年度

答 申 資 料 (別冊)

| | | |
|---|--|--------|
| 1 | 答申 | |
| | (1) 答申文(写し) | 1～3頁 |
| | (2) 諮問文(写し) | 4～5頁 |
| 2 | 審議の概要説明 | 6～7頁 |
| 3 | 全県位置図(5件) | 8頁 |
| 4 | 再評価事業(説明資料) | |
| | (1) 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業「加勢蛇西2期」位置図 | 9頁 |
| | (2) 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業「中山2期」位置図 | 10頁 |
| | ア 効果の種類・内容 | 11頁 |
| | イ 効果事例(畑地灌漑の省力化・ネギの生育状況比較) | 12頁 |
| | (3) 一般国道178号改築事業(岩美道路)整備状況 | 13頁 |
| | ア 走行距離と所要時間・費用便益分析 | 14頁 |
| 5 | 事前評価事業(説明資料) | |
| | (1) 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業「名和3期」位置図 | 15頁 |
| | ア 「名和3期」全体計画図 | 16頁 |
| | (2) 米子境港都市計画道路事業3・5・17号 葭津和田町線 ^{よしつわだちよろ} 位置図 | 17頁 |
| | ア 肋竹道路の役割・概念図 | 18頁 |
| | イ JR境線の現道状況 | 19頁 |
| | ウ 効果事例(防災対策としての役割) | 20頁 |
| | エ 道路法等 抜粋 | 21～23頁 |
| 6 | その他 | |
| | (1) 配席表 | 24頁 |

平成25年2月4日

鳥取県公共事業評価委員会



鳥評委 第 8 号
平成 25 年 2 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



平成 24 年度公共事業の再評価及び事前評価について (答申)

平成 24 年 9 月 7 日付けで諮問のあった下記 1 (1) の再評価事業 3 件及び (2) の事前評価事業 2 件について、下記 2 のとおり答申します。
また、付帯意見は下記 3 のとおりでありますので、当該事業のみならず今後の公共事業の実施においても十分留意し、効率的・効果的に事業を執行されるよう期待します。

記

1 審議した事業

(1) 再評価事業

- ア) 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業「加勢蛇西 2 期」 . . . 琴浦町
- イ) 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業「中山 2 期」 . . . 大山町
- ウ) 一般国道 178 号改築事業 (岩美道路) . . . 岩美町

(2) 事前評価事業

- ア) 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業「名和 3 期」 . . . 大山町
- イ) 米子境港都市計画道路事業 3・5・17 号 葭津和田町線 . . . 米子市

2 方針及び計画の妥当性ならびに審議の概要等

(1) 再評価事業

ア) 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業「加勢蛇西 2 期」

| | |
|--------------------------|--|
| 継続・ 休止・ 中止等 の方針 | 継続 |
| 事業の 概 要 | 当該地区は、国営事業により開発された水資源（小田股、西高尾グム）を活用し、県中西部の丘陵地に広がる農地に畑地灌漑施設及び農道整備等を総合的に実施することで、農作物の高品質化や収量増、農作業の省力化を図り、農業経営の安定化を進めることを目的として平成 25 年度完了を目指し整備中の事業である。 (灌漑面積 172ha、農道 L=1.9km、事業費 16.3 億円、H23 末進捗率 85.8%) |
| 審議の 概 要 | 本事業は、農林水産省の費用便益マニュアルだけでなく、地区の実態に即した効果額を再計算し、確実と考えられる便益で再検証した。 また、現在、畑地灌漑設備は既に整備完了のうえ供用開始しており、残事業としては末端の農道整備を残すのみであり、農道は繋がらなければ事業の効果を発現できないことや、費用対効果分析と合わせて地区の状況等について調査・審議・検証等を行った結果、継続が妥当と判断した。 |

イ) 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業「中山2期」

| | |
|--------------------------|--|
| 継続・ 休止・ 中止等 の方針 | 継続 |
| 事業の 概要 | <p>当該地区は、国営事業により開発された水資源（下蚊屋ダム）を活用し、大山山麓に広がる農地に畑地灌漑施設及び農道整備等を総合的に実施することで、農作物の高品質化や収量増、農作業の省力化を図り、農業経営の安定化を進めることを目的として平成26年度完了を目指し整備中の事業である。 （灌漑面積 224ha、農道 L=2.2km、事業費 13.1 億円、H23 末進捗率 88.5%）</p> |
| 審議の 概要 | <p>本事業は、農林水産省の費用便益マニュアルだけでなく、地区の実態に即した効果額を再計算し確実と考えられる便益で再検証した。 また、現在、畑地灌漑設備は末端の整備を残し供用開始しており、農道は途中2箇所を整備を残すのみであり、費用対効果分析と合わせて地区の状況等について調査・審議・検証等を行った結果、継続が妥当と判断した。</p> |

ウ) 一般国道178号改築事業（岩美道路）

| | |
|--------------------------|--|
| 継続・ 休止・ 中止等 の方針 | 継続 |
| 事業の 概要 | <p>当該道路は、鳥取市から京都府宮津市に至る全長約 120km の地域高規格道路鳥取豊岡宮津自動車道の1区間であり、鳥取県東部、兵庫県但馬、京都府北部の3圏域の連携強化と地域活性化を、また、一般国道178号の渋滞、事故発生区間、線形不良区間の解消と、円滑な交通の確保による地域住民の安全安心の確保を目的として、平成32年度完了を目指し整備中の事業である。 （延長 L=5.7km、幅員 W=7.0(13.5)m、事業費 264 億円、H23 末進捗率 10.1%）</p> |
| 審議の 概要 | <p>本事業は、山陰道、鳥取自動車道、北近畿豊岡自動車道、京都縦貫自動車道等と一体となって広域道路ネットワークを形成する鳥取豊岡宮津自動車道の一部を整備するものであり、国土交通省の費用便益マニュアルだけでなく、建設中の他の自動車道等の供用開始も考慮した走行時間短縮効果による転換交通量の実現可能性とその効果を確認し、推計交通量を精査して再計算を行い確実と考えられる便益で再検証を行った。 また、この岩美道路が完成することによって、通過交通の利便性、地域住民の安全や安心の向上を図るとともに地域活性化につながる基幹道路となること、今後の整備にあたり環境への配慮も考慮される計画であること等も確認した結果、継続が妥当と判断した。</p> |

(2) 事前評価事業

ア) 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業「名和3期」

| | |
|-------------------------|----|
| 計画が 妥当か 否かの 判断 | 妥当 |
|-------------------------|----|

| | |
|-------|---|
| 事業の概要 | <p>当該地区は、国営事業により開発された水資源（下蚊屋ダム）を活用し、大山山麓に広がる農地に畑地灌漑施設及び農道整備等を総合的に実施することで、農作物の高品質化や収量増、農作業の省力化を図り、農業経営の安定化を進めることを目的として整備を行う。 （灌漑面積 184ha、農道 L=1.8km、末事業費 15.0 億円、完了目標 H30 年度）</p> |
| 審議の概要 | <p>本事業は農林水産省の費用便益マニュアルだけでなく、地区の実態に即した効果額を再計算し確実と考えられる便益で検証した。 また、本事業は事業採択上、名和地区の中で最終3期目の整備区域となることや、当該事業への同意率等を見ても地元要望が高く、農道幅等工事費のコスト縮減への努力も考慮されていることから、計画は妥当と判断した。</p> |

イ) 米子境港都市計画道路事業 3・5・17号 葭津和田町線よしづわだちょう

| | |
|-----------|--|
| 計画が妥当かの判断 | <p>妥当</p> |
| 事業の概要 | <p>当該道路は、弓浜半島を縦断する一般国道431号と県道米子境港線を結ぶ「肋骨道路」としてJ R境線を立体交差で横断するとともに、国道の渋滞緩和や和田浜工業団地の物流に寄与するとともに、地域住民の通学路や生活道路としての交通安全を確保することを目的として整備を行う。 （延長 L=980m、幅員 W=15.0(29.4)m、事業費 19.8 億円、完成目標 H28 年度）</p> |
| 審議の概要 | <p>本事業は、立体交差の高架による工事費が高くなることから、近傍の狭小な踏切を統合して平面交差とする代替案も提案し検討を行ったが、既設踏切利用者の理解を得るのが困難なことや、道路法では改築の鉄道交差は安全面からも立体交差が基本であることを確認した。 また、国土交通省の費用便益マニュアルだけでなく、推計交通量の基となる誘導方策等も検証し、和田浜工業団地の利便性や地域住民の安全性の向上が図られること、また新たな防災の観点から避難路としての有効性も期待できること等を考慮した結果、計画は妥当と判断した。</p> |

3 付帯意見

- (1) 事業完成の遅延は、便益の発現を遅らせるばかりでなく、低減させることにもなることから、特に地域の幹線道路となる岩美道路等について、今後とも円滑に事業を進め、より早期の事業完成に努力していただきたい。
- (2) 鳥取県農業の将来を見据え、慣習・慣例の延長上の農業支援ではなく、斬新な発想を持って新たな農業のあり方を検討し、その計画実現に向けた支援事業として取り組んでいただきたい。



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。

平成24年 9月 7日

鳥取県知事 平井 伸治



(別添)

○平成24年度 再評価対象事業

| 番号 | 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 | 競争事業費 (進捗率) | 備考 |
|----|-------------|-----|-----------------------------------|---|-------------|--------|--|--------|---------------------------|-------|
| ① | 農地・水 保全課 | 琴浦町 | 戸別所得補償実施円滑化 基盤整備事業 加勢蛇西2期地区 | 農業生産基盤等の 整備 | H19 (注1) | H25 | 畑地かんがい施設 A=172ha、農道 L=1,914m(W=7.0m) | 1,630 | 230 (85.8%) H23末 | H18事前 |
| ② | 農地・水 保全課 | 大山町 | 戸別所得補償実施円滑化 基盤整備事業 中山2期地区 | 農業生産基盤等の 整備 | H19 (注1) | H26 | 畑地かんがい施設 A=224.1ha、農道 L=2,200m(W=7.0m) | 1,314 | 150 (88.5%) H23末 | H18事前 |
| ③ | 道路建設課 | 岩美町 | 一般国道178号改築事業 (岩美道路) | 道路新設(自働車専用道) L=5.7km 測量・設計・調査1式 用地・補償 1式 道路改良工事 1式 稲穀 3基 トンネル 3箇所 | H20 (注1) | H32 | L=5.7km W=7.0(13.5)m | 26,400 | 22,000 (10.1%) H23末 | H19事前 |

(注1) 農林水産省事業と国土交通省事業で異なるのは、平成24年度以降、国土交通省所管公共事業(国庫補助事業含む)について、最初の再評価は5年目の年度末までに再評価を受けることとされたため。なお、これに伴い「鳥取県公共事業評価実施要綱」も改正済み。

○平成24年度 事前評価対象事業

| 番号 | 担当課 | 市町村 | 事業名 | 事業の概要 | 着手予定年度 | 完成予定年度 | 延長、幅員等 | 全体事業費 (予定) | 備考 |
|----|-------------|-----|---------------------------------|----------------|-------------|--------|--|---------------|----------------------------|
| ④ | 農地・水 保全課 | 大山町 | 戸別所得補償実施円滑化 基盤整備事業 名和3期地区 | 農業生産基盤等の 整備 | H25 (注2) | H30 | 畑地かんがい施設A=184.4ha、 農道L=1,800m(W=5.5m) | 1,500 | 補助要綱で6年 間で完了する区 域を設定 |
| ⑤ | 道路建設課 | 米子市 | 米子境港市計画道路事業 3・5・17 藤津和田町線 | JR跨線橋 | H24 (注2) | H28 | L=980m W=6.5(15.0~29.4)m | 1,980 | |

(注2) 事前評価は着手前年度の1件審査後に受けることとしているが、県土整備部の1件審査がH24.1だったことから、平成24年度の事前評価となった。
(なお、各申が反映出来るように別添試験費のみの執行を予定)

審議の概要説明

1 再評価

(1) 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業

ア 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業「加勢蛇西2期」(マニュアル提示値=1.07)

(ア) 残事業は末端農道のL=310mを残すのみ。

(イ) 該当地区のみでの計画上の値(B/C)=2.47→該当地区の安全側の値=1.61(→継続)

イ 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業「中山2期」(マニュアル提示値=1.12)

(ア) 残事業は農道の一部2箇所と末端管路を残すのみ。

(イ) 該当地区のみでの計画上の値(B/C)=4.90→該当地区の安全側の値=1.59(→継続)

ウ 共通の審議概要

(ア) 補助事業の採択上、早期の効果発現のため6年間で整備出来る範囲ごとの採択。

(イ) 対象事業区域は全て該当区域での最後の整備地区(待たされた地区)であること、また各地区とも対象農家の同意率(要望)も高く(84~93%)、相応の負担も納得の上での事業実施であり、その期待が大きい。(効果事例12頁)

(ウ) 再評価対象事業は、概ね整備が最終段階(進捗率86~89%)であり、残る事業は一部の農道と畑地灌漑の末端管路整備のみであり、繋がってこそ効果を発現できる状況である。

(エ) 農林水産省の費用対効果の算出方法が、II18事前評価時の「投資効率方式」からH20に「総費用総便益方式」に変更された。(現行マニュアルの効果内容11頁)

(オ) 現在の農林水産省の算出方法は、費用便益分析マニュアルに沿って区域全体で算出することとなっていることから、区域の中で既に完了している他の地区や国営事業等を除外して、該当地区みの計画上の効果額等と、安全側の効果額(最低限)により再検証した。

(カ) 鳥取県、琴浦町、大山町の事業費負担(基本=国50%:県25%:町10%:地元15%)の県の実質負担率は概ね次のとおり。

鳥取県:25%→9%程度(後進地嵩上げと起債の交付税措置を考慮)

(キ) 鳥取県全体の農業について、食糧自給や安全性の確保、農家の経営等を含めた観点から鳥取県の農業の将来に非常に危機感を抱いており、古い慣習・慣例の農業施策の延長ではなく、今後・将来を見据えた斬新な発想を持って、新たな農業のあり方を検討して、支援施策に取り組んで欲しいとの共通認識を持つ。(→付帯意見に反映)

(2) 一般国道178号改築事業(岩美道路) (マニュアル提示値=1.6)

ア 国土交通省の費用便益分析マニュアルに沿って、平成42年推計値により算出された費用便益分析の結果だけでなく、その基となった①推計交通量の距離と時間による転換交通量等の再検証、②効果範囲を絞っての再検証、③他の関連する道路(山陰道、鳥取自動車道、北近畿豊岡自動車道、京都縦貫自動車道等)の整備や供用予定も考慮して検証した。

(広域整備状況13頁)

①距離と時間(14頁上段)

○未整備:一般国道9号(朝来市)~一般国道53号交差点

距離L=86.4km 所要時間=1時間46分

○整備後：北近畿豊岡自動車道(朝来市)～鳥取豊岡宮津自動車道
～一般国道53号交差点

距離L=98.5km 所要時間=1時間11分

∴距離は約12km長くなるが、所要時間は35分の短縮・尚且つ無料区間

→交通量の転換が期待できる。

②効果範囲の限定(安全側)による費用対効果分析の検証(14頁下段)

○II42推計(広域ネット)による費用対効果比 =1.6(マニュアル提示値)

○岩美道路と周辺道路(R178+R9+県道) =1.0

○岩美道路と周辺道路(R178+R9のみ) =0.8

○岩美道路と周辺道路(R178のみ) =0.5

イ 建設コストや希少動植物を考慮したルート設定の検証。

ウ 交通事故、線形改良、災害防除、防災ルート等の地域住民の安心・安全の検証。

エ 岩美道路は、地域や全国交通網の中での日本海国土軸の役割を担う基幹幹線道路でもあり、兵庫県・京都府の一部は区間指定も未定の部分もあるが、広域ネットワークの各種便益の早期発現を含めて事業を円滑に進め、少しでも早い事業完成を願う。(→付帯意見に反映)

(→継続)

2 事前評価

(1) 戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業「名和3期」(マニュアル提示値=1.11)

ア 名和区域の最後に残った地区の整備。

イ 該当地区のみでの計画上の値(B/C)=3.75→該当地区の安全側の値=0.98

ウ なお、再検証した値は1を下回ってはいるが、灌漑整備と農道整備のみの効果を安全側で検証したものであり最低限の効果として確認した数値である。(→計画は妥当)

(2) 米子境港都市計画道路事業 3・5・17号 葭津和田町線(マニュアル提示値=1.4)

ア この事業は、既存の一般国道431号の「けやき通り」の渋滞に比べて、県道米子境港線の交通容量に余裕があることから、それらを繋ぐ「肋骨道路」の役割と、拡幅整備による和田浜工業団地の利便性や、地域住民の通行の安全・安心を担う道路整備である。

(位置・肋骨道路・交通量17～18頁)(踏切の現状19頁)

イ しかし、JR境線を跨ぐ必要があり立体交差の高架橋での整備となって工事費が割高となることから「近傍の狭小踏切を統廃合して踏切を拡幅する」という代替案について検討を行ったが、

①既設踏切利用者の理解を得るのは難しい、②道路法では、鉄道交差は安全性の面から立体交差が基本となっていること等を確認した。(道路法21～23頁)

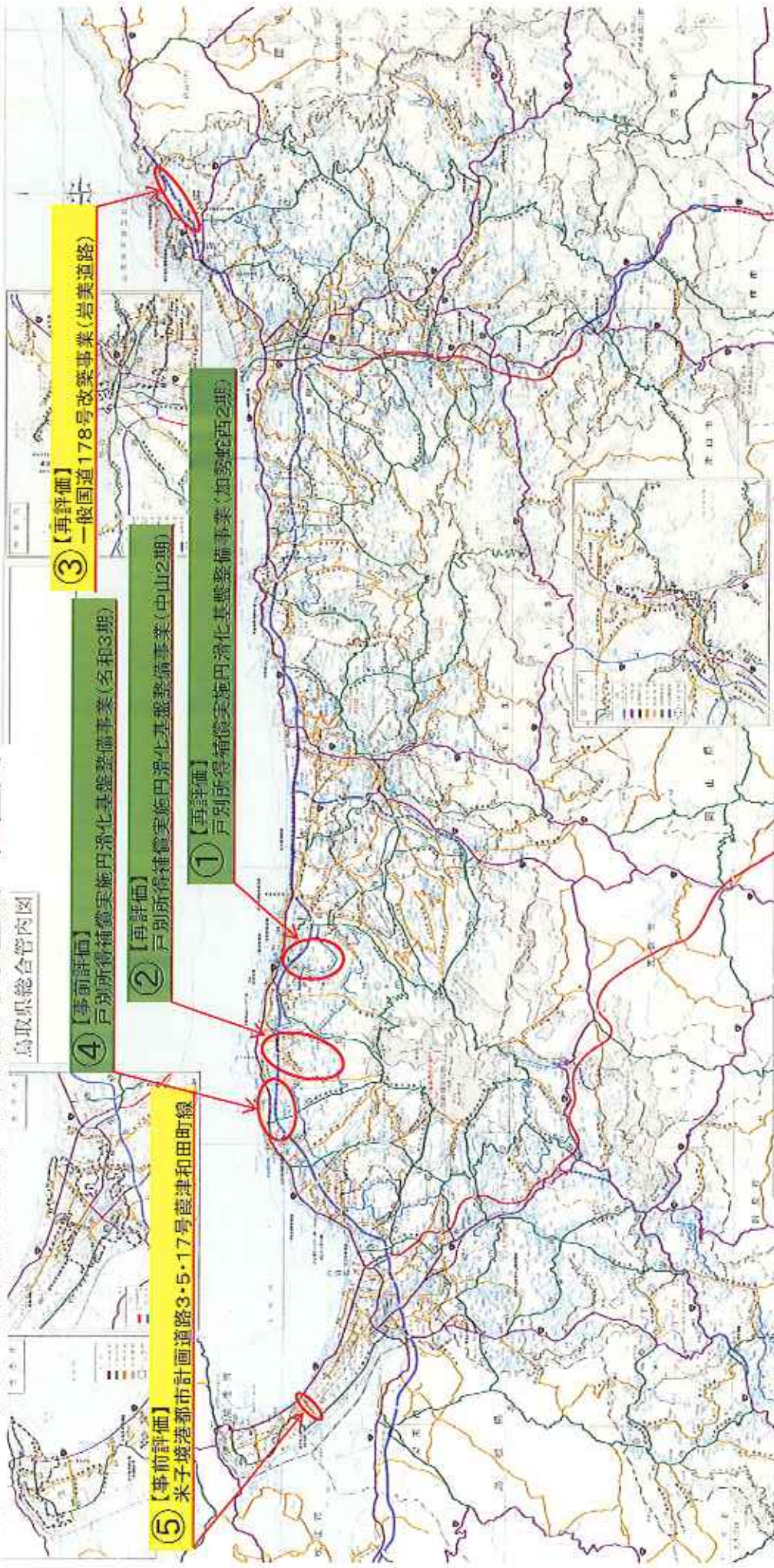
ウ 費用対効果分析の基となる推計交通量の算出についても、現況交通量やその誘導方策等を確認し、その効果は1分の走行時間短縮で十分な便益を有する。

エ また、道路の機能については、東日本大震災以降の津波や原発事故等の防災面という新たな観点も浮上し、自家用車での避難も想定されていることから、避難路としての交通量の分散にも有効であると考えられる。(防災対策20頁)

(→計画は妥当)

平成24年度 鳥取県公共事業評価対象箇所 位置図

鳥取県総合管内図



③【再評価】
一般国道178号改築事業(岩美道路)

④【事前評価】
戸別所得補償実施田滑化基盤整備事業(名和3期)

②【再評価】
戸別所得補償実施田滑化基盤整備事業(中山2期)

①【再評価】
戸別所得補償実施田滑化基盤整備事業(加勢蛸西2期)

⑤【事前評価】
米子境港市計画道路3・5・17号菟津和田町線

[担当]

農林水産部

県土整備部

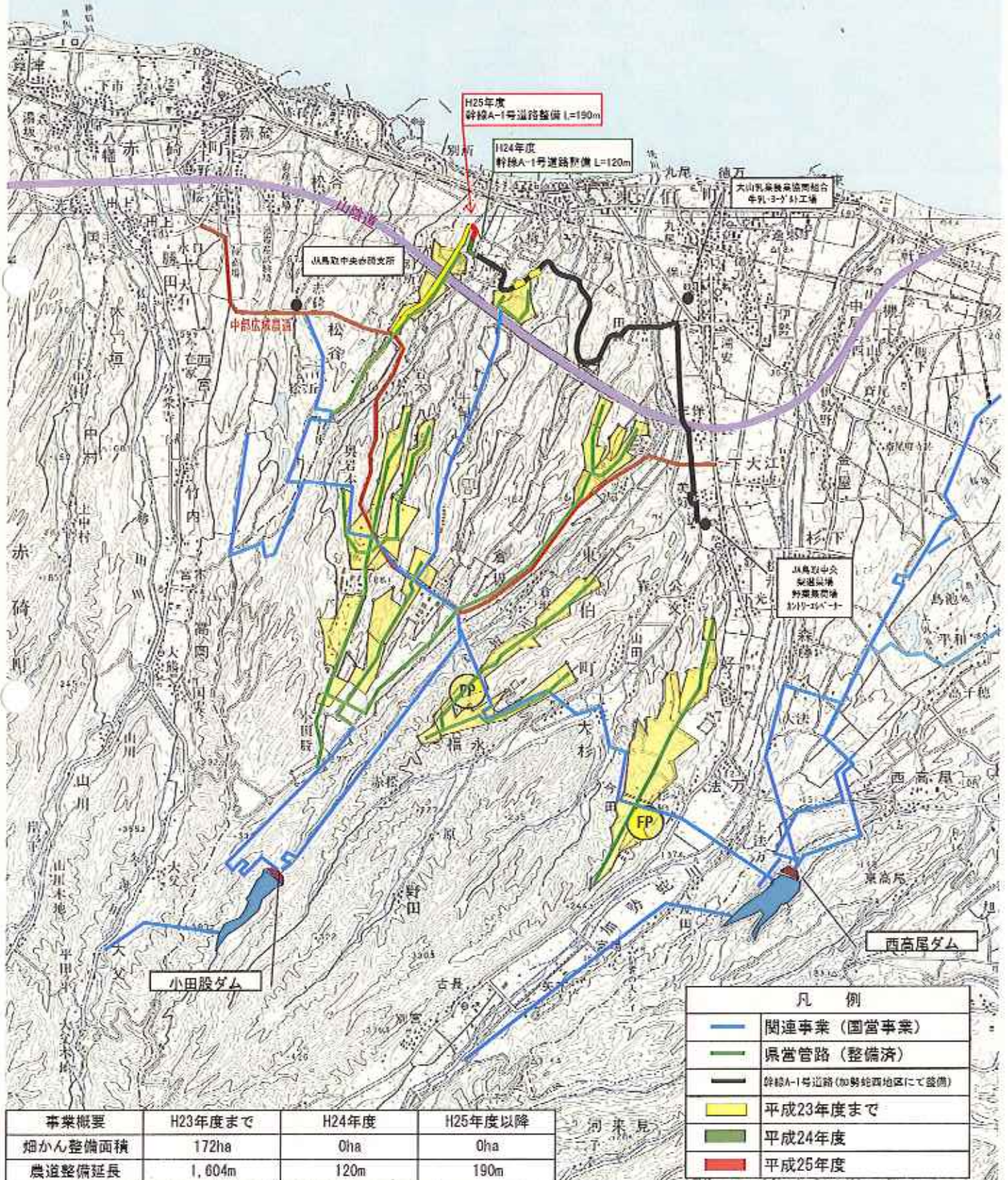
H24公共事業評価委員会日程

9月 7日(金) 現地調査(③)

9月 19日(水) 現地調査(①、②、④、⑤)

県営加勢蛇西2期地区畑地帯総合整備事業

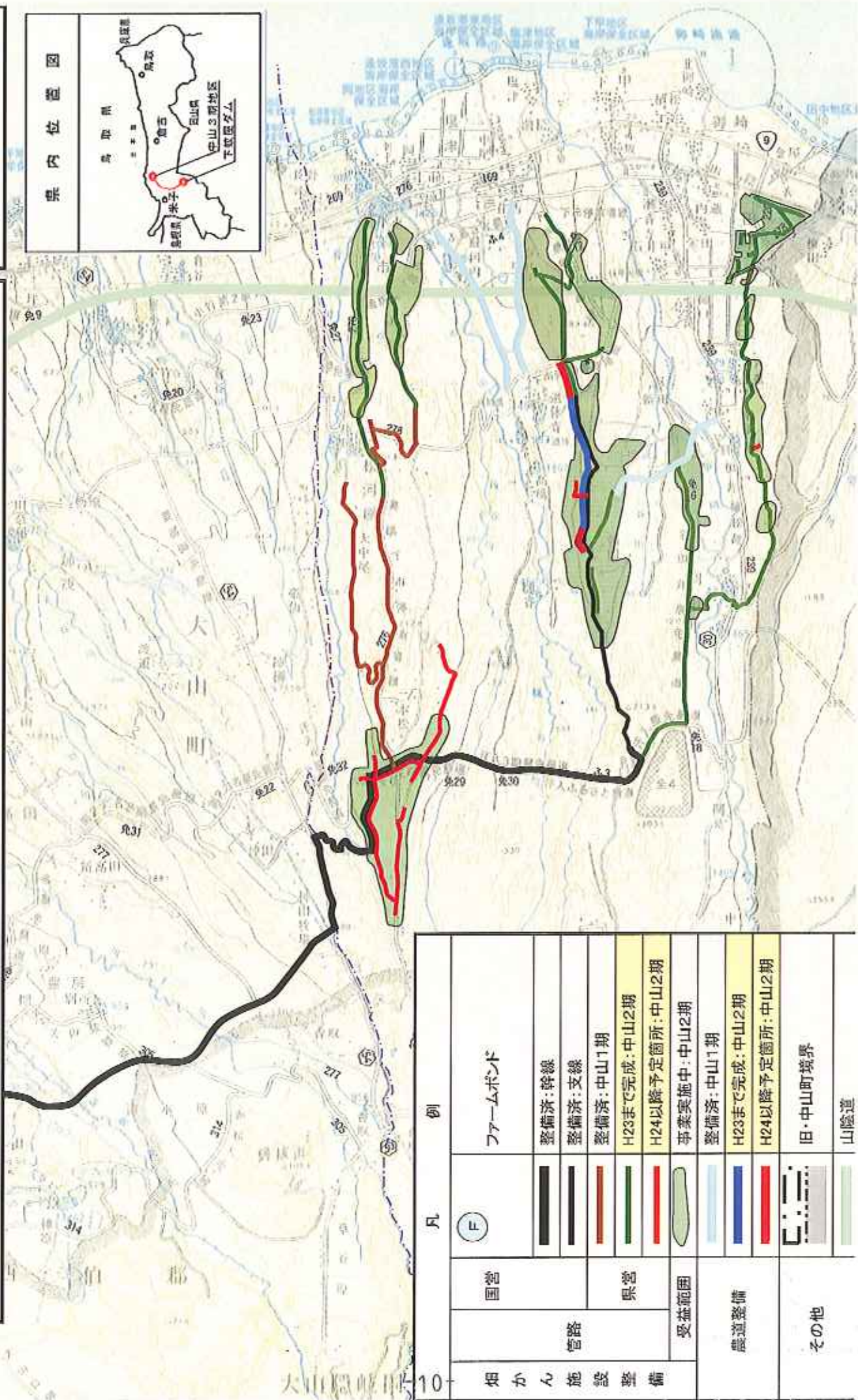
縮尺 S=1:50,000



【H19～26】戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業(中山2期地区)全体計画平面図

縮尺 1/50,000

県内位置図



| 凡 例 | | 例 |
|------|-----|----------------|
| 国営 | 管 路 | (F) ファームポンド |
| | | 整備済:幹線 |
| | | 整備済:支線 |
| 県営 | 管 路 | 整備済:中山1期 |
| | | H23まで完成:中山2期 |
| 受益範囲 | 管 路 | H24以降予定箇所:中山2期 |
| | | 事業実施中:中山2期 |
| 農道整備 | 管 路 | 整備済:中山1期 |
| | | H23まで完成:中山2期 |
| | | H24以降予定箇所:中山2期 |
| その他 | 管 路 | 旧・中山町境界 |
| | | 山陰道 |

各効果の内容

【畑地かんがい整備に係る効果】

- 作物生産効果
- 品質向上効果
- 営農経費節減効果
- 維持管理費節減効果
- 災害防止効果（国営事業関連）
- 地域用水効果（国営事業関連）
- 水源かん養効果（国営事業関連）
- 景観・環境保全効果（国営事業関連）
- 地積確定効果（国営事業関連）

【農道整備に係る効果】

- 営農に係る走行経費節減効果
- 維持管理費節減効果
- 一般交通等経費節減効果



新甘泉(しんかんせん)

その他の効果(国営事業効果)

○災害防止効果

ダムの洪水調節機能により発現する洪水被害軽減効果。

○地域用水効果

施設整備に伴い、消流雪機能および防火用水機能が確保される効果。

○水源かん養効果

ダム整備に伴う河川の流況安定に資する効果。

○景観・環境保全効果

ダム周辺の景観と水辺環境により、地域住民等が憩いの場として「やすらぎ」等を楽しむ効果。



営農経費節減効果（芝）



整備前

用水運搬による散水



整備後

チューブかん水状況

2,246 kg/10a

3,430 kg/10a

(x1.64)



無散水区(対照)

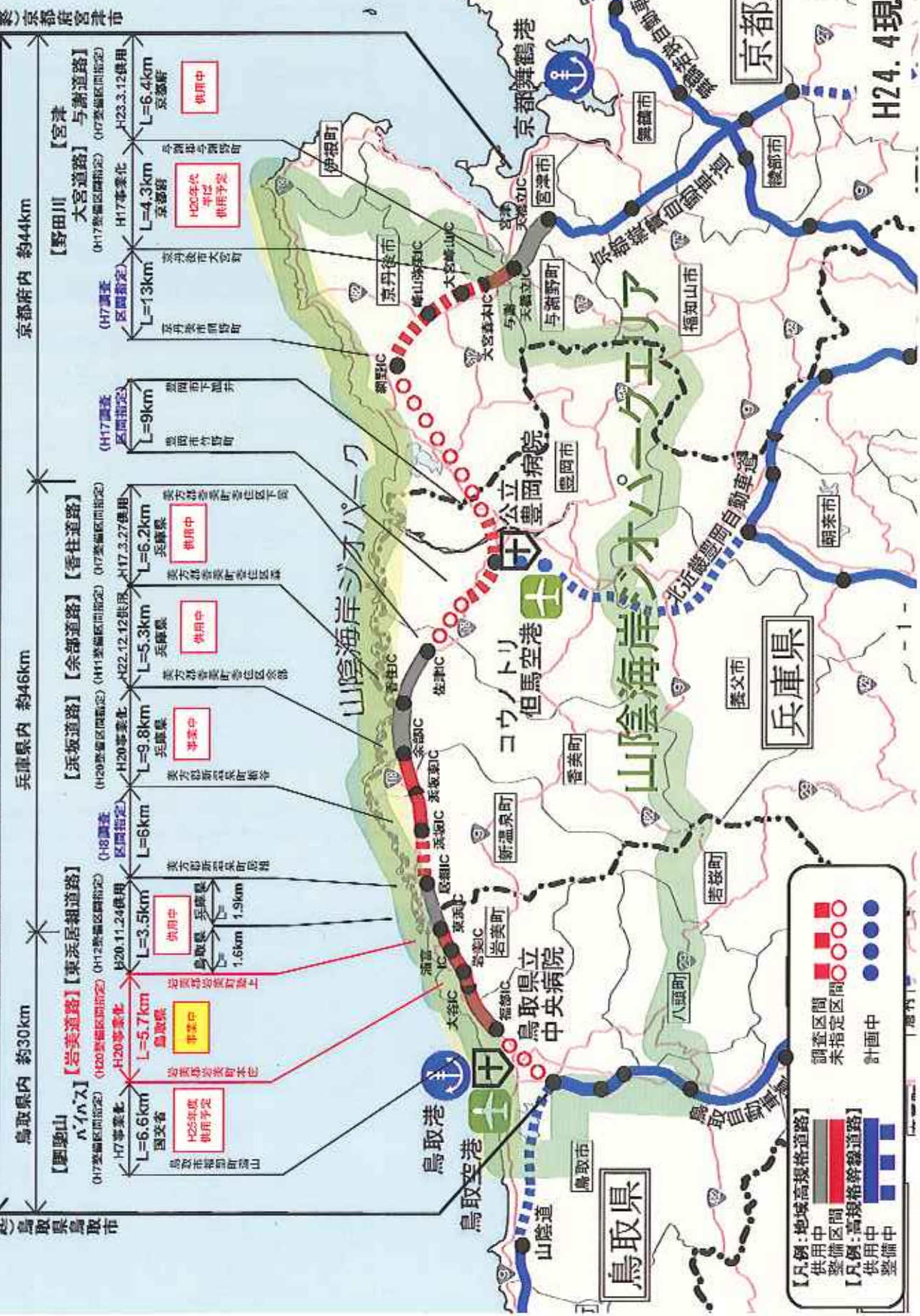
散水区

淡色黒ぼく土圃場での灌水実証 夏期灌水 H21年度調べ
※かん水により収量が増となる。

鳥取豊岡宮津自動車道の整備状況

国道178号 岩美道路

地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 L=約120km (H6.12指定)



H24.4現在

走行距離と所要時間



◆国道9号利用

| 路線 | 地点 | 距離 (km) | 走行速度 (km/h) | 所要時間 (時間:分) |
|------|----------------|---------|-------------|-------------|
| 国道9号 | 朝来市 | 86.4 | 平均 49 | 1:46 |
| | 鳥取市 (国道53号交差点) | | | |
| | 合計 | 86.4 | | 1:46 |

※道路時刻表より所要時間を算出 (国土交通省近畿地方整備局HP)

◆北近畿豊岡自動車道・鳥取豊岡宮津自動車道利用 (全線供用後)

| 路線 | 地点 | 距離 (km) | 走行速度 (km/h) | 所要時間 (時間:分) |
|------------|-----------|---------|-------------|-------------|
| 北近畿豊岡自動車道 | 和田山JCT・IC | 33.6 | 80 | 0:22 |
| | 豊岡IC | | | |
| 鳥取豊岡宮津自動車道 | 福敷IC | 64.9 | 80 | 0:49 |
| | 福敷IC | | | |
| | 合計 | 98.5 | | 1:11 |

北近畿豊岡自動車道・鳥取豊岡宮津自動車道の全線開通により、朝来・鳥取間は35分短縮!

-2-

費用便益分析



◆走行時間短縮便益 (試算値)

(②は代表的な区間を表示したもの)

| ①新設・道路改善 | 岩美道路 L=5.7km | 交通量(台/分) | 便益なし | | 便益あり | |
|------------|-----------------|----------|---------|--------------|---------|--------------|
| | | | 走行時間(分) | 走行時間費用(億円/年) | 走行時間(分) | 走行時間費用(億円/年) |
| ②主な周辺道路 | 国道178号(環状) | 交通量(台/分) | 7,800 | 100 | 11 | 8 |
| | | 走行時間(分) | 17.86 | 0.14 | 8,100 | 0.14 |
| | 国道9号 | 交通量(台/分) | 8,100 | 8,100 | 8 | 6 |
| | | 走行時間(分) | 13.31 | 9.62 | 3,800 | 1,700 |
| 普通級代用岩美停車場 | L=2.0km | 交通量(台/分) | 3 | 3 | 1.86 | 0.78 |
| | | 走行時間(分) | 7,500 | 2,200 | 2 | 2 |
| 鳥取豊岡宮津自動車道 | L=0.9km | 交通量(台/分) | 2 | 2 | 2.90 | 0.82 |
| | | 走行時間(分) | 11,900 | 8,800 | 1 | 1 |
| 普通級岩美インター | L=1.4km | 交通量(台/分) | 1 | 1 | 2.98 | 1.85 |
| | | 走行時間(分) | 54.76 | 50.68 | 93.47 | 72.98 |
| ③その他道路 | 合計 | | | | | |

◆費用便益分析

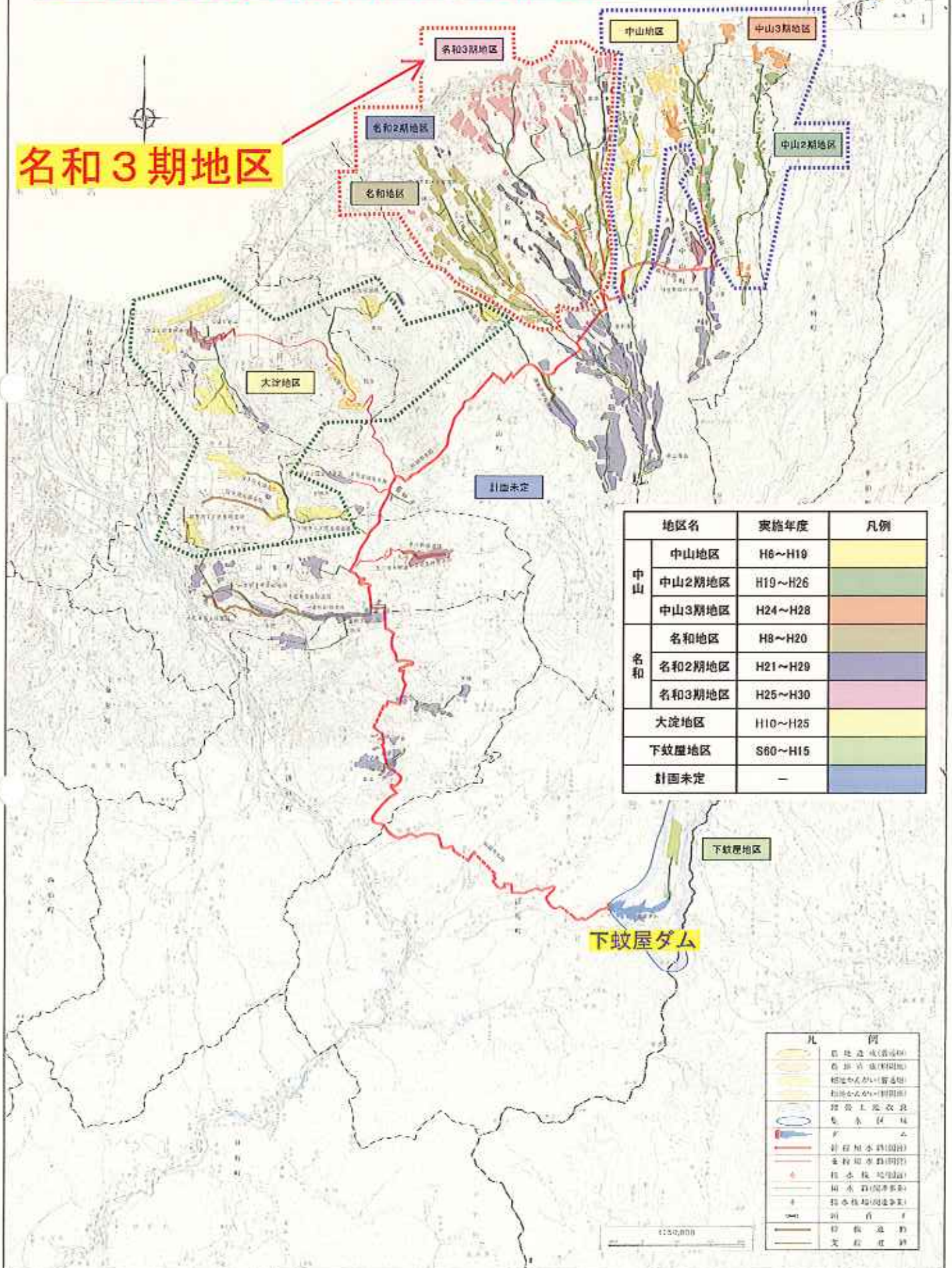
| 便益計算範囲 | 走行時間費用 便益なし (億円/年) | 走行時間費用 便益あり (億円/年) | 走行時間 短縮便益 (億円/年) | 走行時間 短縮便益 | 走行経費 減少便益 | 交通事故 減少便益 | 便益合計 (B) (億円) | 費用 (C) (億円) | 費用便益比 (B/C) |
|--------|--------------------------|--------------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|-------------------|----------------|
| | | | | | | | | | |
| ①岩美道路 | | | | | | | | | |
| ②周辺道路 | 93.47 | 72.98 | 20.49 | 304.97 | 53.12 | 13.12 | 371.21 | 236.40 | 1.6 |
| ③その他道路 | | | | | | | | | |

【参考】 以下は正式な費用便益算定方法に基づく数値ではないため、参考数値として示す。

| | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|--------|---|---|--------|--------|--|
| ①岩美道路 | | | | | | | | | |
| ②周辺道路 | 38.71 | 22.3 | 16.41 | 244.24 | - | - | 244.24 | 236.40 | |
| ①岩美道路 | | | | | | | | | |
| ②周辺道路 (178号、9号のみ) | 30.07 | 18.85 | 12.12 | 180.39 | - | - | 180.39 | 236.40 | |
| ①岩美道路 | | | | | | | | | |
| ②周辺道路 (178号のみ) | 17.88 | 9.23 | 8.65 | 125.47 | - | - | 125.47 | 236.40 | |

国営大山山麓地区総合農地開発事業 と県営事業の関係図【位置図】

名和3期地区



| 地区名 | | 実施年度 | 凡例 |
|-------|--------|---------|-----|
| 中山 | 中山地区 | H6~H19 | 黄色 |
| | 中山2期地区 | H19~H26 | 緑色 |
| | 中山3期地区 | H24~H28 | 茶色 |
| 名和 | 名和地区 | H8~H20 | 黄褐色 |
| | 名和2期地区 | H21~H29 | 紫褐色 |
| | 名和3期地区 | H25~H30 | 紫褐色 |
| 大流地区 | | H10~H25 | 黄色 |
| 下蚊屋地区 | | S60~H15 | 緑色 |
| 計画未定 | | - | 青色 |

| 凡例 | |
|-----|-----------|
| 黄色 | 国営農地(普通田) |
| 緑色 | 国営農地(特別田) |
| 茶色 | 国営農地(特別田) |
| 黄褐色 | 国営農地(特別田) |
| 紫褐色 | 国営農地(特別田) |
| 青色 | 国営農地(特別田) |
| 赤色 | 国営農地(特別田) |
| 黒色 | 国営農地(特別田) |
| ... | ... |

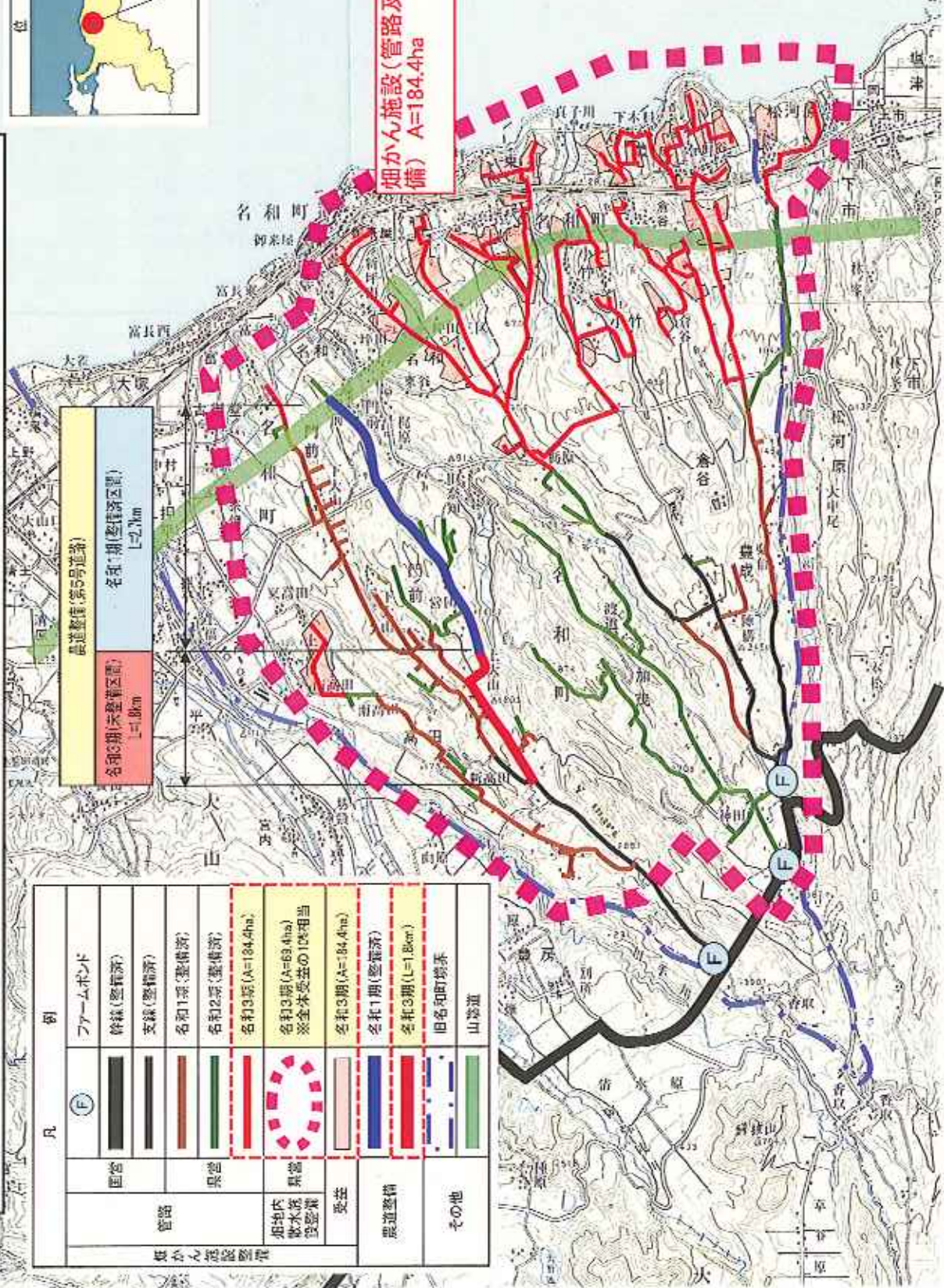
【H25～H30】戸別所得補償実施円滑化基盤整備事業(名和3期地区)全体計画平面図

縮尺 1/50,000

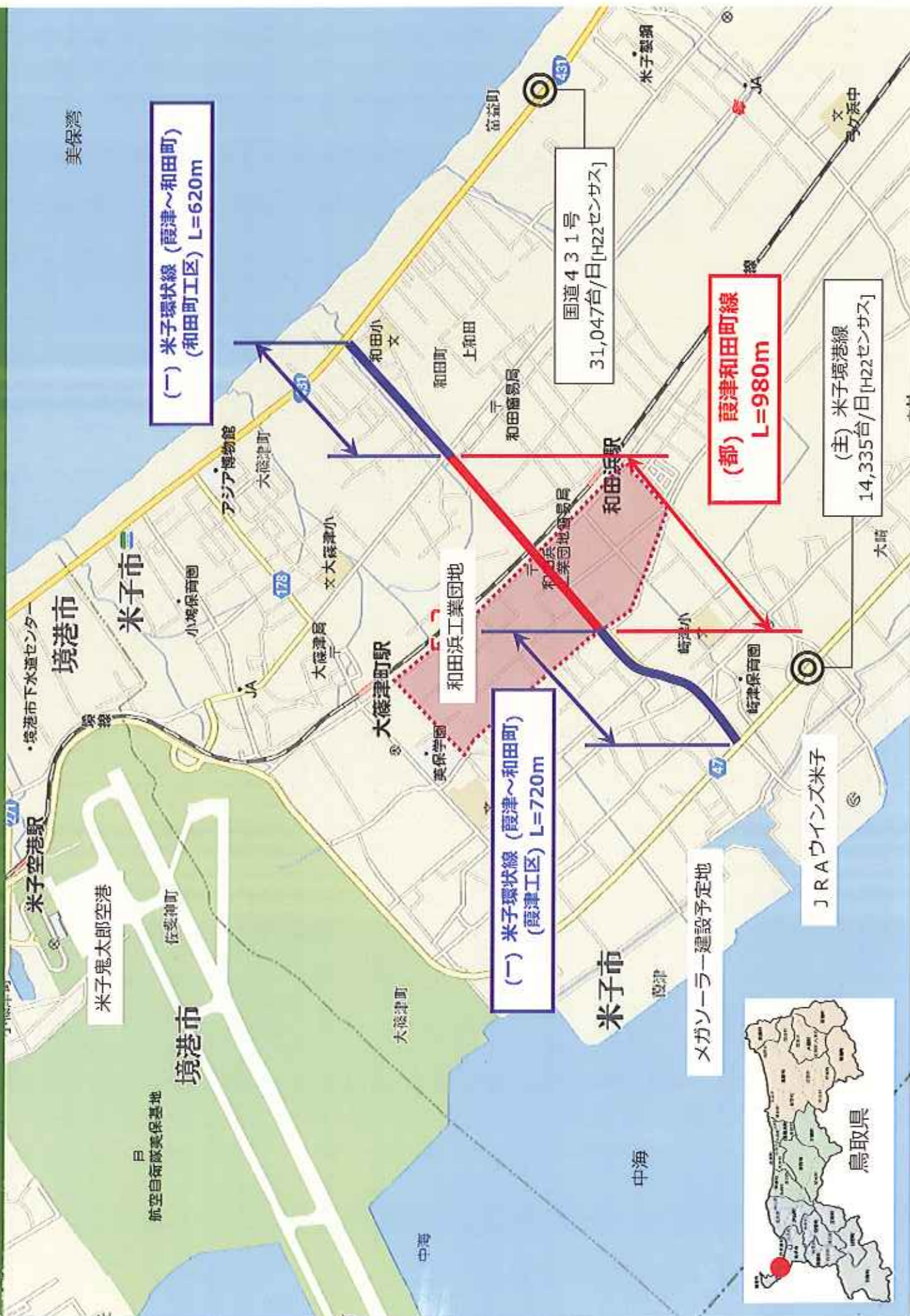


| 凡 | 記 | 説明 |
|-------------------|-------------------------------|----|
| ① | ファームポイント | |
| 管路 | 幹線(整備済) | |
| | 支線(整備済) | |
| | 名和1期(整備済) | |
| 泉管 | 名和2期(整備済) | |
| | 名和3期(A=184.4ha) | |
| | 名和3期(A=69.4ha) ※全受益者の10%相当 | |
| 畑地内 排水溝 設置業 | | |
| | 受益 | |
| 農道整備 | 名和3期(A=184.4ha) | |
| | 名和1期(整備済) | |
| | 名和3期(L=1.8km) | |
| その他 | 旧名和町境界 | |
| | 山形道 | |

畑かん施設(管路及び給水栓整備) A=184.4ha

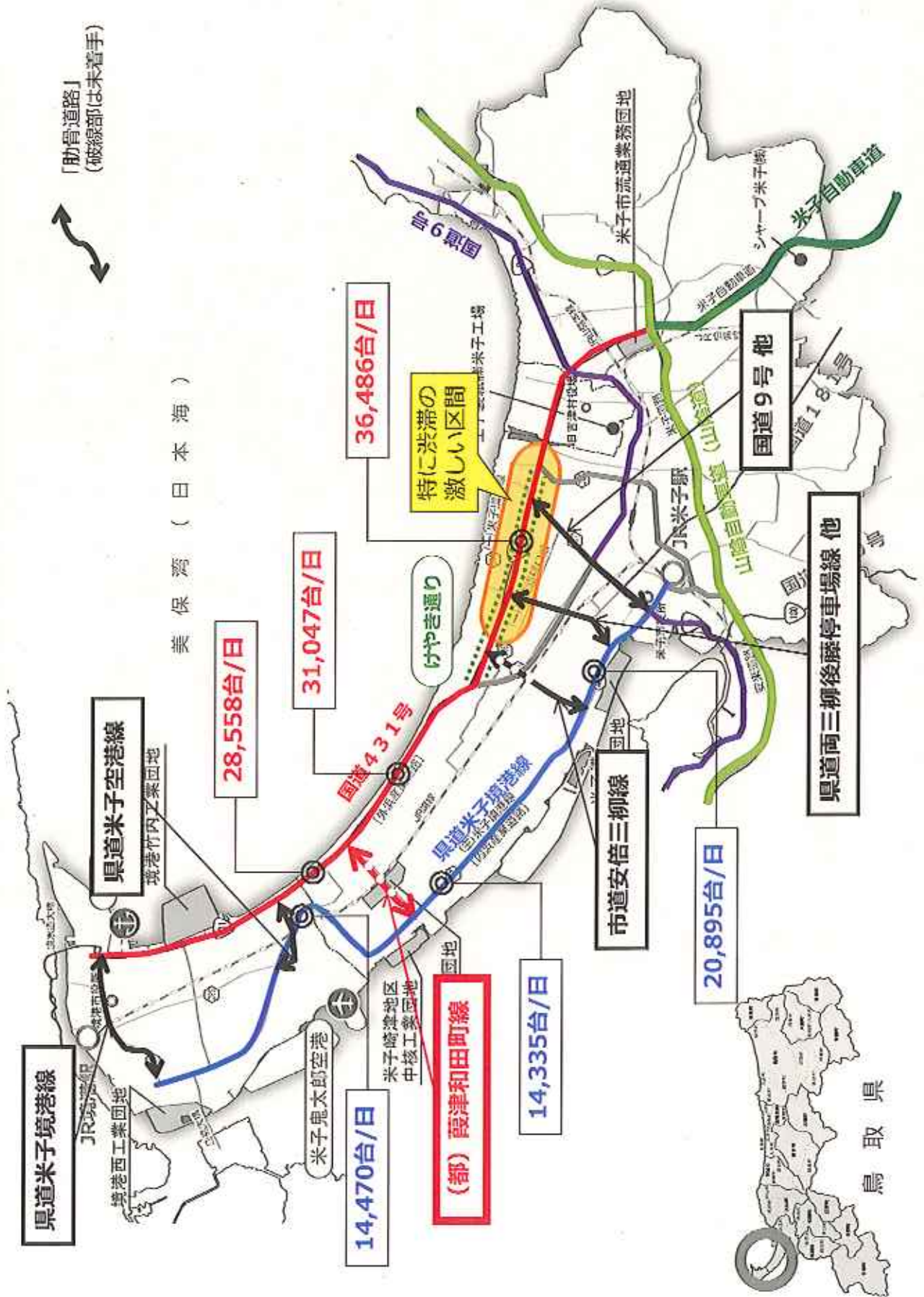


位置図



渋滞緩和 ①「肋骨道路」の役割

6



交通安全 ② 現道状況

10



中海

メガソーラー建設予定地



原子力災害、複合災害（地震、津波）時の避難路としての役割

○ 屋内退避（イングリート型）避難

○ 市町村境界を超える避難 ⇒

○ 県境界を超える避難 ⇒

| 避難元 | 鳥取県内避難先 | 避難受入数 |
|----------|-------------|------------|
| ◎ 境港市 | 鳥取市、岩美町、八頭町 | 約3.6万人 |
| ○ 米子市 | 鳥取市、倉吉市、東伯郡 | 約2.9万人 |
| ○ 松江市の一部 | 西伯郡、日野郡 | 約1万人（受入可能） |
| ○ 安来市の一部 | 若狹町、吉原町 | 約5千人（受入可能） |



鳥取県原子力安全対策PT
住民避難計画の概要（案）抜粋

津波の最大浸水図



鳥取県津波対策検討委員会資料 抜粋

1. 計画で想定する状況
 - ・ 特定の不測事態を想定せずに、何らかのプラント事故により、LPZ内の住民避難が必要になったと想定する。
 - ・ ただし、複合災害を考慮し、国道431号が使用できない条件を設定する。
2. 方針
 - ・ 県は、住民の被ばくを防止するため、内閣総理大臣等の避難指示等に基づき、防護対策として避難等（避難、退避）を実施する。この際、災害時要援護者に配慮する。
 - ・ 避難指示に当たっては、鳥根原子力発電所からの距離に応じた段階的避難を実施し、住民の一斉避難による大規模発生により、避難できない、車内に閉じ込められる、住民が逃げにくくなる危険性を防止する。

鳥取県原子力安全対策PT
住民避難計画の概要（案）抜粋

米子、境港の重点区域確定

年度内に避難計画

原子力災害対策

（H24.11.1 日本海新聞）

- 複合災害（津波等）により国道431号が使用できない場合に避難路として機能するとともに、避難ルート多重性を確保できる。
- 住民の一斉避難に対して交通を分散させるルートを確保できる。

(採 集)

(道路と鉄道との交差)

第三十一条 道路と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は鉄道事業者の鉄道とが相互に交差する場合（当該道路が国道であり、かつ、国土交通大臣が自らその新設又は改築を行う場合を除く）においては、当該道路の道路管理者は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は当該鉄道事業者と当該交差の方式、その構造、工事の施行方法及び費用負担について、あらかじめ協議し、これを成立させなければならない。ただし、当該道路の交差又は当該鉄道の運転回数が少ない場合、地形上やむを得ない場合その他政令で定める場合を除くほか、当該交差の方式は、立体交差としなければならない。

2 前項の規定により協議する場合において、国土交通大臣以外の道路管理者と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は鉄道事業者との協議が成立したときは、当該道路の道路管理者、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は鉄道事業者は、国土交通大臣に裁定を申請することができる。

3 第二十九条六項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、第七条第六項中「関係都道府県知事の意見」とあるのは「当該道路の道路管理者、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は当該鉄道事業者の意見」と、「関係都道府県知事」とあるのは「当該道路の道路管理者」と、「当該都道府県の議会の議決を要しなければならない」とあるのは「指定区間外の道路にあつては道路管理者である都道府県の議会に諮問し、その他の道路にあつては当該道路管理者である地方公共団体の議会の議決を要しなければならない」と読み替へるものとする。

4 第二項の規定により国土交通大臣が裁定をした場合においては、第一項の規定の適用については、当該道路の道路管理者と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は当該鉄道事業者との協議が成立したものとみなす。

5 国道と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は鉄道事業者の鉄道とが相互に交差する場合において、国土交通大臣が自らその新設又は改築を行うときは、国土交通大臣は、あらかじめ、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立

行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は当該鉄道事業者の意見を聴いて、当該交差の方式、その構造、工事の施行方法及び費用負担を決定するものとする。ただし、国土交通大臣の決定前と、国土交通大臣とこれらの者との間にこれらの事項について協議が成立したときは、この限りでない。

6 前項に規定する場合において、当該国道の交差又は当該鉄道の運転回数が少ない場合、地形上やむを得ない場合その他政令で定める場合を除くた交差の方式は、立体交差としなければならない。

7 国土交通大臣は、第五項本文の規定による決定をするときは、鉄道の整備及び安全の確保並びに鉄道事業の発達、改善及び簡便に特に配慮しなければならない。

皇法・一第・一第号五・二第・第加・四一・四第・一第号三一項第
号一・五第号一第号第十（四三三三三六の）一五第・一第号五
（四三五五三三の）一第・一第号第百（四三五五三三の）一五第・一
第号二（四三五五三三の）一第・一第号三第・一第号四第・一第
号五（一五八八の号）一第・一第号五二第・一第・一第号
一第号五三二第号一第・五二七第・一第号（一五二六〇の）一
五第・一第号第百（一五二四一八〇の・一五二四一〇の）

(通行令)

（立体交差をすることを要しない場合）

第三十五条 第三十一条第二項ただし書及び第六項に規定する政令で定める立体交差をすることを要しない場合は次の各号に掲げるものとし、第四十八条の三ただし書に規定する政令で定める立体交差をすることを要しない場合は第一号及び第三号に掲げるものとする。

- 一 当該交差が一時的である場合
- 二 踏切又は市場線である鉄道が港又は市場に近接して道路と交差する場合及び鉄道が第五号に近接した場所と道路と交差する場合で、立体交差をすることによつて道路又は鉄道の効用が著しく阻害される場合
- 三 立体交差をすることによつて増大する工事の費用が、これによつて生ずる利益を著しく上回る場合

皇出・本条・一第号二（四三五五三三の）一五第・一第号五三二（一五二四一八〇の）一五第・一第号五三二（一五二四一〇の）

一 本条は、道路と鉄道とが相互に交差する場合における道路管理者と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は鉄道事業者との協議及びこれに伴う国土交通大臣の裁定の制度を設けるとともに、その交差の方式を規定したものである。

二 道路と鉄道との交差は両者の性質上、不可避の問題であり、かつ、そのケースは無数に存在する。しかも、その交差の方法の如何は、いずれの施設にとつてもその機能や管理の上に重大な影響があり、その交差のための工事に

は、特に立体交差方式によるときは多額の費用を要するのが通常である。したがって、道路と鉄道との交差は道路行政及び鉄道行政の上での重要な問題である。特に自動車交通の発展に伴い、その重要度はいよいよ高まってきている。本条において道路と鉄道との交差に際し、特別の制度を設けているのは、このような趣旨に基づいたものである。

なお、この問題は軌道との交差についても同様であるが、軌道の経営は軌道法により国土交通大臣の免許を受け、その工事の施行については国土交通大臣の認可を受けることとなっている（軌道法第二条、第七條・第三十一條）ので、その際に道路との交差の問題を解決すれば足りると考え、本条では軌道が除外されている。

三 各種自動車道路については本条の規定は適用されず、道路自動車道路法に完全立体交差の原則及び協議制度に関する規定が置かれている（同法第十条・第十二條）。その他の道路には、すべて本条の規定の適用がある。

なお、自動車専用道路については、他の道路、軌道、一般自動車道路との交差の場合に本条と同じような取扱いがなされる（法第四十八條の三・第四十八條の四）。

四 本条の規定による協議は重要事項であるから、道路管理者が市町村であるときは都道府県知事、都道府県であるときは国土交通大臣に、その内容を報告しなければならない（法第七十六條第三項）。

五 道路と鉄道との交差に際する費用負担等の協議については、本条により個別に協議することとなるが、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的として、昭和三十六年に踏切道改良促進法が制定されているので、注意を要する。同法は、五箇年間に立体交差化又は橋道の改良により改良することが必要と認められる踏切道を国土交通大臣が指定し、鉄道事業者及び道路管理者は、これに際する立体交差化計画、橋道改良計画又は歩行者等立体横断施設を協議して作成すること等について規定しているが、同法の規定に基づき指定がなされたとしても、その実施費用の負担等については、法第二十條・第二十條、第五十五條等の規定の適用があり、鉄道事業者と道路管理者との協議により定められることとなる。また別に踏切道改良促進法による指定を受けていない踏切道であっても、道路の改良と同時に踏切道を改良することが必要と認められるものについては、本条により専断が実施されることとなるのはいふまでもない。

なお、「踏切事故防止総合対策について（平成三年二月二日交通対策本部決定）」参照。

六(一) 交差する「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は鉄道事業者の鉄道」は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法、高速道路株式会社法、鉄道事業法に基づき敷設される鉄道をいう。これに接続する引込線又は専用側線も、これに含まれると解されている。

(二) 協議の当事者は、協議側は当然ながら、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、本州四国連絡高速道路株式会社又は鉄道事業者である。鉄道利用者の出願により専用側線を設ける場合があるが、この場合にも、その敷設の主体は鉄道事業者であると考えられるので、これらを協議の相手方とすべきである。道路側は、当該道路管理者である。

なお、道の区域内の既設道路の場合には国土交通大臣（法第八十八條第三項、施行令第三十三條・第三十四條）、有料道路の場合には高速道路会社又は地方道路会社が、この協議を行うに留意すべきである。また、市町村等組織に伴い、国土交通大臣自らが国道の新設・改築を行う際に、道路事業者等との間で交差の方法、費用負担等についての協議が整わなかった場合には、国土交通大臣がこれを決定することとした（法第三十一條第五項）。ここでは、「自ら国道の新設又は改築を行う」国土交通大臣は道路管理者、「交差の費用負担等について決定する」国土交通大臣は道路行政大臣と鉄道行政大臣の両者の性格を兼ねた大臣であり、同じ項中の行為であっても、性格の異なる大臣となる。なお、国土交通大臣の決定という行政処分がなくとも、当事者間での交差の方法等を定める余地はある（法第三十一條第五項）。

法第三十一條第五項の場合において、決定の公平・公正を担保するため、国土交通大臣はあらかじめ鉄道事業者等の意見を聞くこととする（法第三十一條第五項）と定め、自らも事業者であることから、決定に際しては、鉄道行政の観点も踏まえるために、「鉄道の整備及び安全の確保並びに鉄道事業の整理、改善及び調整に特に配慮しなければならない。」（法第三十一條第七項）こととした。

なお、道路管理者が国土交通大臣以外である場合には、道路管理者は一義的には鉄道事業者との協議を成立させる義務を負い（法第三十一條第一項）、これが整わない場合は国土交通大臣に裁定を申請する（法第三十一條

第二項) こととなる。

(三) 協議する事項は、当該交差の方式、その構造、工事の施工方法及び費用負担である。

- 1 「交差の方式」 平面交差又は立体交差の別、立体交差のときは陸線・跨道・部分的交差等の別をいう。
- 2 「構造」 道路又は鉄道の橋脚、橋構造・コンクリート構造の別等をいう。
- 3 「工事の施工方法」 施行者、工事の時期、直営請負の別等をいう。
- 4 「費用負担」 費用の負担割合、負担金の支払方法等をいう。費用の負担割合は原因者負担を原則とし、受益の要素による調整を加えて定めるべきである。

四 本条は兼用工作物の管理方法の協議(法第二十条)、道路の占用(法第三十二条・第三十五条・第三十六条)等の規定の適用を排除する趣旨ではない。したがって、鉄道事業者は、必要に応じ、本条による協議と併せて、これらの規定に基づく手続をとらなければならない。ただし、踏切道については、本条による協議をもって、相互に道路の占用又は使用承認と看做ることとして、運用の便宜が図られている(昭和二十七年二月五日運輸省鉄道第九二四号運輸事務次官・建設事務次官通達)が、これは手続を一本化する取扱いを認めたままで、占用の規定の適用を排除する趣旨ではない。

四 交差の方式については、立体交差原則がとられている。これは、近代的道路交通及び鉄道交通における当然の要素である。道路管理者において道路の機能の保持及び道路交通の安全性の確保のため、この原則の遵守に努めなければならないことはいちまでもない(昭和三〇年九月一日建設省通達第二二七号道路局長通達)。

四 次の場合には平面交差が認められるが、その認定については特に慎重を期する必要がある。具体的事例について意見の一致をみないときは、速やかに本省に連絡の措置をとることが適当である(昭和二十七年二月五日建設省通達第四二〇号道路局長通達)。

1 当該道路の交通量又は当該鉄道の運送回数が少ない場合 「少ない場合」とは相対的な概念であって、その認定が当事者の態度にわたるおそれがあるが、少なくとも道路側において、当該道路の機能の保持又は安全性の確保に相当な影響がある場合には、これに該当しないものと解すべきである。

2 地形上やむを得ない場合 必ずしも物理的に全く立体交差が不可能である場合に限定されないが、社会通念上、客観的に平面交差も「やむを得ない」とみなされる場合でなければならない。したがって、その認定に当たっては当事者の主観的事情は排除されるべきである。

3 その他政令で定める場合 「政令」では次の場合が定められている(施行令第三十五条)。

- ① 当該交差が一時的である場合
- ② 港湾線又は市場線である鉄道が港又は市場に近接して道路と交差する場合及び鉄道が停車場に近接した場所道路と交差する場合で、立体交差とすることによって道路又は鉄道の効用が著しく阻害される場合
- ③ 立体交差とすることによって増加する工事の費用が、これによって生ずる利益を著しく超える場合

(四) 既存の交差については本条は適用されない。すなわち、本法施行の際現に存する交差について本条の交差の方式に関する規定に適合しない部分があるときは、これを改築する場合を除き、当該規定は適用されない(施行法第十条第一項)。

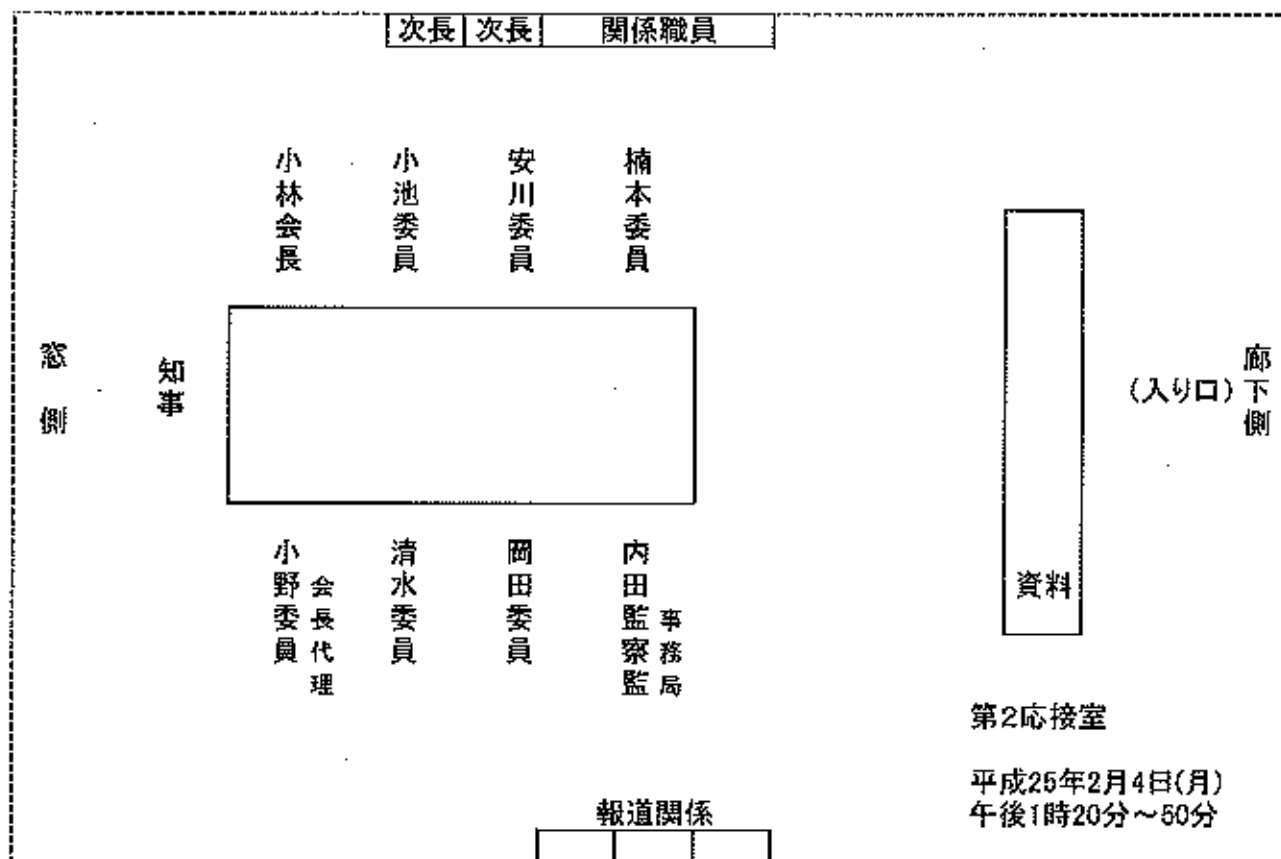
(四) やむを得ない事情で平面交差とするときは、保安設備の設置その他必要な措置をとり、交通の危険防止に万全を期さなければならない(昭和二十九年四月二十七日運輸省鉄道第三八四号の二鉄道監理局長通達)。

(四) J Rの鉄道との交差に関しては、一般的に、「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱」(平成十五年三月二〇日)及び「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る細目要綱」(平成十五年三月二〇日)が、また、都市における道路と鉄道の連続立体交差化に関しては、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」(平成十六年三月二〇日)及び「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱」(平成十六年三月二〇日)に基づき個別的な事例が処理されている。これらの協定の内容は本条に基づく協議について一般的に妥当するものであると考えられるので、J R以外の鉄道事業者との協議の場合にも、これらに準じて取り扱うことが適当である。

次に参考のため、これらの協定を掲げる。

別 添

平成24年度 鳥取県公共事業評価委員会の答申 配席表



出席者名簿

| (評価委員会) | (氏名) | (主な役職等) |
|-----------|--------------------|---|
| 会長 | こばやしはじめ 小林 一 | 鳥取大学 副学長 |
| 委員 (会長代理) | おの たつや 小野 達也 | 鳥取大学 地域学部 教授 |
| 委員 | こいけ あつし 小池 淳司 | 神戸大学 大学院工学科 教授 (前 鳥取大学 工学部 准教授 ~H23.8) |
| 委員 | しみず まさふみ 清水 雅文 | (有)モリサキ 代表取締役 |
| 委員 | おかだ すみお 岡田 純 | 鳥取県生物学会会員 |
| 委員 | やすかわ あつこ 安川 敦子 | NPO法人トラベルフレンズ・とっとり理事長 |
| 委員 | くすもと ちえみ 楠本 知恵美 | てめぐい工房らっぷ 代表 |
| (事業主体側) | | |
| 農林水産部 | 鴫沢 和幸 | 次長 |
| 農土整備部 | 長本 敏澄 | 次長 |
| (事務局) | | |
| 行政監察監 | 内田 克彦 | 監察監 |