

別 冊

# 地域振興県土警察常任委員会資料

(平成28年11月28日)

- |                          |               |
|--------------------------|---------------|
| 1 鳥取西道路の事業再評価について        | 【道路企画課】……1ページ |
| 2 山陰近畿自動車道の調査促進に係る取組について | 【道路企画課】……4ページ |

県 土 整 備 部

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHILOSOPHY DEPARTMENT

PHILOSOPHY 101

LECTURE NOTES

WINTER 2024

# 鳥取西道路の事業再評価について

平成 28 年 11 月 28 日  
道 路 企 画 課

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の向上を図るため、事業継続箇所について3年ごとに事業再評価を行っており、このたび、中国地方整備局より鳥取西道路を「事業継続」として中国地方整備局事業監視委員会へ諮ることについて、意見照会がありました。(鳥取西道路の供用が平成 30 年になったことによるものではなく、3年ごとに審議されているものです。)

## 1 回答内容

事業継続に対して「異存なし」と回答します。あわせて早期完成と経費の縮減を図られるよう申し入れを行います。

(理由) 山陰道は、観光・物流・地域振興及び防災・医療面など、本県にとって重要な幹線道路であり、事業継続は必要。トンネル湧水及び法面地滑りに伴う対策工法の追加や埋蔵文化財の発掘調査量の増等は調査段階で予見不可能であり、このことによる事業費の増加はやむを得ない。

	H25 年度評価	今回評価	増減額	H29 年度以降残
総事業費	1,038 億円	1,265 億円	+227 億円	301 億円
Ⅰ期(7.0km)	418 億円	497 億円	+79 億円	90 億円
Ⅱ期(5.9km)	313 億円	381 億円	+68 億円	102 億円
Ⅲ期(6.4km)	307 億円	387 億円	+80 億円	109 億円
直轄負担金(試算)	約 180 億円	約 219 億円	+約 39 億円	約 52 億円

## 2 主な事業費増額理由

内 容	増加額	備 考																									
埋蔵文化財調査の調査面積等の増加	48 億円	延べ 11 万㎡ ⇒ 延べ 26 万㎡																									
トンネル掘削補助工法の追加	75 億円 (うち気高第一 TN 約 36 億円)	湧水や脆弱な地山の出現による補助工法の追加 桂見高住 TN (143m/629m)、福井御熊 TN (507m/1230m) 気高第一 TN (858m/1935m)、気高青谷 TN (730m/2132m) ※補助工法；掘削箇所の補強、水抜き対策工等(対策延長/TN延長)																									
法面对策工の追加	50 億円 (うち松原地区 約 27 億円)	切土法面の地滑り等の発生による対策工法の追加 <table border="1"> <tr> <td>松原</td> <td>鉄筋挿入工</td> <td>7,400 本</td> <td>⇒</td> <td>約 4,800 本</td> </tr> <tr> <td></td> <td>グラウトアンカー工</td> <td>0 本</td> <td>⇒</td> <td>約 1,980 本</td> </tr> <tr> <td>金沢</td> <td>鉄筋挿入工</td> <td>880 本</td> <td>⇒</td> <td>0 本</td> </tr> <tr> <td></td> <td>グラウトアンカー工</td> <td>0 本</td> <td>⇒</td> <td>約 850 本</td> </tr> <tr> <td>重山</td> <td>グラウトアンカー工</td> <td>0 本</td> <td>⇒</td> <td>約 220 本</td> </tr> </table>	松原	鉄筋挿入工	7,400 本	⇒	約 4,800 本		グラウトアンカー工	0 本	⇒	約 1,980 本	金沢	鉄筋挿入工	880 本	⇒	0 本		グラウトアンカー工	0 本	⇒	約 850 本	重山	グラウトアンカー工	0 本	⇒	約 220 本
松原	鉄筋挿入工	7,400 本	⇒	約 4,800 本																							
	グラウトアンカー工	0 本	⇒	約 1,980 本																							
金沢	鉄筋挿入工	880 本	⇒	0 本																							
	グラウトアンカー工	0 本	⇒	約 850 本																							
重山	グラウトアンカー工	0 本	⇒	約 220 本																							
土質条件見直し	21 億円	追加調査の結果、軟弱層が深く分布しており、地盤改良工法及び橋梁杭長を変更 <table border="1"> <tr> <td>大湍</td> <td>地盤改良(平均改良長)</td> <td>8m</td> <td>⇒</td> <td>18m</td> </tr> <tr> <td>青谷</td> <td>橋梁杭長(平均杭長)</td> <td>14m</td> <td>⇒</td> <td>20m</td> </tr> </table>	大湍	地盤改良(平均改良長)	8m	⇒	18m	青谷	橋梁杭長(平均杭長)	14m	⇒	20m															
大湍	地盤改良(平均改良長)	8m	⇒	18m																							
青谷	橋梁杭長(平均杭長)	14m	⇒	20m																							
付加車線設置計画の変更	33 億円	当初、付加車線整備を予定していた青谷 IC 付近は、遺跡の現地保存により盛土から橋梁形式へ変更。よって、付加車線設置位置を再検討し、浜村鹿野温泉 IC 付近へ変更																									
合 計	227 億円	気高第一 TN、松原地区 計 63 億円(約 28%)																									

## 3 今後の予定

12 月 7 日 中国地方整備局へ回答

12 月 16 日 中国地方整備局事業監視委員会で審議

# 3. コスト増額に関する資料

一般国道9号

鳥取西道路

鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

## ② トンネル掘削補助工法の追加

約75億円の増額

・トンネル掘削作業中に天井部分の崩落及び大量の湧水が発生、掘削作業の危険性を確認  
 ⇒掘削作業時の安全性を確保するため、掘削箇所(天井及び先端部)を補強する補助工法、水抜き対策工を実施

位置図

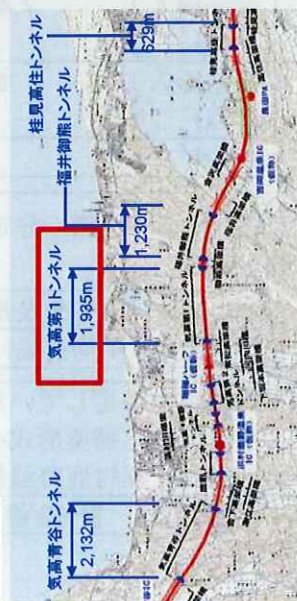
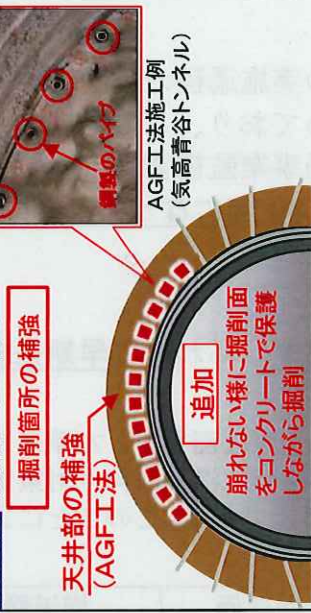


写真 (気高第1トンネル)

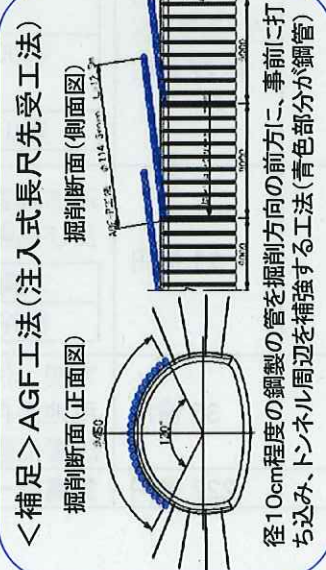


掘削先端部の天井部分から湧水の発生状況(1時間あたり約130トンの出水)の崩落

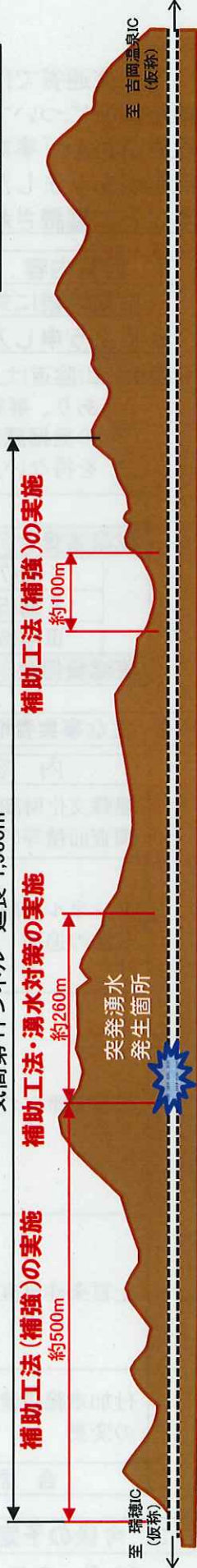
変更後 (気高第1トンネル)



補助工法	トンネル(TN)名	数量	当初	変更後
鳥取西道路	桂見高住TN	0m	0m	143m
鳥取西道路Ⅱ期	福井御熊TN	0m	0m	507m
鳥取西道路Ⅲ期	気高第1TN	0m	0m	858m
気高青谷TN	気高第1TN	0m	0m	730m
数量合計			0m	2,238m



トンネル縦断面図



# 3. コスト増額に関する資料

一般国道9号 鳥取西道路

鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

## ③ 法面对策工の追加

約50億円の増額

・掘削作業において、施工中に切土法面変状が発生。水分を含むと粘土化する地層で、地滑りの危険性が判明  
⇒ 法面对策工の実施

位置図



状況写真



地山の崩落状況 (H28年2月 松原地区)

○特殊な地層



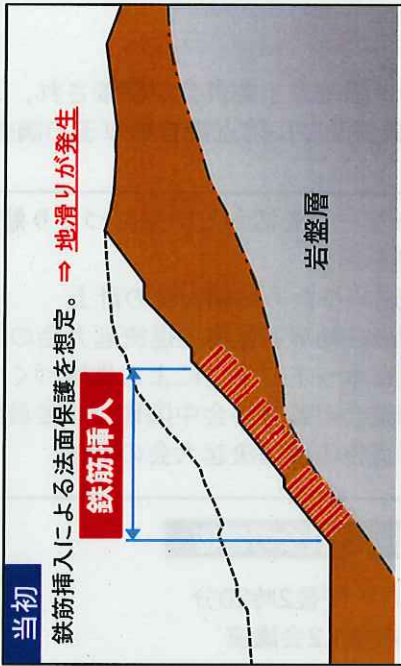
水に入れて  
30時間後

掘削時点では硬質土だが、水分を含むことにより粘質土に変化

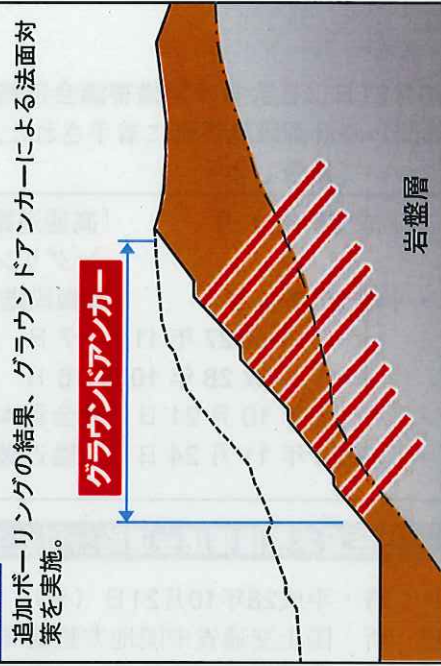
平面図



断面図(A-A)



変更後



※グラウンドアンカーとは、地中の定着部と地表付近の構造物を高強度の引張材で連結させ、引張力を利用して斜面を安定させる工法。

# 山陰近畿自動車道の調査促進に係る取組について

平成 28 年 11 月 28 日  
道 路 企 画 課

10月21日に社会資本整備審議会道路分科会中国地方小委員会が開催され、山陰近畿自動車道（鳥取～福部間）の計画段階評価に着手された。その概要及び山陰近畿自動車道の調査促進に係る最近の取組状況について報告します。

- ・平成 26 年 1 月 「高速道路ネットワークを活かしたまちづくり勉強会」において、ミッシングリンク解消を提言
- ・平成 27 年 4 月 計画段階評価を進めるための調査費の計上
  - ↳ 平成 27 年 11 月 17 日 山陰近畿自動車道整備推進決起大会の開催
  - ↳ 平成 28 年 10 月 16 日 高速道路ネットワークによる地域づくりシンポジウムの開催
- ・平成 28 年 10 月 21 日 社会資本整備審議会道路分科会中国地方小委員会の開催
- ・平成 28 年 11 月 24 日 山陰近畿自動車道整備推進決起大会の開催

## 1 社会資本整備審議会道路分科会中国地方小委員会の開催

日 時：平成28年10月21日（金） 午後1時～午後2時20分

場 所：国土交通省中国地方整備局 建政部第1,2会議室

委 員：藤原章正（委員長） 広島大学大学院国際協力研究科 教授

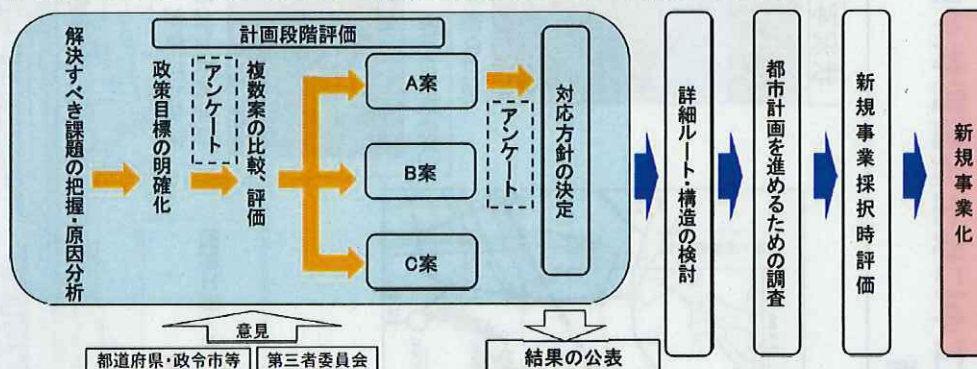
内山誠一 中国経済連合会 専務理事

八田典子 島根県立大学総合政策学部 教授

山田知子 比治山大学現代文化学部マスコミュニケーション学科 教授

概 要：鳥取河川国道事務所から、「地域の概況」、「道路の状況と課題」、「地域の状況と課題」等について説明を行った後、「計画段階評価の進め方」や「意見聴取方法」について提案がなされた。これに対し、市街地を通るルートであり、委員から以下の意見が出された。

- 関東圏や中京圏の事例をもとに、市街地の道路整備の問題点を抽出すること。
- 利用者の目線から、道路の利用価値と周辺住民に対する存在価値について整理すること。
- オープンハウスやアンケート方法など住民意見聴取の方法を具体的に検討すること。
- 道路ができることによる負の影響を整理し、早い段階から住民のコンセンサスを得ること。



## 2 高速道路ネットワークによる地域づくりシンポジウムの開催

日 時：平成28年10月16日（日） 午後1時～午後4時

場 所：県民ふれあい会館ホール 参加者：約200人

目 的：整備推進に向けた県民の気運醸成を図る

内 容：

### ① 基調講演

<テーマ> 高速道路ネットワークのもたらす効果について  
～企業進出、雇用、物流、観光、防災等～

<講 師> 京都大学経営管理大学院 経営研究センター長 小林潔司 氏

<要 旨> ○滞在型の広域観光ルートの実現には道路網の整備は不可欠  
○全国大手コンビニの進出は高速道路による物流網の整備が決め手  
○これからの地域づくりには、道路を最大限活かす努力が必要



② パネルディスカッション

＜テーマ＞ 「地域の未来展望～山陰近畿自動車道の果たす役割～」

深澤義彦 鳥取市長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路は医療、福祉、防災の観点からも重要なインフラ。</li> <li>・山陰道、鳥取道、山陰近畿道の結節点が繋がっていないことが課題。</li> <li>・観光スポットと地域資源を結びつけて周遊できる仕組みを作り出したい。</li> </ul>
西垣 豪 鳥取商工会議所議員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山陰近畿道の整備により兵庫県北部との連携の可能性が拡大。</li> <li>・道路ネットワークが繋がることで滞在型観光が前進する。</li> </ul>
塚田武志 鳥取市観光コンベンション 協会理事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山陰近畿自動車道は寸断された箇所が多く観光ルートとして組みにくい。城崎温泉まで来ている外国人観光客を取り込めていない。</li> <li>・大規模観光地だけでなく、地域の観光資源を見てもらえる仕組みが必要。</li> </ul>
橋本 悦 岩美町移住定住相談員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岩美町は、駟馳山バイパスの整備などで、ほどよく便利な町になっている。住みたい田舎ナンバーワンにも選定された。</li> <li>・県西部への移動が便利になれば、さらに地域の発展が期待できる。</li> </ul>

3 山陰近畿自動車道整備推進決起大会の開催

日 時：平成28年11月24日（木） 午後3時～午後4時

場 所：衆議院第1議員会館 多目的ホール

主 催：山陰近畿自動車道整備推進議員連盟

（三府県国会議員有志で構成、会長：石破議員）

山陰近畿自動車道整備推進協議会

（三府県知事で構成、会長：京都府知事）

目 的：整備推進に向けて、必要性を訴えるとともに、平成29年度予算の確保を要望

出席者：国会議員連盟：石破議員（会長）、赤澤議員、舞立議員、青木議員、外 全10名

三府県知事：平井鳥取県知事、山田京都府知事、井戸兵庫県知事

国土交通省：末松副大臣、藤井政務官、石川道路局長、外 全7名

三府県議会議員の会：前田鳥取県議会議員（幹事長）、外 全5名

関係市町：榎本岩美町長、羽場鳥取市副市長、外 全11名

関係市町議会：鳥取市議会、岩美町議会、外 沿線市町議会

そ の 他：三府県の観光、商工関係者等 総勢約220人（うち鳥取県約50人）



内 容：

石破 衆議院議員	出生率の高い山陰から東京に人口が流出しており、国から人がいなくなる。道路整備は一刻を争う問題。地方のためだけでなく、日本全体の将来のために必要な道路である。
赤澤 衆議院議員	国境を形成する日本海側の道路ができていないのは、国の安全保障上も問題である。
舞立 参議院議員	アベノミクスの加速、日本海側、西日本、そして日本の発展につながる重要な山陰近畿自動車道である。
青木 参議院議員	山陰側はいい観光地が沢山ある。インバウンド観光客をどんどん受け入れていくためにも、1日も早い山陰近畿自動車道完成に向けて精一杯頑張っていく。
末松 国土交通副大臣	この地域は、ジオパーク、魚介類、温泉などあらゆる可能性を秘めている。事業着手済が50%に近づいた。もうひとふんばり、みんなで頑張っていきたい。
藤井 国土交通大臣政務官	この道路をつなげ、さらに瀬戸内側、太平洋側との南北のネットワークを形成することがとても大切。
平井 鳥取県知事	迅速な災害復旧活動のルートとして山陰近畿自動車道を1日も早く繋げたい。岩美道路の開通で鳥取砂丘と浦富海岸が一直線に繋がり、周遊性も高まった。鳥取砂丘と天橋立が繋がれば、さらに周遊性が高まる。
山田 京都府知事	日本海の国土軸なくして日本の将来はない。野田川大宮道路が開通したところだが、地域経済効果が出ている。三府県で一体となって努力していきたい。
井戸 兵庫県知事	「命の道」、「観光の道」、「危機管理の道」として山陰を繋ぐ道路が必要。環日本海交流には山陰の振興、日本海側の整備が必要。

