

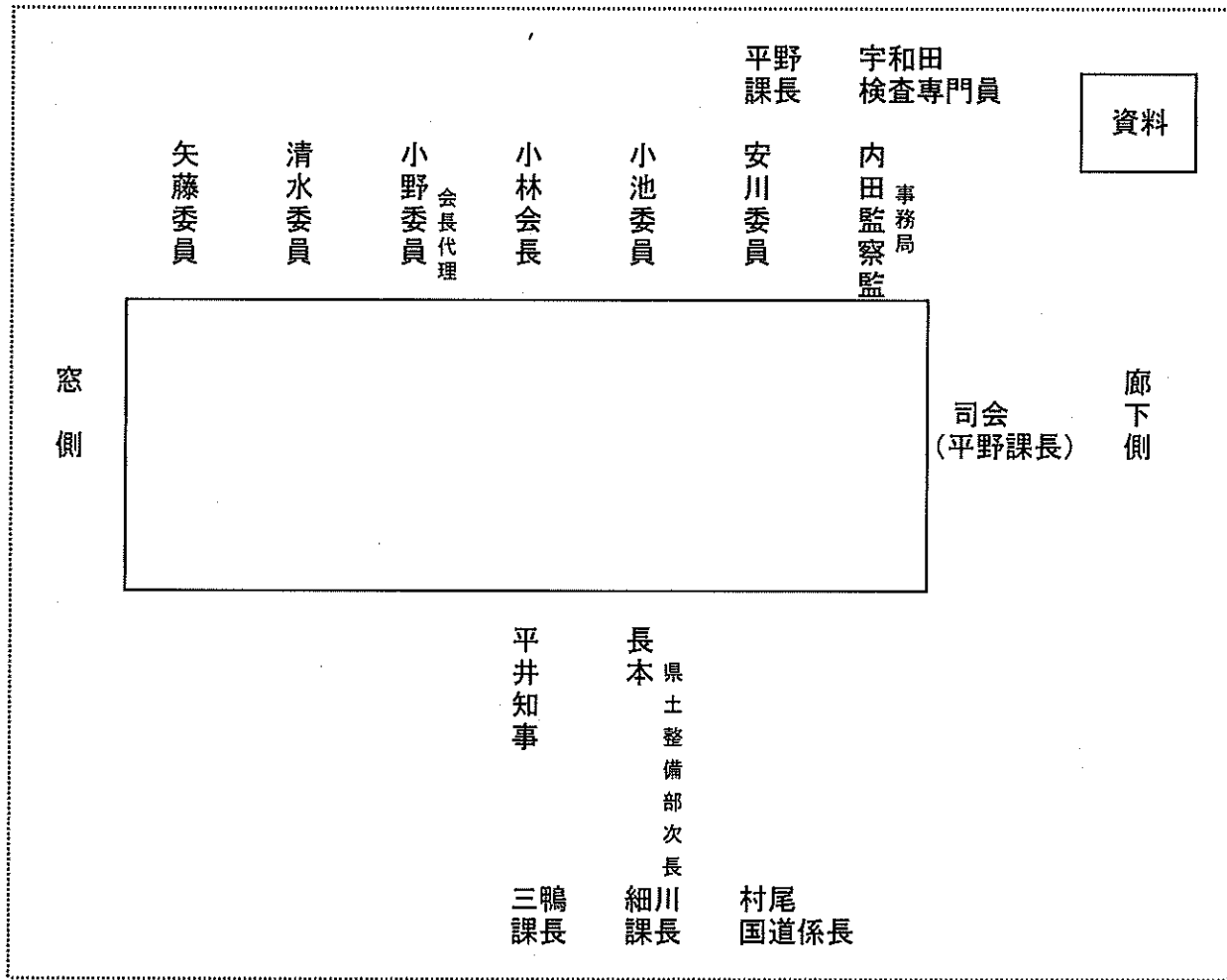
平成23年度

公共事業の事前評価に係る答申資料

- 1 配席表
- 2 諮問文（1～2頁）
- 3 答申文（1～2頁）
- 4 答申資料－位置図
- 5 答申資料－ルート案
- 6 答申資料－ルート検討

平成24年2月13日

鳥取県公共事業評価委員会



鳥取県公共事業評価委員会 出席委員 名簿

	(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(農学部 教授)
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 じゅんじ 小池 淳司	神戸大学 工学部教授 (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	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	やとう ますみ 矢藤 益美	鳥取県デザイナー協会理事 オフィス YTO (写真家)

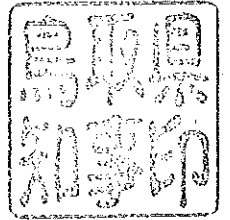
諮 問

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、別添対象事業の計画の妥当性について諮問します。

平成23年 8月23日

鳥取県知事 平井 伸治



(別添)

○平成23年度 事前評価対象事業

番号	事業名 (所管省庁)	地区名等	所在 市町村	事業の概要	着手 予定 年度	完成 予定 年度	全体 事業費 (億円)	事前評価の対象とする理由
1	国道482号 地方道路 交付金事業 (災害防除) (国土交通省)	春米 バイパス	若桜町	延長 L=1,354m 幅員 W=6.0(8.0)m 橋梁1橋(約80m) トンネル(1箇所 (約1.1km)	H23	H30	37.7	県が実施しようとする全体事業費が10億円を超える公共事業であるため。

鳥 評 委 第 8 号
平成24年2月13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 一



平成23年度公共事業の事前評価について（答申）

平成23年8月23日付けで諮問があった一般国道482号道路改良事業（災害防除）「一般国道482号春米バイパス」の事前評価について、下記1のとおり答申します。

なお、当委員会における審議の概要は、下記2のとおりです。

また、付帯意見は下記3のとおりでありますので、本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 計画の妥当性

妥当

2 審議の概要

(1) 審議の経過

当該道路は、春米集落にとって唯一の生活道路であるとともに、氷ノ山へ通じる重要な観光道路である。しかし、現状では幅員が狭く急勾配である上に線形も悪く、また、落石や雪崩等の危険箇所が多いことから、住民は災害時に孤立する恐れがあり、日常の生活や医療環境への不安を抱えている。また、観光客等にとっては安全な通行が確保されておらず、道路基盤整備が待望されているところである。

このため、災害防除による安全・安心の確保を主目的とし、地域活性化にも寄与する整備として検討されたAからCまでの3ルート案のうち、現在の道路の南側にトンネルを造るのが最適であるとして計画したA案（トンネルルート案）の妥当性について諮問された。

しかしながら、国から報告は求められてはいないものの、費用便益比（以下、「B/C」という。）のうち直接便益は0.22と極めて低く、また、提示された間接便益1.18については参考程度にとどめるべきことから、人口や世帯数の少ない過疎中山間地等における今後の道路整備の考え方にまで踏み込み、経済的評価のみに基づくのではなく、多面的機能における災害防除や防災の観点から、県が最低限の安全・安心を確保することについても議論を深めた。

これらの議論を踏まえながら、提示された3ルート案を検討したところ、自然環境への影響や地形の改変が少なく、防災面等からも安全な通行が確保され、建設コストや維持管理面でも優れており、計画事業期間も短く早期の整備効果を期待できることから、A案で整備する計画は妥当であると判断するに至った。

(2) 主な意見等

ア B/Cが低い事業においては、数値化できない定性的な部分について説得力のある説明を行い、県民や国民に十分な理解を得るための努力が必要である。

イ なぜ春米バイパスの整備が優先されるのか、県内にもっと道路整備を急ぐ箇所はないのか。県内で道路整備の条件が不利な地域の整備の方針や優先順位はあるのか。

→県管理の国道・県道の「いきどまり集落」の中で、災害防除が必要な箇所や医療機関到達1時間圏外等の各種の指標を基に評価し、春米集落への道路整備の優先順位は高いと判断している。

→地域性や用地懸案の有無、地元要望等を含めた諸条件を勘案する必要がある、明確な優先順位の序列化は困難な状況にある。

ウ 国からの予算確保に将来不安がある。C案（現道拡幅案）であれば、整備中途でも順次供用開始でき、また、いつでも中止できるのではないか。

→C案は現況交通を確保するために仮設道を設置した上で拡幅等の工事を行う必要があり、事業費が多額となり工事期間も長くなる。

エ 自然が破壊されることのない道路造りを望むとともに、その道路整備により地域も元気が出ればなお良い。

→今回計画しているA案は自然破壊が最も少ないルートであり、防災面や経済性・維持管理に優れている。

オ 周辺には氷太くんや響の森等、大きな事業費をかけた施設があり、当該事業のB/C向上の観点からそれらの利用促進計画も併せて検討してもらいたい。

カ 国道482号の兵庫県側の整備状況はどうなっているのか。

→国道9号から順次整備されているが、ここまで届いていない状況である。
なお、一昨年、兵庫県香美町と若桜町が協議会を設立し要望活動を行うなど、県境を越えた観光連携へ発展する動きもあり、当該道路もその一端を担うものでもある。

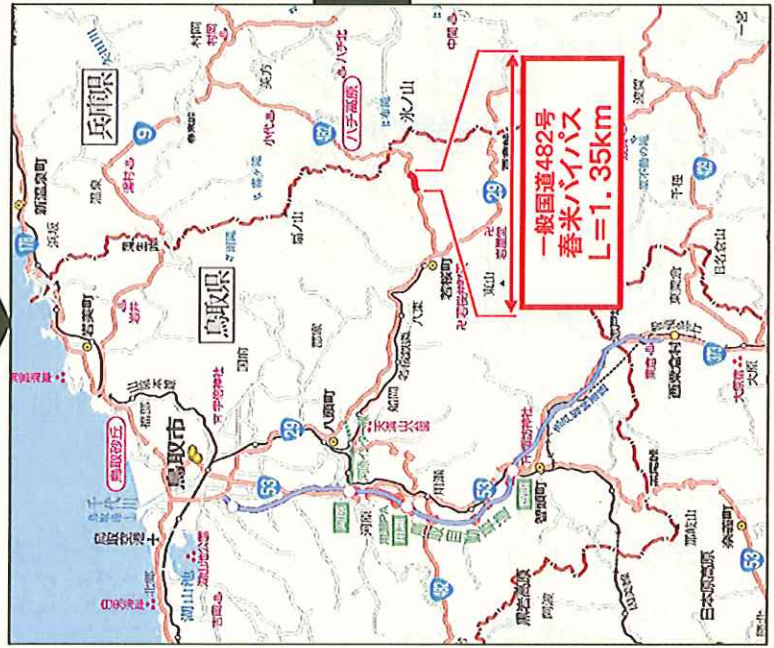
3 付帯意見

(1) 今後の鳥取県の条件不利地（例えば過疎中山間地等）における道路の整備方針を明確にし、県民等に提示することが必要である。

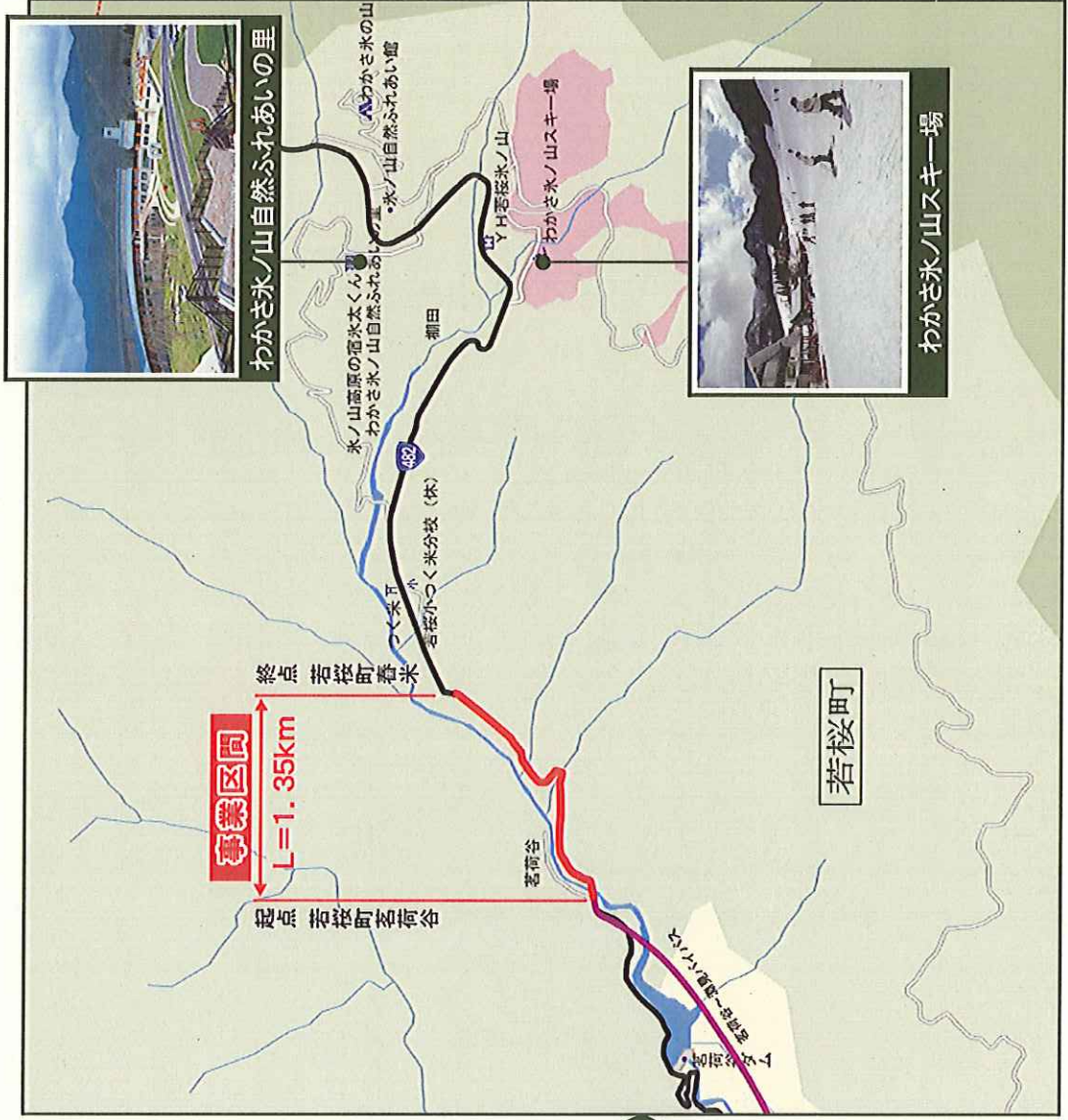
(2) 若桜町を中心として、県や関係市町村等で氷ノ山周辺の地域振興策を再検討するなど、諮問案件の経済的価値（B/C等）を更に高めていく取り組みを行っていただきたい。

(3) 事業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ため、今後とも円滑に事業を進め計画事業期間内に完成するよう努力していただきたい。

国道482号 春米バイパス



位置図

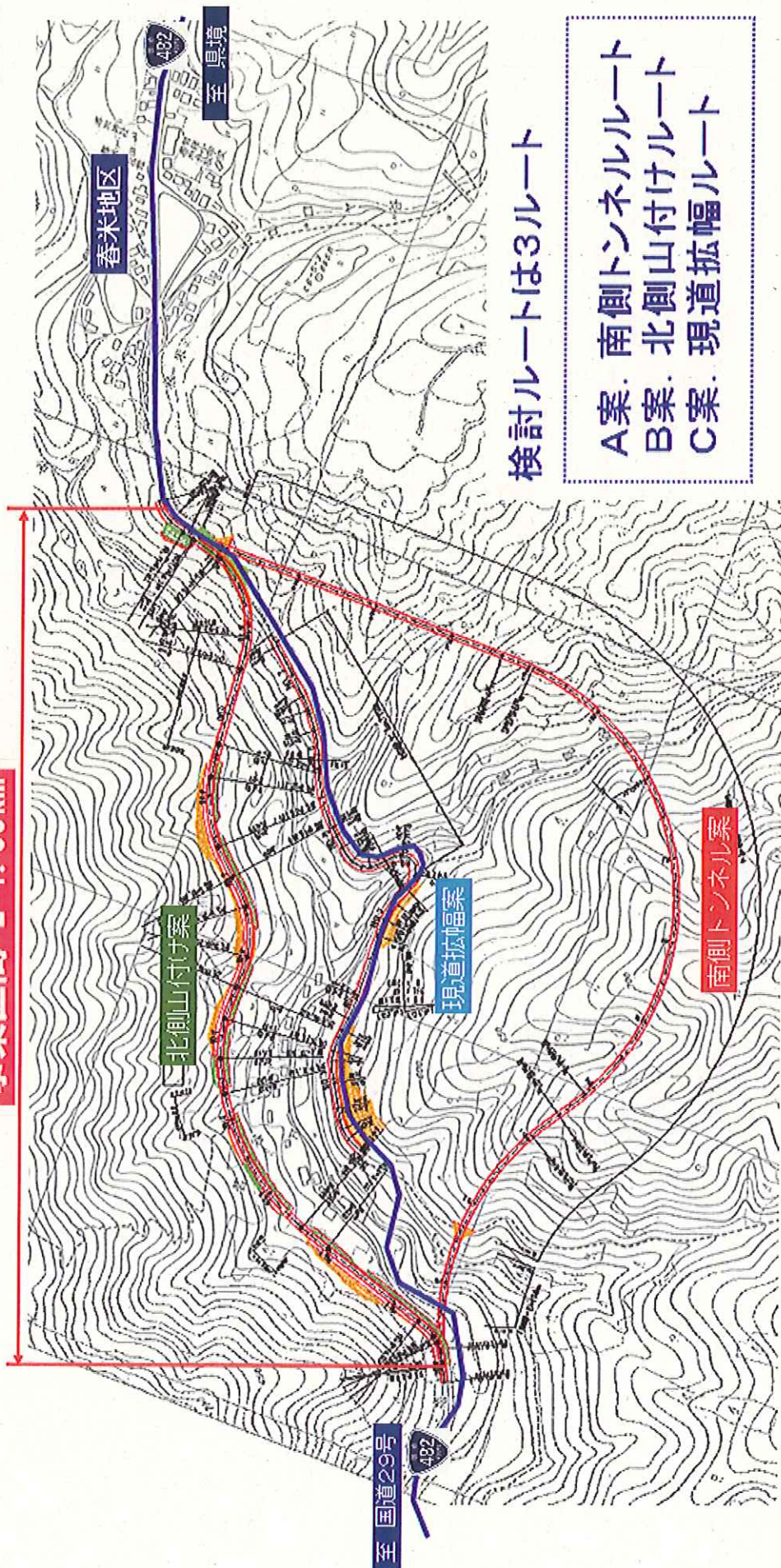


ルート検討

国道482号 杵米バイパス

答申資料—ルート図

事業区間 L=1.35km



検討ルートは3ルート

- A案. 南側トンネルルート
- B案. 北側山付けルート
- C案. 現道拡幅ルート

ルート検討

国道482号 春米バイパス

比較ルート	A案 (南側トンネルルート)	B案 (北側山付けルート)	C案 (現道拡幅ルート)
概算事業費	37.7 億円	39.3 億円	44.1 億円
ルート概要	路線延長 L=1.35 km トンネル 梁 渡河橋 1 橋 最小曲線半径 R=300m 最急縦断勾配 i=6.0%	路線延長 L=1.13 km 梁 渡河橋 1 橋 沢渡橋 3 橋 最小曲線半径 R=45m 最急縦断勾配 i=7.5%	路線延長 L=0.75 km 最小曲線半径 R=18.5 m 最急縦断勾配 i=11.2%
ルートの特性	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害・雪害の危険性解消 ● 急勾配解消 ● 冬の維持管理面で優れる ● 景観・生態系への影響小 ● 最安価 ▲ 建設発生残土大 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 災害・雪害の危険性解消不可 ▲ 急勾配解消不十分 ▲ 大規模法面対策が必要 ▲ 景観・生態系への影響大 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 災害・雪害の危険性解消不可 ▲ 急カーブ・急勾配の解消不可 ▲ 大規模法面対策が必要 ▲ 現道交通への影響大 (施工時)
事業期間	短期	中期 (用地買収難航)	長期 (施工方法困難)
総合評価	◎	△	×

災害・雪害の危険性解消

急カーブ・急勾配解消

供用後の維持管理

経済的

南側トンネルルート案が最良

答申資料ールート比較図