

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道9号 ^{よなご} 米子道路	事業主体	中国地方整備局								
所在地	^{とっとり} 鳥取県西 ^{さいはく} 伯郡大 ^{だいせんちよう} 山 ^{やすはら} 町安原～ ^{とっとり} 鳥取県米子市 ^{よなご} 陰 ^{いん} 田 ^{ちよう} 町										
事業概要	一般国道9号は京都市から下関市に至る延長約645kmの主要な幹線道路である。米子道路は、米子市内の交通渋滞の緩和および山陰の地方都市間との連携強化、地域の活性化を図ることを目的とした延長約14.2kmの4車線道路である。										
事業採択年度	昭和47年度（平成元年12月都市計画変更（L=9.4km：自動車専用道路への変更（無料）） （平成4年1月都市計画変更（L=4.5km：自動車専用道路への変更（有料））										
総事業費	約 957億円	既投資額	平成16年度末まで 約647億円（進捗率68%）								
再評価の視点	①事業の必要性に関する点	ア)事業をめぐる社会情勢等の変化 当該路線は、郊外型ショッピングセンター等の商業施設や、工業団地等の開発により交通量が増加しており、米子市街地を中心として慢性的な交通混雑が生じている。 また、観光面では境港や皆生温泉などへ訪れる年間約300万人の観光客のうち9割以上が自動車を利用している。 H4. 12 中国横断道米子自動車道（米子一落合間）供用 H7. 3 境港がFAZ（輸入促進地域）に指定 H8. 3 米子空港2,000m滑走路完成 H16. 6 境港多目的国際ターミナル供用開始 H17. 3 旧米子市・旧淀江町合併									
		イ)費用便益分析(平成17年度価値換算による) (残事業)事業全体									
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">本事業に要する費用(総費用)</th> <th colspan="2">本事業による効果(総便益)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"> ■事業費 総事業費※1 (272) 957億円 現在価値事業費※2 (198) 1,421億円① ■維持管理費 (93) 172億円② ■残存価値※3 (16) 16億円③ 総費用(C) ①+②-③= (276) 1,578億円 ※1：既に登録されている当事業に必要な費用。 ※2：将来または過去の費用を、現在の価値に換算したもの。 ※3：評価対象期間末時点で、当該事業に残っている価値。 </td> <td colspan="2"> ■走行時間 短縮便益 (1,663) 3,240億円④ ■走行経費 減少便益 (167) 340億円⑤ ■交通事故 減少便益 (69) 122億円⑥ 総便益(B) ④+⑤+⑥= (1,899) 3,702億円 </td> </tr> </tbody> </table>	本事業に要する費用(総費用)		本事業による効果(総便益)		■事業費 総事業費※1 (272) 957億円 現在価値事業費※2 (198) 1,421億円① ■維持管理費 (93) 172億円② ■残存価値※3 (16) 16億円③ 総費用(C) ①+②-③= (276) 1,578億円 ※1：既に登録されている当事業に必要な費用。 ※2：将来または過去の費用を、現在の価値に換算したもの。 ※3：評価対象期間末時点で、当該事業に残っている価値。		■走行時間 短縮便益 (1,663) 3,240億円④ ■走行経費 減少便益 (167) 340億円⑤ ■交通事故 減少便益 (69) 122億円⑥ 総便益(B) ④+⑤+⑥= (1,899) 3,702億円		
		本事業に要する費用(総費用)		本事業による効果(総便益)							
■事業費 総事業費※1 (272) 957億円 現在価値事業費※2 (198) 1,421億円① ■維持管理費 (93) 172億円② ■残存価値※3 (16) 16億円③ 総費用(C) ①+②-③= (276) 1,578億円 ※1：既に登録されている当事業に必要な費用。 ※2：将来または過去の費用を、現在の価値に換算したもの。 ※3：評価対象期間末時点で、当該事業に残っている価値。		■走行時間 短縮便益 (1,663) 3,240億円④ ■走行経費 減少便益 (167) 340億円⑤ ■交通事故 減少便益 (69) 122億円⑥ 総便益(B) ④+⑤+⑥= (1,899) 3,702億円									
評価対象期間 = 整備期間+40年 (残事業)事業全体 費用便益分析の結果 今回評価 B/C = (6.9) 2.3											
「費用便益分析マニュアル(案)による」 (H15.8.1付け国都街第39号、国道分評第15号通達)											

事業名	一般国道9号 <small>よなご</small> 米子道路	事業主体	中国地方整備局
再評価の視点	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <p>ウ) 事業の効果</p> <p>円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ・ ・ 現道部の主要渋滞ポイントである今津交差点、西原交差点、二本木交差点、新日野橋西詰交差点、陰田交差点の渋滞改善が見込まれる。 <p>安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ・ ・ 三次医療施設である鳥取大学附属病院へのアクセス向上が見込まれる。 <p>生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ・ ・ CO₂、NO_x、SPM排出量の低減が見込まれる。 <p>地域づくりの支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ・ ・ 地域連携プロジェクトを支援（鳥取県中海圏域地方拠点都市地域） <p>エ) 事業の進捗状況</p> <p>1. 主な経緯</p> <p>昭和47年度 事業化</p> <p>昭和50年2月 都市計画決定（米子市浦津～陰田町）</p> <p>昭和54年度 工事着手</p> <p>昭和56年8月 都市計画決定（西伯郡淀江町今津～米子市浦津）</p> <p>昭和60年9月 米子南ランプ～米子西国道9号接続部供用 L=3.2km</p> <p>平成元年12月 都市計画変更（米子市尾高～米子市陰田町） L=8.8km</p> <p>平成元年12月 赤井手交差点～米子南ランプ供用（暫定） L=4.5km</p> <p>平成3年3月 米子東IC～赤井手交差点供用（暫定） L=0.5km</p> <p>平成4年1月 都市計画変更（西伯郡大山町安原～米子市尾高） L=5.4km</p> <p>平成10年3月 淀江大山IC～米子東IC供用（暫定） L=5.4km</p> <p>平成17年8月 米子JCT Bランプ（松江→岡山方向）供用 L=0.6km</p> <p>2. 事業の進捗状況</p> <p>○工事の進捗状況</p> <p>現在、米子JCT Cランプ（岡山→松江方向）について、平成18年度内の供用を目指し事業を進めている。 なお、平成16年度末までの工事進捗率は約69%である。</p> <p>○用地補償の状況</p> <p>進捗率100%（平成12年度完了）。</p>		

事業名	一般国道9号 <small>よなご</small> 米子道路	事業主体	中国地方整備局
再評価の視点	② 事業進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事の進捗見込み 米子JCT Cランプ（岡山→松江方向）について、平成18年度内の供用に向け整備を促進しており、現在、上部工の架設を行っている。 	
	③ コスト縮減や代替案の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 米子JCTの施工にあたり、新工法（海浜海岸耐候性鋼材の使用、SS ケーソン）の導入によりコスト縮減を図った。 ・ 建設副産物の発生抑制や再生材利用等により、今後もコスト縮減に努めることとしている。 ・ また、平成10年の淀江大山IC～米子東IC間暫定供用により、当該路線は全線の暫定供用を行い米子市内の交通課題の改善に寄与してきたところであるが、米子市内では交通量の増加等による新たな交通課題が生じている。 米子道路は、この課題に対応するもので米子JCTの整備も進めており、再評価により代替案を検討する必要はないと考えている。 	
今後の対応方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業継続 平成18年度に米子JCT Cランプ（岡山→松江方向）の供用に向け事業を推進。 また、現国道9号、米子道路及び周辺道路の交通状況、社会情勢の変化等を踏まえ、適切な時期に4車線化の必要性を検討するもので、今後も事業を継続する。 		