

平成26年度 第5回 鳥取県公共事業評価委員会 会議録

- 1 日 時 委 員 会：平成26年12月1日（月） 14：00～17：00
- 2 場 所 委 員 会：県庁 特別会議室
- 3 出席者 【委 員】 小林会長、塩沢委員、桑野委員、広沢委員、井上委員
岡田委員、仲村委員、楠本委員、吉川委員 （以上9名）
- 【説 明 者】 森下空港港湾課長、倉元道路建設課長
県土整備部関係職員
- 【事 務 局】 三田会計管理者、平野工事検査課長、松原検査専門員
- 【傍聴者等】 2名

4 概 要

(事務局)

開会・会議の成立

委員10名中9名の出席により、平成26年度第5回鳥取県公共事業評価委員会が成立する旨を報告いたします。

(事務局)

これより、委員会条例第6条第1項に基づき、小林会長に議長をお願いします。

(会長)

議事録署名委員の指名等、公開非公開の決定

委員会運営規程第4条の議事録署名委員には、仲村委員と楠本委員をお願いします。また、会議内容は規程第5条により公開が原則であり、非公開とする特段の理由はありませんので公開とします。

なお、個人情報や希少動植物分布等や企業情報等の非公開とすべき事項についてはその都度委員会で協議し部分的に非公開としたいと思います。

(会長)

本日の委員会の進め方ですが、前回の委員会で国道181号と国道180号に関して質問がありましたので、この件の回答を受けてから、県土整備部の案件（事前評価1件、再評価2件）の審議を行いたいと思います。委員の皆様よろしくをお願いします。

(委員)

了解

(会長)

それでは、県土整備部より国道181号の質問への回答をお願いします。

(道路建設課長)

・国道181号(佐川～根雨原工区) (事前評価)

質 問 ① この区間の道路整備による短縮時間
② B/Cは

回 答 ① 0.9分
② $B/C = 1.27$

資料・パワーポイントにより質問事項へ回答 (次第の1頁、別冊資料)

[質疑]

(会長)

はい、ありがとうございました。

それでは国道181号(佐川～根雨原工区)について委員の皆様からご質問やご意見を頂戴したいと思います。よろしくをお願いします。

(委員)

現況交通量が7,200台に対して、整備しなかった場合でも8,000台の将来計画交通量が出ているのは、どういう計算しているんですか。人口が増えるのは起因しているんですか。

(道路建設課長)

人口は減る形ですけれども、周辺の道路整備が進んできた部分とかが将来交通量推計の中では加味される部分です。整備無しという事に関しての推計でも、この区間以外で他で事業をすでに実施されている所とか、あるいは実施が確定している部分に関しては、出来るという形で推計をする事になっておりますので、その辺が必ずしも現況の再現の数字とは一致しないという事です。

(委員)

その配分が変わるんですか。ルートが変わるんですか。人口は減るけれども、他の道路が整備されるので、何がかわるんですか。

(道路建設課長)

これは、整備されている場合の推計値の国道181号が8,100台となっておりまして、現在の交通量よりは増えている形には見えますけれども、山陽側から米子側を結ぶ交通と思われるリンクの断面を切って考えますと、今回の国道181号と米子道と断面で切っていきますと、トータルで15,800台という事になります。

それから、センサスでの実際の交通量は現状では18,800台となっておりまして、このトータル断面からいきますと減っています。ただ他の交通を引っ張って来ていると、米子道がこれよりも下がっておりますので、その辺の所が現況のセンサスの数字よりも上がってきていると思います。

(委員)

ここで計算してあるB/Cは、整備有り無しの場合について100台増えた事に対する便益を計算されているんですか。

(道路建設課長)

そうです。ただ便益はこの道路だけでは無く、周辺の道路での交通の走りやすさとかで走行速度も上がる部分もありまして、それも合わせて便益として計算するという事になっておりますので、この100台分だけが便益に関係しているという訳では無いです。

(会長)

今は現行の7,200台に対して約1割程将来交通量が増加する要因は何かという質問に対する回答でした。

(委員)

今の説明で、今回の対象区間は交通量が8,100台に増加するというお話でしたが、米子道が交通量が逆に減少するという話で、この2つの道路は並行して走っているからには、今回対象区間のみで考えるのでは無く、米子道も含めて、両方の相乗効果というか、その辺りがトータルでどうなのかという事も考える必要があると思ったんですが、今回対象区間だけ、単独で考えれば、確かに整備の効果というのが認められるのですけれども、そのすぐ近くを米子道が走っていて、そちら側の交通量は逆に減少するという事であれば、特段その整備をしなくても、米子道でもう少しカバー出来るという事であれば、今回の対象区間を整備する事、その便益というのは、果たしてこれで正確に計れているのかなというのは、ちょっと疑問に思ったところなんですが、その辺りはいかがでしょうか。

(道路建設課長)

正確かどうかという部分に関してのお答えは出来かねますけれども、ルール上でこういう形ですという事になっている部分でございまして、整備有り無しで、この道路だけじゃなくて、周辺の交通量の変化がある部分に関しての便益も計算に入れるという事になっております。

(委員)

同じ事をお聞きしたいんですけれども、その先にもし新しく道路を整備しようと次の段階で考えた時には、どういうふうに計算するんですか。今これをやったとして、次この先にどっか問題点があつて、修復とか道路を綺麗にしようとした時には、この今考えている所の時間短縮効果とかはどういうふうに入っていくんですか。

(道路建設課長)

この事業が出来たという前提での、それ以外の箇所を整備するというケースだと思いますけれども、その場合はこの区間が整備される場合と整備されない場合の差を他の区間での交通量の差が出る部分の範囲を囲って積み上げていくというような形になります。

(会長)

B/Cの計算方法について、実地に即した部分がいかにかという事で今論議になっております。鳥取県としては基本便益を算出する計算方法があるわけで、その方式にのっとって算出していますという回答です。

今ご発言頂いた両委員に会長として質問をしなければいけないんですが、B/Cの算出方法について、頷けない所があるという趣旨のご発言と思いますが、それに対する明解な答えが無いと決議には入っていきませんか。

3基本便益分析結果によりますと、B/Cの値として1.27というスコアが出されていて、一応の基準となる1.0はクリアすると回答は頂いたんですけれども、さらに詳しい説明が無ければ決議出来ない事になりますでしょうか。

(事務局)

事務局の方から説明をさせて頂きたいと思います。今年度評価委員会を開催させて頂きました時に趣旨説明させて頂いたとおりですね、事業評価というのは、もちろんB/Cという議論はあるにしても、この事業自体のやるかやらないかという議論はさておいて頂きまして、そのルートなり手法といいますか、構造なりの所でもっと効率的、経済的な目的にあったやり方が出来ないかという辺についてご意見を頂くという趣旨でございますので、その辺も念頭に置いて頂きながら、議論の方よろしくお願ひしたいと思います。

(会長)

この事前計画は合目的性そして事業内容の適切性は備えているという形で総括をさせて頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。

それでは国道181号につきましては、今のような形で総括をさせていただきます。

(会長)

それでは、県土整備部より国道180号の質問への回答をお願いします。

(道路建設課長)

・国道180号(福長～菅沢工区) (事前評価)

質 問 ① 路線バスは運行しているか
② 除雪体制は
③ B/Cは

回 答 ① 町営バスが運行
② 県直営及び業者委託区間を説明
③ B/C = 1.27

資料・パワーポイントにより質問事項へ回答 (次第の1頁、別冊資料)

[質疑]

(会長)

では続きまして、国道180号の検討を進めたいと思います。質問に対して丁寧に資料を用意して頂き、さらに拡張便益という形で新たな資料を付け加えて報告を頂いております。どうぞよろしく申し上げます。

(委員)

公共施設・生活利便施設へのアクセス向上の価値はどうやって計算されているんですか。

(道路建設課長)

これについての計算過程という事でよろしいでしょうか。現在の日南町の霞から、日吉津にイオンモールがありますので、そこまでの走行時間をこの福長～菅沢工区が出来る前と出来た後とでどの程度時間短縮があるかということで整備前は61.3分、整備後は59.5分となり、1時間以内にはアクセス出来るという事になりますので、その1時間以内にアクセス出来るという事によって、効果・便益が上がるという数値が国の指針に挙がっておりまして、世帯あたり年間24,100円という数字があります。これをこの道路を1番使うであろう日南町の世帯数2,099世帯に掛けています。

(委員)

時間短縮効果とはダブルカウントになってないんですか。

(道路建設課長)

拡張便益の中で計算できる扱いになっていまして、基本便益の方の走行時間短縮とは別という事で加味できる事になっています。

(委員)

そこに1時間以内になって書いてあるから、たぶん1時間前後で数字が変わっているんだろうなと思って、その数分の微妙な所が1時間をまたいでいるんだろうなというのが推測できるんですけど。それ本当に効果あるんですか。

(道路建設課長)

指針上で出ている数字を使っています。

(委員)

現状ではどうなっているんですか。買い物は1時間以上かけて行っているんですか。

(道路建設課長)

全員がという事では無いかとは思いますが、このルートが1番使うであろうと思われるエリアの世帯だけをカウントしています。

(委員)

実際どういう所に買い物に行っているんですか。1時間以上かけて毎日、往復2時間ですよね。

往復2時間かけて日用品、食料品を買いに行っているとは思えないですけども。

(委員)

毎日に行かないでしょう。震にもスーパーはありますから。週末に行くとか、そういう事はあると思います。

(委員)

往復2時間かけて行っているんですか。

(委員)

行くんじゃないですかね。家族で行くとか、そういうのはあると思います。

(道路建設課長)

手元の資料でその毎日行く事が前提になっている数字かどうかは、解りませんが、世帯あたり年間24,100円とされています。

(委員)

国が出している指針というのはどういう地域を想定されているんですか。こういう中山間地域ではこういう拡張便益を入れなさいという事になっているんですか。

(委員)

特段どういうエリアという事ではなくて、中心都市に対してアクセスする。1つの生活圏での中心都市へのアクセスというイメージじゃないかと思います。

(委員)

その他、異常気象時の通行不可能区間だとか、片側通行だとか、そういうのはダブルカウントにはなっていないんですか。安心感の向上というのはC V Mとかで測っているものなんですか。

(道路建設課長)

C V Mでは計算してないですが、道路投資の評価に関する指針(案)の中に数字が載っているという事で、それを引用しています。

(委員)

交通量に対して、1台あたりいくらという形で出来るもんなんですか。

(道路建設課長)

世帯あたりです。

(委員)

その世帯は、また日南町中の。

(道路建設課長)

日南町全体の世帯という事になります。

片側交互通行による時間損失に関しては、交通量と通行規制日数と1台あたりの遅れ時間、時間価値の原単位について計算をしているというところですし、異常気象時の通行不能区間解消については、世帯あたり年間いくらという数字が指針案にありまして、これにより算入しています。

(委員)

具体的に安心感の向上の効果って、1台あたりどれぐらいなんですか。

(道路建設課長)

この異常気象時の方については、1世帯936,000円という形になっております。

(委員)

安心感の向上で1年あたりですか。

(道路建設課長)

年ではありません、年間でいくと36,000円です。

(委員)

下の大型車すれちがいは。

(道路建設課長)

大型車すれちがいに関しては、世帯あたりでいくと954,000円ですし、年間でいくと36,700円という数字になっています。

(委員)

凄く細かい事を言うようなんですけれども、この拡張便益って本来入るもんじゃないですよ。プラスアルファで考えてもいいし。

(道路建設課長)

事業の目的の意味でこの拡張便益で足せる部分を算入したということです。

(委員)

よく使われている費用便益は、基本便益といわれるので0.22しかなくて、それに対してこの道路の特性に合わせて拡張便益を換算すると1.20になって、その拡張便益の方が基本便益に対して遥かに大きい値を取っているという点で、やっぱりこの一個一個正しいかどうかというのを皆さんで検証しないと、基本的にこの項目を増やせば増やす程、便益がどんどん膨れ上がっていきますよね。

項目を増やせば増やすほど、基本的にマイナスの部分は換算せずに、プラスばかり換算していくので、増やせば増やすほど便益は増えていくので、本当にこれ重要なのかとか、この値は妥当そうなのかというのを検証すべきじゃないですか。

私1人だとこれ見てもなかなか良い案が出ないので。

(委員)

さっきのとは何が違うんですか。国道181号と。拡張便益ありましたよね。

(委員)

先程の拡張便益を足したらさらによくなりますけど、基本便益だけでも1.2はありますという事で。同じ計算をするとこれは0.22しか無いんで、他の道路が出来ると色々な効果で安心感で、気持ちだけですよね。

安心感の向上だけで数万円各世帯がプラスになって、そういうのを便益として評価しているというのは。

(委員)

国道180号だけ計算してるのですか、国道181号も同じようにやったのですか。違うんですか。

(道路建設課長)

国道181号の方は、ここまでの細かいのは算入しておりませんで、通行止めになった時に下がる損失を便益として上積みしています。

(会長)

基本三便益で計算すると0.22です。1.0をクリアする事が条件になっていますから、これではとても実施に向かうのは困難なわけです。ただそれでは地方の整備は中々進んでいかないため、全国的な議論が重ねて色々な所でやられている ようです。

そういう議論の中で基本三便益だけで評価するのはやはり問題がある。その他の拡張便益、農林水産部の方では、多面的機能という表現があてられていましたけれども、同様の性格のものでありますよね。このような拡張便益という項目を設けて含める。それによって1.0がクリアできていると理解する必要がある訳です。

こういう三便益の指標だけで工事実施の判断にあたるか否かという事については、全国の沢山の町で 議論がなされている事だと思います。拡張便益は日野郡の日南町に即して調査を行って算出した値ではないのではないかと、全国的に適応する基本的な数値が適用されているのではないかとというふうに推察するんですが、いかがですか。

(道路建設課長)

前段については、国の方の指針を用いておりますけども、片側交互通行しながら工事をする箇所は15箇所残ってて、年間1箇所やるとするような現場に即した前提付きで算出していますので、必ずしも全てが国の指針にある計算だけで出来るものではありません。

せん。

(会長)

日野郡の日南町のあの地域に即して基準値を算出したというのは、例えばどういう指標ですか。

委員から説明してもらった方がいいんですが、この多面的機能の評価方法というのは手法が色々ありまして、5つも6つもあるわけです。手法の取り方によって値が随分違ったもの、幅のあるものになるんですね。

ですから、どれを適用するかによって随分計測結果が違ってくるという事だけは念頭に置いておいて下さい。

(道路建設課長)

たとえば片側交互通行による規制時間損失に関しては、発生頻度を設定条件として1台あたりの時間が片側交互通行でこれくらい発生します。

対策未完了箇所15箇所を年間1箇所程度やるとして、この遅れによる効果、交通量と日数と遅れ時間の原単位をかけ算をしていくと、乗用車と小型・普通貨物という形で分けて時間原単位がありまして、それを集計していくという事を先程の拡張便益それぞれの項目についてもやっています。

(会長)

先程の委員の質問に対して回答して頂いたという事になると思います。

(委員)

過去にこの委員会で評価された道路の中にこういう拡張便益を入れて、B/Cを計算して事業の評価をされた事もあるんですか。

(道路建設課長)

私の記憶では23年度に若桜町内の氷ノ山のスキー場があるんですが、そのスキー場にアクセスする道路をバイパスで整備する際に拡張便益を加味して出したことがあります。

(委員)

その時の拡張便益の選定方法は、今回と同じような形で選定をされたんですか。項目は。

(道路建設課長)

手持ちの資料が無いので対比をしておりません。

(委員)

便益の項目が増えれば増える程、便益は高くなるので、どういうふうに項目を選んだのか、きちんと説明すべきだと思いますし、もし私が学生に「これどうやってこの便益

選んだんですか」と言われて、いや適当にとは授業で説明出来ないですし、この地域にあったのであれば、その地域にあつてどういうふうを選定されたかとか。細かい計算式、値そのものは国が示した場合、他の地域でも使われている数字を信頼して使う事には異議は無いんですけども1つ1つの項目がどういう理由でとか、本当にこの項目が必要かどうかという事を吟味すべきでは無いでしょうか。

そうでないとこの委員会の意味があまり無いんじゃないのかなと思います、細かい事をお聞きしています。数字そのものに文句を言っている訳ではなくて、項目をどういうふうな形で選定されたかという事をお聞きしたいです。

(道路建設課長)

23年度のケースを今は持って来ておりませんので、その時にどういう考え方でそうしたかという根拠は解りません、今回は数字の大小色々あつたというのは表で頂けたと思いますけども、例えばNOxやCO2の削減までこういうエリアで加味すべきかという事になると色々ご意見はあろうかと思えますけれども、算入出来るものを算入したとしか今はお答え出来ません。

(委員)

そうですね。ここにCO2やNOxの削減が入っているのは気持ち悪いですね。

やはり恣意的に入れていたというふうにマスコミに言われたとしたら、それに対して正当な反論が出来ないように思います。

他の道路には入っていないのに、この2.2キロの道路の時だけ拡張便益が入っているのですかとか。

(道路建設課長)

他の事業箇所でもこういう所まで算定すればいいかもしれませんけども、B/Cが1.0を超えてる場合は算定作業をしていなかったのではないかと思います。

これは個人的な感じですが。

(委員)

ですよね。だから、こういうのまで入れて計算をしているからには、なんでこういうのが入っているかという説明が必要でしょう。

B/Cが0.22だったからこれを入れましたという説明では納得出来ないと思います。普段は入れないのに入れているのは、0.22だったから今回は計算しましたというのは変ではないですか。CO2やNOxのそういう細かいことを言っているわけではないのですか。

(会長)

拡張便益が0.98ですから、かなり大きなものを計上しているわけですね。その根拠の部分について、ディスカッションが行われています。

素人的に考えると、CO2とかNOxなどは大気汚染の激しいエリアでその効果を確

認する事については大きな意義があるかもしれませんが、日野川上流の非常に空気も澄み切った所で、こういう指標をあえて入れる必要があるのかという発言があるのかもしれませんがね。

ただこれは値が非常に低いものですから、これらを除外しても1.20が大きく変わるものでもない。あるいは、拡張便益が0.98を大きく下回るものでは無いと推察されますが、これらの拡張便益をいかに把握するか。ここが色々な所で議論されているようです。

ですから、日野川の上流域の日南町でこの案件を検討していますけれども、拡張便益としては生活機会増大効果が多額になっている所をご注目頂いた方がいいと思います。

これらを考慮して工事の実施を強く後押ししてゴーサインを出していくのか、それとももう少し慎重に検討したほうが良いという意見を出していくか、になろうかと思いません。委員の皆様からの積極的なご意見を頂ければ幸いです。特に西部地域にお住まいの方で、ここら辺りの道路を生活あるいは経済活動の手段として使っておられる方々などに発言頂ければと思います。

(委員)

確か小学校も1つに統合されて、日南町よりもちょっと先から下阿毘縁に行く道の方に小学校が1校になってしまったと思います。

それで今バスが走ってまして、子供達を迎えてそこの小学校に連れて行くように数年前からなっています、その前はタクシーで何校かある子供達を送り迎えしていた地域でして、数値だけで取り上げられたらとても大変な地域だと私は思っています。

そのバスも、そこを通って下阿毘縁に行っているんですね。そのバスしか無い。やっぱりバスの通る道が良くなるという事はもの凄く大きい安心感になるし、子供達を運ぶ安心感が出来るというのは、人口が少ないだけに数値として割るとなんか凄く小さくなるんですけど、過疎地に対しては拡張便益の事はよく解らないんですが、もう少しそういう所にポイントを高くするようなきちんとした項目じゃなくって、初めから何かポイントがある方が、私も納得がいくなとは思いました。

(会長)

委員もここの道路の利用には深く関わっておられると思うのですが、いかがでしょうか。

(委員)

そうですね。そもそも国道181号に較べたら利用者と交通量が少ないので、どうしても基本便益は低いですが、この間案内してもらった時に思ったのはこの道を改修することの意義とか重要性というのは充分伝わってきているんですね。

その割には便益は低いという事なので、委員が言われたような鳥取県に即したというか、日南町に即したといいますか、23年度の若桜の場合もそうだったと思うんですけども春米の上に上がる道は便益が凄く低くてどうにもならなくて、一体何が大事なのかという話になったと思うのですが、あの時は生活道路というか、緊急時の人命を助

けるというような視点を持ち込んだかもしれませんし、日南病院という立派な病院がありますけども、お年寄りが多いですから米子に行くのにはこっちの道を通る。

特に冬季なんかは通りにくいという事で、そういう所を加味してもいいのかも知れません。

(会長)

他の委員からご発言がありましたら、お願いします。

(委員)

私も地元なんですが、現地視察でもあったとおりですね。交通量は確かにある程度ある道路ですし、非常にヘアピンカーブがきついで出来れば整備された方が地元の方ですとか、現在交通に利用されてる車両にとっては非常に効果があるのかなとは思いますが、いかんせん日南町という所の世帯数とかを便益の計算に入れてしまいますと、2千ちょっとの世帯数しかありませんので、便益が数値的には出にくいと思うんですが、今の理論の中で逆に米子とかから来られる方というのは、その道が整備された場合には確実に来やすくなるというもありますし、地元ではなんとか整備しなければならない道なのかなという感じはしています。

(会長)

ありがとうございました。日野川上流域日野郡の、地元に即した生活機会増大効果に着目して評価を与えてもいいのではなかろうかというなお話でした。

他の委員の皆様からのご発言はありませんか。

(委員)

私も今ご発言のあった3人の意見に賛同します。確かに委員がおっしゃられたように1つの数字として根拠を示すという事も重要だとは思いますが、やはり日南町のような地域ですと単純に一律の基準をあてがってB/Cを出すという事になると、どうしても不利になるという事ですから、道路としての危険性の除去であったり、防災面の話であったり、救急搬送の部分であったり、そういった単純に数値だけで計れない側面も考慮して検討することは重要なのかなと思います。

1つ質問なんですけど、前回の説明で日南町や日野町から米子周辺で就業、通学をしている方が1割2割ぐらいいらっしゃるという事でしたけれども、この米子周辺に通勤、通学している方々にとってはその便益というのは、今回のこの計算の中に含まれているのでしょうか。

(道路建設課長)

基本便益に関しては、整備前後の対比で便益が出る分は算入してありますけれども、今実際走行しておられる方々に対しての便益に関しては、拡張便益の中に算入されていると思います。

ただその総額がいくらかという事に関しては、今すぐお答え出来るものではありません。

ん。

(会長)

今の教育、通勤通学とかは地域活性化効果の2つ目、公共施設生活利便施設へのアクセス向上に該当するのでしょうか。

(道路建設課長)

ここは、先程言いましたイオンとか中心都市に在るものへ、都市機能にアクセス出来る事の効果を評価したものだと思いますので、通勤で云々という事では無いと思います。

(会長)

この中に入っていないのですか。むしろ通勤とか通学とかは基本便益の所に入っていると理解すべきですか。

(道路建設課長)

そうです。現状ではないですけども、将来での有り無しの差の中に入っている。そう理解して頂いた方がいいかもしれません。

(会長)

おそらく0.22の基本便益で通したというのは、この委員会が出来てから無いのではと思います。先程、若桜町の例がありましたけども、私の記憶をたどると0.8とか0.9とか便益があって、それを補う形で拡張便益機能が付加されたというふうに記憶しています。

それで委員も慎重に審議を進める必要があるだろうという進言ですので、事例を探してみたいです。

基本三便益がこれくらいの値で実施している案件がどれくらいあるのか。あるいはこういう状況ですと、何か付帯要件を付けて行くという事も委員会としては必要ではないのかなと考えますので、過去の案件で基本便益が低いものについて、どれくらいの値のものが、どういう扱いになっているのか勉強させて頂いて判断したいと思いますが委員の皆様いかがでしょうか。

(道路建設課長)

他県の事例というイメージですか。

(会長)

県内で事例があればそれでよろしいと思いますが、もし無ければ典型的な他県の事例などでも紹介して頂けると、私達が少し自信を持って判断が出来るんじゃないかなと思います。

宿題を出して誠に申し訳ないんですが、委員が自信を持って判定するという意味で座長としてお願いしたいと思います。この案件につきましては、宿題を次回に回答頂いてそ

の上で皆さんに決議をして頂くという扱いにしたいと思います。

それでは、県の皆さんには大変やっかいな質問、宿題を出して申し訳ありませんが、県民の為という事でお願します。

(会長)

次に、県土整備部より評価案件の詳細について説明をお願いします。

(空港港湾課長)

資料・パワーポイントにより境漁港の詳細な説明

(次第の1頁、別冊資料)

・境漁港 特定漁港漁場整備事業 (事前評価)

[質疑]

(会長)

ありがとうございました。

資料1に基づきご説明を頂きました。委員の皆様からご質問、ご意見を頂戴したいと思えます。よろしくお願します。

(委員)

わからない言葉があります。

プレストレストコンクリートがどんなものなのか良くわからないのと、鋼製ジャケット式のトラス構造とか、トラスも三角の意味なのかなどは思うのですが、工法自体が良くわかっていないので、説明をお願いします。

(空港港湾課長)

プレストレストコンクリートというのは、設置前にあらかじめ力を加えておくというものです。床版という上の部分はコンクリート製で工場で作ります。工場で作るときにピアノ線を撚ったものをあらかじめ引っ張っておいてからコンクリートを打設することで、引っ張る力に対して強くなるような仕掛けをしたものをプレストレストコンクリートと言っております。

鋼製ジャケットというのも、あらかじめ工場で作るもので、鋼製ですから鉄の加工組

立を工場で作っておいて、現地に搬入して組み上げる物です。

トラスというのは、こういう斜め材が入った形で力を分散させて持たす構造のことを言っております。そういう風に力学的に効率的な構造だにご理解ください。

(会長)

私たちは現場も見ていますし、鳥取西部地震でかなりダメージを受けて老朽化が進んでおり、再構築が緊急の課題だという説明を受けました。

それでは、この境漁港につきまして委員の皆様のご意見を総括したいと思います。本事業案件につきまして計画の合目的性、そして事業内容の適切性につきまして、認めるということで取り扱ってよろしいでしょうか。附帯事項があれば発言をお願いします、いかがでしょうか。

それでは本案件につきましては、事業計画の合目的性、事業内容の適切性につきまして検討して妥当である、そして付帯事項はなしということで評価をしたいと思えます。どうもありがとうございました。

(会長)

次に、県土整備部より評価案件の詳細について説明をお願いします。

(道路建設課長)

資料・パワーポイントにより国道313号の詳細な説明

(次第の1頁、別冊資料)

・倉吉道路、倉吉関金道路 (再評価)

[質疑]

(会長)

ありがとうございました。二つの事業案件ではありますが、国道313号に関わる改築事業で連続していますので、二つの案件を一括して取り扱わせていただきます。

質問ご意見等ありましたらお願いします。

(委員)

今回事業期間が当初の計画よりも延長になったということですが、まず率直に事業期間が延長となった要因というのはどういうところにあるのですか。

事業費が増額になった理由というのは説明にあったんですけど、延長の要因というのは、例えば資材価格の高騰であるとか、人手不足であるとか、用地買収の遅れの話なのか、そのあたりをご説明いただけますか。

(道路建設課長)

倉吉道路の方は先に事業化しておりまして部分供用できておりますけれども、残りの区間につきましては残りの区間だけで開通できない状況がありまして、倉吉関金道路の進度に合わせざるを得ない状況があります。

もうひとつは、用地取得も若干難航している地権者の方もあったり、一部地籍と現況が異なっている部分があったかと思えます。そういった用地取得が滞った部分も倉吉道路についてはありました。

倉吉関金道路の全体は平成35年度完成予定で再評価に諮問しましたけれども、先行整備している北側の区間については平成32年度位の完成を目標にしておりまして、倉吉道路の完成時期と合わせたという算定の根拠にしております。

(会長)

よろしいでしょうか。他の委員からご質問ありましたらお願いいたします。

(委員)

農道橋の追加と、盛土からの高架へというのは住民の希望に応じて変更になったという理解でよろしいのでしょうか。

(道路建設課長)

そうです。

(委員)

最初の段階でこの意見は出てこなかったんですか。途中で要望を聞いて変更する事になったのでしょうか。

(道路建設課長)

最初からそういうご意見もありましたけども、その高架区間をどこまでにするかという事の合意形成をするまでにどの程度の時間がかかるか判らなかつたという事もございまして、山陰道なんかでもやっている事なんですけども当初の都市計画決定を盛土でしておいて、詳細については実施ベースの中で高架区画間を決めていくようにしています。

地元の声は一部では確かに聞こえておりましたけども、当初の事業化の時はそこまで確定をせずに進めてきたという事でございます。

(委員)

そういうのは一般的というか、時々ある事なんですか。

(道路建設課長)

そうです。

(委員)

わかりました。盛土から高架橋になると、値段が高くなるんですか。高架だと用地買収しなくてすみませうね。

(道路建設課長)

盛土ですと、中心線自体も台地側に寄せてるんですけども、中心線から左右振り分けて一部こちらの耕作道路の機能回復の道も当然要するという箇所があります。

高架にすれば用地買収幅は確かに少なくなります。ただ盛土から橋梁に変わりますので工事費としては当然増えていくということです。

(委員)

用地買収よりも今回は工事費の方がプラスで効いて、結果として増ですか。

(道路建設課長)

そういう事です。

(委員)

わかりました。

(会長)

他にいかがでしょうか。

(委員)

B/Cの計算の所で、前回の計算と今回改めて再計算の値が示されているわけですけども、その便益の部分が例えば倉吉道路では走行経費減少便益だとか交通事故減少便益だとか、このあたりが結構な額の増額になって、14億が21.3億になっていたり17.22から23.31という事であったり、倉吉関金道路も同様に増額になっている、このあたりの具体的な内容というのはどうなのか。

今日説明出来ない部分があれば次回という事でよろしいですが、ご説明いただけたらと思います。

(会長)

便益が高まっている、その要因について聞きたいという事ですね。特に顕著なのは走行経費、次いで交通事故減少、そういう所でしょうか。計算表を見て頂かないとわからないでしょうかね。

(道路建設課長)

今回の宿題にさせて頂けばと思います。

(会長)

それでは他のご意見を頂きます。

(委員)

この日欠席していたので、最終地点というのがこの図面を見て解らないんですけども、国道313号にくっつけるのが最終になるんですか。それとも別でずっと岡山に行くのですか。

(道路建設課長)

倉吉関金道路のⅠ期区間を先行整備してまして、Ⅱ期区間の方は全くまだ手をつけてないんですけども、今都市計画決定している位置です国道と313号には直接はタッチしません。ここまでの間は、既設のかなり規格の上の方のランクの県道がありますので、そこをとりあえず通って頂くという事で事業としてはこの位置までになっています。

(会長)

そうしますと、1つ宿題が出ましたけれども、倉吉道路と倉吉関金道路については、前回の再評価そして事前評価のものに対して、便益が高まっているものがあります。

特に顕著なものは走行経費減少便益、次いで交通事故減少便益ですけども、何故にこういう値を示すようになってきているのか、その根拠をお示し願いたいという質問でございますので、よろしくお願ひします。

その回答を受けて国道313号倉吉道路、そして倉吉関金道路に関わります再評価事業に向けた意見集約をさせて頂きたいと思ひます。よろしいでしょうか。それでは、そのように取り扱わせて頂きます。

本日、1番最初の国道181号佐川～根雨原工区についてご検討を頂きました。これにつきましては、ご承認を頂いたという事になりますけども、付帯事項を付けるかどうかという事をご検討を頂きたいと思ひます。いかがでしょうか。特段無いようであれば付帯事項は無しという事で取り扱わせて頂きたいと思ひますが、その方向でよろしいでしょうか。はい。では付帯事項無しで国道181号佐川～根雨原工区につきましては事前評価をご承認頂いたという事にさせて頂きます。

2つ目の国道180号福長～菅沢工区、事前評価に関わるものでございますが、B/Cが0.22という事で、私共がこの委員会で取り扱っているものとしては極端に低い値になっています。それを拡張便益補う形で提案をされているわけではありますが、そういった事柄についてもう少し継続して、他の県内の案件など参考にしながら、その有効性、意義について討議を深めておきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

境漁港の事前評価につきましては、ご承認を頂きましたのでそのように取り扱わせて頂きます。付帯事項無しという事になります。

倉吉道路、そして倉吉関金道路につきましては、宿題が出ましたので次回回答頂き、最終評価をして頂く事にしたいと思います。

長時間にわたり、ご審議頂きましてありがとうございます。

県民の代表者として私達もう少し審議を深めたいという事案が出て参りましたので、引き続き皆様のご協力を賜りたいと思ひます。

(事務局)

委員の皆様には、お忙しいなか貴重なお時間をいただき誠にありがとうございました。次回も皆様のご出席についてよろしくお願ひします。

平成26年12月1日

会 長 小 林 一



署名委員 仲 村 美 枝



署名委員 楠 本 知恵美

