

一般国道9号 北条道路

道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道9号 北条道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：鳥取県東伯郡湯梨浜町はわい長瀬 至：鳥取県東伯郡琴浦町槻下				延長	13.5km
事業概要	一般国道9号は京都府京都市から山口県下関市に至る総延長約751kmの主要幹線道路である。 北条道路は、湯梨浜町はわい長瀬から琴浦町槻下に至る延長13.5kmの道路である。 事業目的は、道路の適正な機能分担による安全性の向上、観光地の活性化や企業進出の促進、救急医療アクセスの強化である。					
	H29年度事業化	H28年度都市計画決定	R2年度用地着手	H30年度工事着手		
全体事業費	約524億円	事業進捗率 (R3年度末見込)	22%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	21,700 ~ 28,800台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 1.3 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 376/487億円 (事業費：328/440億円 維持管理費：48/48億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 645/645億円 (走行時間短縮便益：448/448億円 走行経費減少便益：144/144億円 交通事故減少便益：53/53億円)	基準年	令和3年	
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.2~1.4(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.6~1.8(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4(事業費±10%) 事業費：B/C=1.6~1.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.6~1.8(事業期間±20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失の削減が期待される ・バス路線（福岡～米子・倉吉・鳥取線、出雲鳥取線）の利便性向上が期待される ・琴浦町から倉吉駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される ・湯梨浜町から米子鬼太郎空港（共用空港）へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・湯梨浜町から境港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ ・隣接した日常活動圏中心都市間（鳥取市～米子市間）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市（倉吉市）へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（白壁土蔵群）へのアクセス向上が期待される【R2 観光入込客数：44万人（白壁土蔵群）】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次救急医療機関（鳥取県立中央病院、鳥取大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 <ul style="list-style-type: none"> ・大規模事業（一般国道313号（北条倉吉道路（延伸）））と一体的に整備する必要がある ・「鳥取県の将来ビジョン（R2.10）」「ことうらまちづくりビジョン（H29.3）」「第2次北栄町まちづくりビジョン（R2.9）」「第4次湯梨浜町総合計画」（令和3年3月）に位置づけられている 					

関係する地方公共団体等の意見

「一般国道9号 北条道路」の事業「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。
 「一般国道9号 北条道路」は、日本海国土軸の一部を形成し国土強靱化に資するとともに、人流・物流を活性化し当県の産業活動及び広域観光に大きく寄与する重要な社会インフラであることから、事業の「継続」について異存ありません。
 平成28年10月に発生した鳥取県中部地震では被災地の復旧・復興を支える高速道路ネットワーク整備の必要性を改めて認識したところであり、地元自治体が一体となって事業進捗に向けた地元調整や埋蔵文化財調査等の協力を行ってまいります。当該事業について、令和8年度開通が公表されているところですが、コスト縮減を図りつつ一日も早い供用開始にご尽力をいただきますようお願いいたします。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

H31年4月に湯梨浜地区交差点立体化区間が完成。
 H31年4月に琴の浦ICが開通。
 R元年5月に鳥取西道路が全線開通。
 R元年度に北条道路に接続が予定されている国道179号はわいバイパス、主要地方道倉吉由良線が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和4年3月末時点で事業全体の進捗率は22%、用地の進捗率は88%になる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

令和8年度の開通を目指し、用地買収及び工事を推進している。

施設の構造や工法の変更等

今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。

「事業再評価」

一般国道9号 ほう じょう 北条道路

令和3年10月

国土交通省 中国地方整備局

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ◇平成31年4月に一般国道9号湯梨浜地区交差点立体化が完成。
- ◇平成31年4月に【E9】山陰道 東伯・中山道路への追加インターチェンジ(琴の浦IC)が開通。
- ◇令和元年5月に【E9】山陰道 鳥取西道路が全線開通。
- ◇令和元年度に北条道路に接続が予定されている国道179号はわいバイパス、主要地方道倉吉由良線が事業化

2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)=1.3(事業全体) 1.7(残事業)
- ◇道路の役割
 - ①環境への影響を考慮した効果[約3.1千トン/年のCO2削減]
 - ②沿道環境の改善[NOX排出量：約14.6トン/年(0.9%)削減、SPM排出量：約1.2トン/年(1.3%)削減]
 - ③物流効率化の支援[例]鳥取市～米子市までの所要時間短縮約3分(91分→88分)]

3) 事業の進捗状況

- ◇令和4年3月末時点で用地買収は88%になる見込みである。

②事業の進捗見込み

- ◇令和8年度の開通を目指し、現在は用地買収及び工事を推進している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

- ◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

2. 鳥取県への意見照会結果

「一般国道9号 北条道路」の事業「継続」という対応方針(原案)について異存ありません。
「一般国道9号 北条道路」は、日本海国土軸の一部を形成し国土強靱化に資するとともに、人流・物流を活性化し当県の産業活動及び広域観光に大きく寄与する重要な社会インフラであることから、事業の「継続」について異存ありません。平成28年10月に発生した鳥取県中部地震では被災地の復旧・復興を支える高速道路ネットワーク整備の必要性を改めて認識したところであり、地元自治体が一体となって事業進捗に向けた地元調整や埋蔵文化財調査等の協力を行ってまいります。当該事業について、令和8年度開通が公表されているところですが、コスト縮減を図りつつ一日も早い供用開始にご尽力をいただきますようお願いいたします。

【今後の対応方針（原案）】

- ◇上記①～③の各視点により、以上の状況を勘案すれば、事業の必要性・重要性は変わらないと考えられるため、今後とも**事業継続が妥当**。
- ◇今後の事業実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

1. 再評価の重点化・効率化判定票

(道路・街路事業)

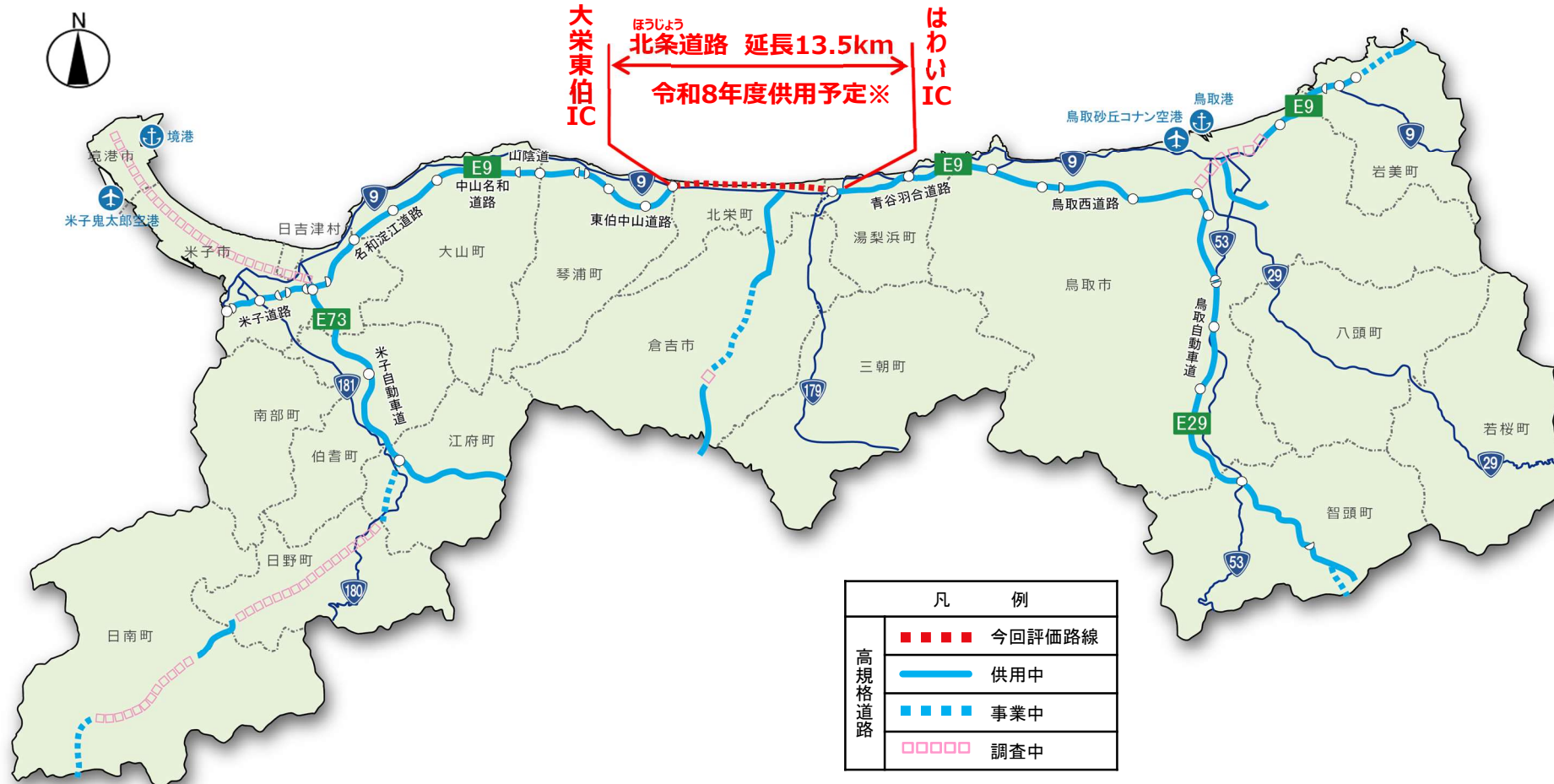
項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 H28.10:4.8万人 → R2.10:4.6万人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数H29.3:425百台→R2.3:425百台 ※対象路線沿線市町村:湯梨浜町、北栄町、琴浦町	変化なし ■	変化あり □
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		10%以内 増加無し 増加 10%超え	
事業費の増加	全体事業費:約364億円(H28年度新規事業採択時)→約524億円(R3年度再評価時) ※変化率44%	□	■
事業期間の増加	10年(H28年度新規事業採択時) → 10年(R3年度再評価時) ※変化率0%	■	□
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル改定	変化なし □	変更あり ■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	1,745,800TE/日(H28年度新規事業採択時) →1,704,200TE/日(R3年度再評価) ※減少率2%	10%以下 ■	10%超え □
周辺ネットワークで新規事業化がない	特になし	なし ■	あり □
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.02% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 2.0 ≥ 基準値(1.0)	満足している ■	満足してない □
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない ■	省略している □
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない ■	省略している □
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	—	
以上より、審議区分 : 重点 資料 : 作成 費用対効果分析 : 実施 とする。			

2. 事業概要

(1)位置図

- 一般国道9号は京都府京都市から山口県下関市に至る総延長約751kmの主要幹線道路である。
- ほうじょう北条道路は、ゆりほまちょう湯梨浜町はわい_{なかせ}長瀬から_{こじつらちようつきのした}琴浦町槻下に至る延長13.5kmの道路である。

位置図



※用地買収・埋蔵文化財調査及び大規模橋梁工事・軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合

2. 事業概要

(2)事業目的と計画概要

- 北条道路は、道路の適正な機能分担による安全性の向上、観光地の活性化や企業進出の促進、救急医療アクセスの強化を目的とした事業である。

事業位置図

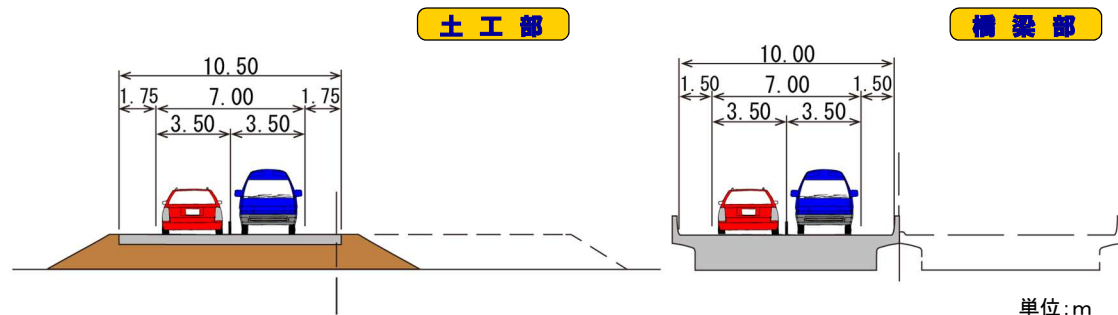


※用地買収・埋蔵文化財調査及び大規模橋梁工事・軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合

計画概要

起 終 点	起点：鳥取県東伯郡湯梨浜町はわい長瀬 終点：鳥取県東伯郡琴浦町槻下
計 画 延 長	13.5 km
道 路 の 規 格	第1種第2級
設 計 速 度	100 km/h
車 線 数	暫定2車線

標準断面図



2. 事業概要

(3)事業の経緯と進捗状況

- 平成29年度に事業着手し、平成30年度に工事着手、令和2年度に用地着手している。
- 令和8年度の開通を目指し、現在は用地買収及び工事を推進している。

事業位置図



※用地買収・埋蔵文化財調査及び大規模橋梁工事・軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合

写真① R3年9月撮影



①北条JCT(仮称)周辺より米子市方面を望む

写真② R3年9月撮影



②米子方面より北条IC(仮称)を望む

- 事業全体の進捗状況 (令和3年度末見込)
※事業費に対する割合

	北条道路
用地	88%
工事	22%
全体	22%

- 事業の経緯

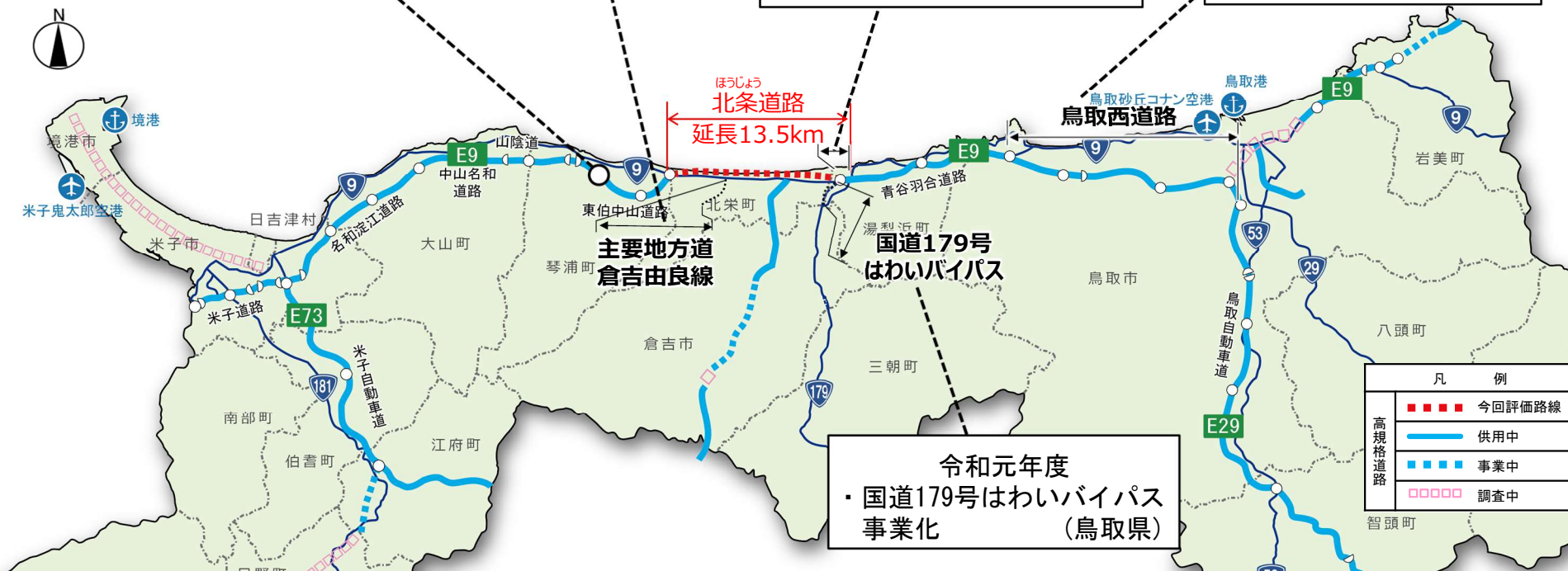
事業経緯	区間	
	年度	北条道路
	平成28年度	都市計画決定
	平成29年度	事業着手
	平成30年度	工事着手
	令和2年度	用地着手

3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

- 平成31年4月に湯梨浜地区交差点立体化区間が完成
- 令和元年4月に琴の浦ICが開通
- 令和元年5月に鳥取西道路が全線開通
- 令和元年度に北条道路に接続が予定されている国道179号はわいバイパス、主要地方道倉吉由良線が事業化



令和元年度
・主要地方道倉吉由良線
事業化 (鳥取県)



(1) 現状の課題

課題①：地域医療の支援



整備効果①：救急搬送時間の短縮
安静搬送による患者負担の軽減

課題②：事故等による通行止め



整備効果②：事故等での通行止めによる交通
への影響軽減

(2) 道路整備により期待される効果

①：安全安心の確保



整備効果①：死亡・重傷事故の減少

②：地域経済を支える企業進出の支援



整備効果②：アクセス性向上による企業進出
の支援

③：地域の観光振興



整備効果③：県内周遊観光の充実

4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

課題① 地域医療の支援

- 鳥取県中部地域は、三次医療施設が存在せず、県内の三次医療施設(鳥取大学医学部附属病院、鳥取県立中央病院)まで60分以内に到達できない地域が存在。
- 北条道路の整備により搬送時間が短縮され、傷病者の負担軽減が期待される。

三次医療施設60分圏域



資料/H27国調メッシュデータ(総務省)
※規制速度を用いて算出
※人口はH27国調メッシュデータを使用

■: 60分圏域(三次医療施設)
■: 将来道路網による60分圏域拡大エリア
⊕: 三次医療施設

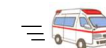
北条道路整備後により
三次医療施設60分圏域人口
が約4千人増加

<道路条件> 開通前: R03.4現在の道路網
開通後: 開通前道路網+北条道路が開通
<速度条件> 規制速度
(H27全国道路・街路交通情勢調査をもとに設定)
北条道路は70km/h



湯梨浜町役場

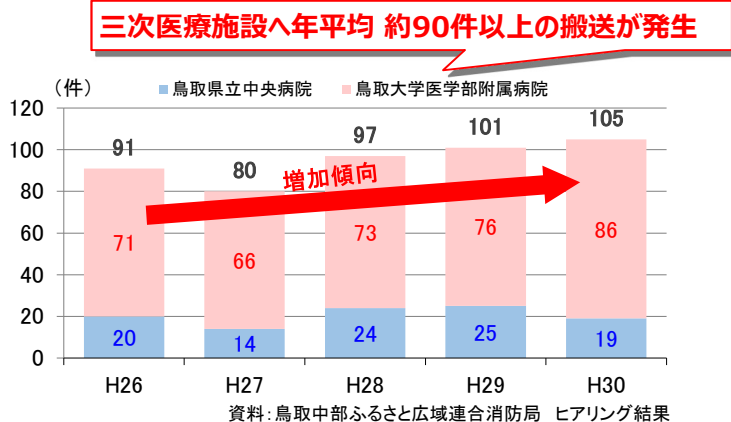
【整備前】
56分



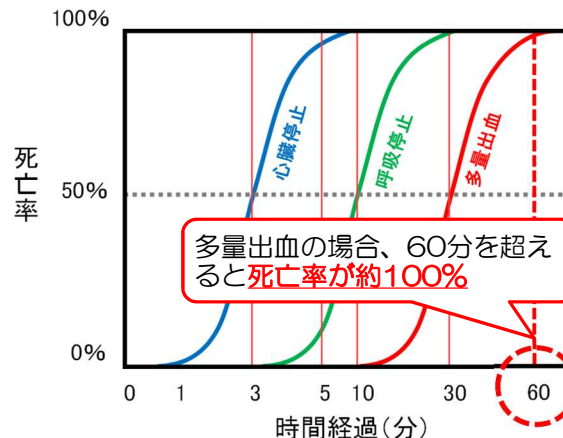
【整備後】
53分
3分短縮

鳥取大学医学部
附属病院

鳥取県中部地域から三次医療施設への搬送件数



カーラーの救命曲線



出典) 所要時間算出の旅行速度: 規制速度
(H27全国道路・街路交通情勢調査)

・北条道路を利用することで、搬送時間が短縮され、傷病者の負担が軽減されると期待している。



鳥取中部ふるさと広域連合
消防局
(令和3年3月ヒアリング調査)

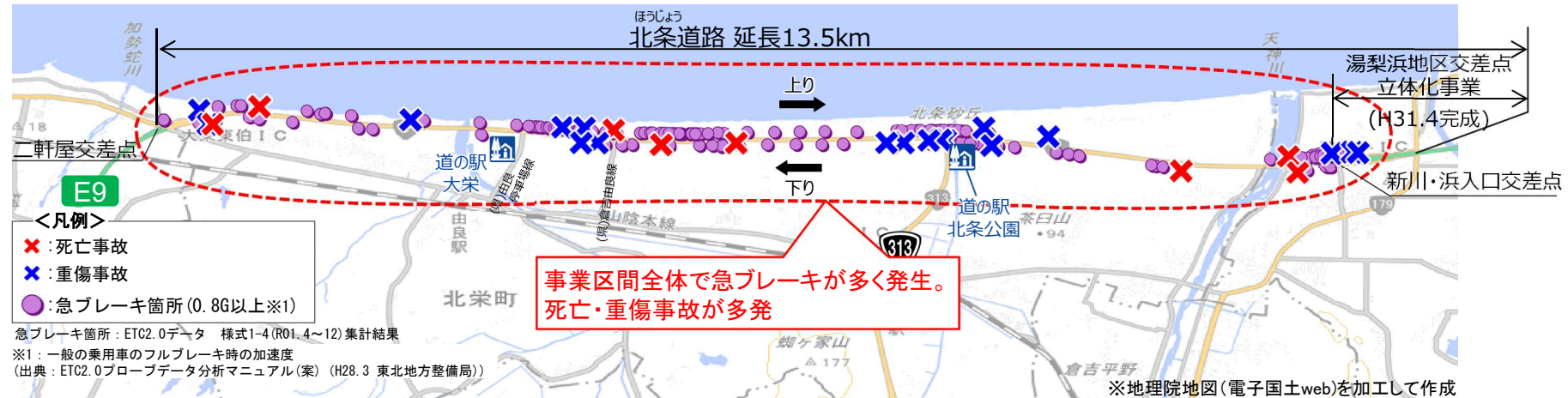
4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

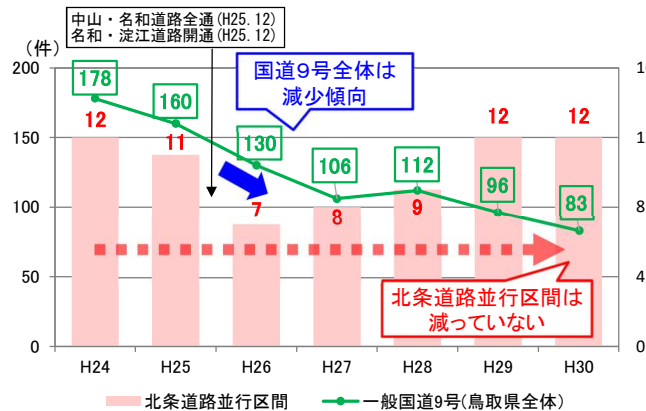
① 安全安心の確保

- 鳥取県内の一般国道9号における死傷事故件数は、山陰道整備に伴い減少傾向にあるが、北条道路が並行する区間では減少していない。
- 当該区間は走行速度が高いことから、重大事故の発生確率が高い状況にあり、近年10年間の死亡事故率は全国平均の約2.1倍と高くなっている。北条道路整備により通過交通が転換されることで死亡・重傷事故の減少が期待される。

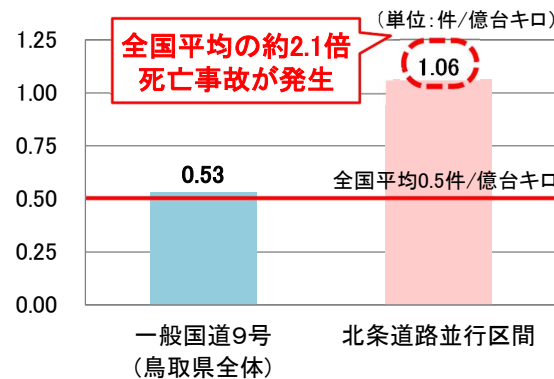
■ 一般国道9号(北条道路並行区間)の死亡・重傷事故の発生箇所



■ 一般国道9号 鳥取県内全体の死傷事故件数

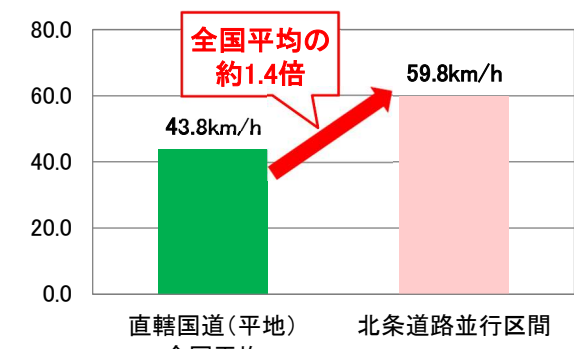


■ 一般国道9号(北条道路並行区間)の死亡事故率 (10年間:H21-H30)



出典: 事故別データ(H21-H30, 交通事故総合分析センター)

■ 一般国道9号(北条道路並行区間)の速度 (昼間12h平均速度)



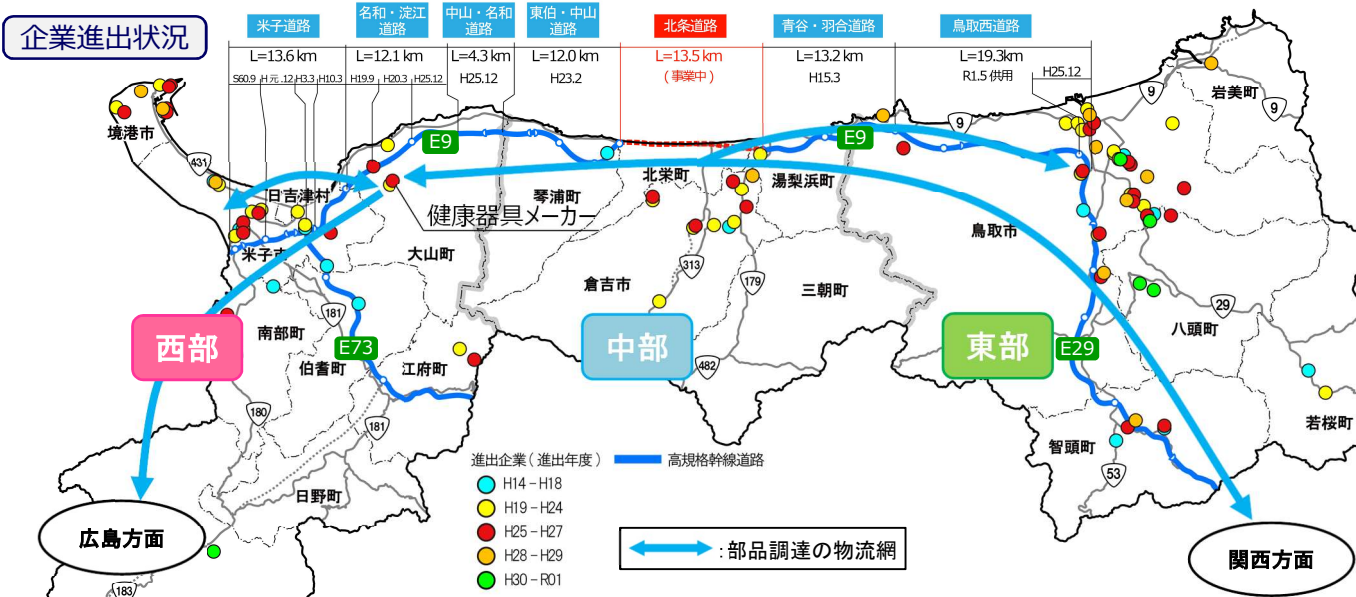
出典: H27 全国道路・街路交通情勢調査

4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

② 地域経済を支える企業進出の支援

- 鳥取県への企業進出数は、山陰道の整備に伴い増加傾向にあり、特に鳥取県東部・西部地域で顕著となっている。
- 北条道路の整備により、県全域が高速ネットワークで接続されることで県全域へのアクセス性が向上することにより、さらなる企業進出が期待される。

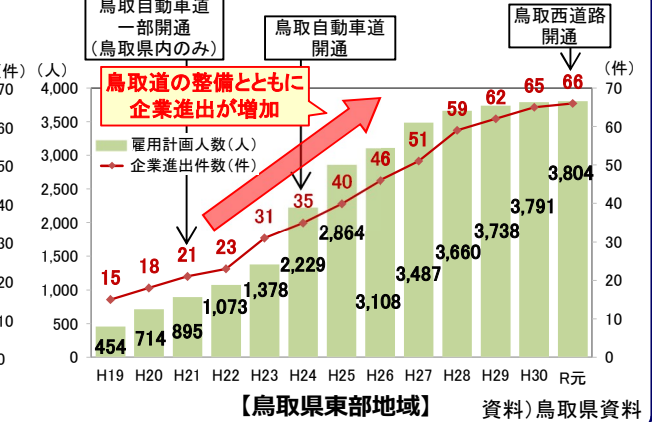
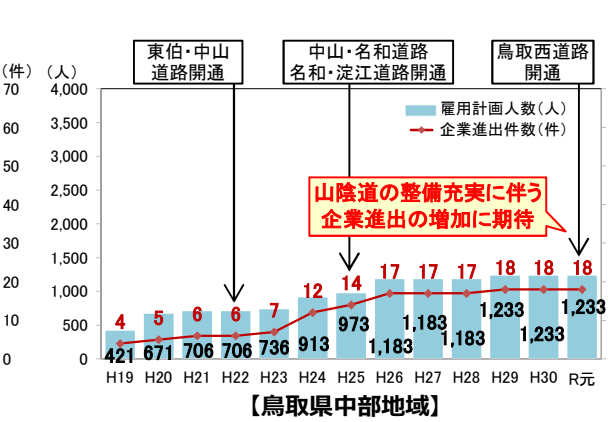
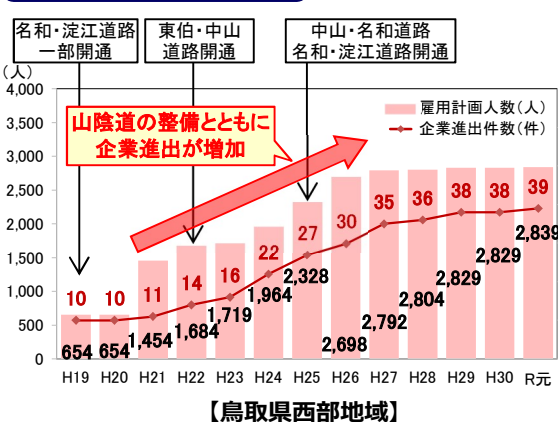


・当社はH27年から生産拠点を中国・上海から国内への移転を進めている。
 ・部品調達先を国内への切り替えを進めており、現在は鳥取県全域や広島・関西圏に広がっている。
 ・山陰・山陽・関西方面に向けての物流網の拡大と安定化は当社の調達力を左右する重要なインフラであり、多大なメリットをもたらします。



健康器具メーカー(大山工場)
 (令和2年12月 ヒアリング調査)

企業進出の推移(累計)

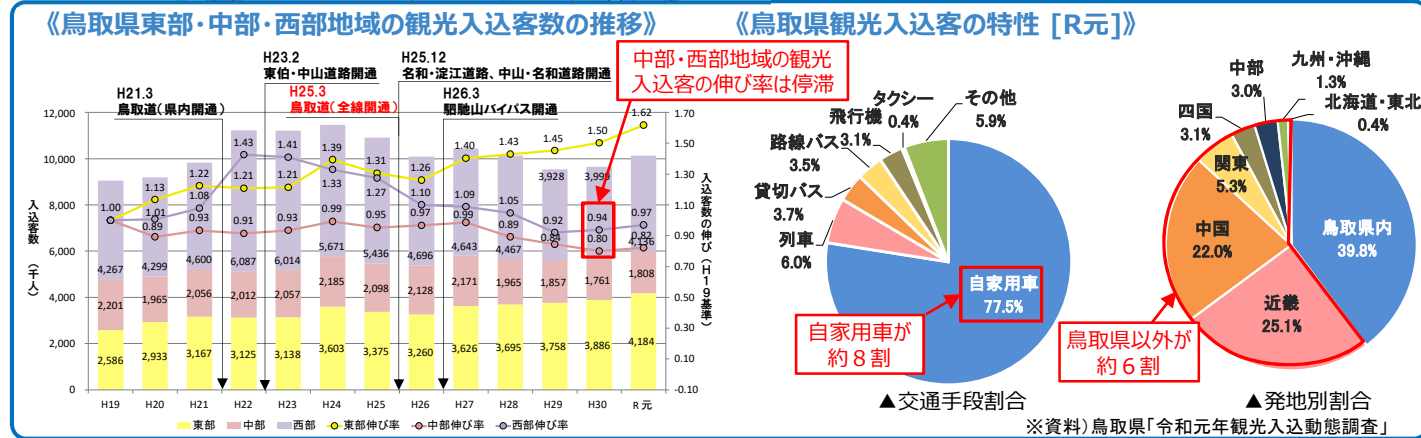


4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

③ 地域の観光振興

- 鳥取県の観光入込客数は、東部地域の増加傾向に比べ、中部・西部地域が停滞している。
- 鳥取県観光入込客の交通手段は自家用車が約8割と高く、北条道路の整備により県内の高速道路ネットワークが形成されることで中部・西部地域へのアクセス性が向上し、県内周遊観光の促進による観光客の増加が期待される。



5. コスト増加の要因

●総事業費(増額後):約524億円

今回増額:約160億円(約44%増)

■コスト増加の内訳

項目	増額費用
(1) 液状化対策の追加	約150億円
(2) 北条JCT構造の変更	約10億円
合計	約160億円

5. コスト増加の要因

(1) 液状化対策の追加(1/3)

- 事業化時は既往の地質調査結果及び、平成28年10月の鳥取県中部地震における国道9号での液状化の実績から液状化対策を計画。
- 道路詳細設計を実施するうえで、北条道路全線に渡り地質調査を実施し、液状化に対する盛土の安定解析を実施した結果、液状化対策の範囲、深度の変更が必要となった。

事業化時の地盤改良範囲

北条道路は砂丘層・砂州層に計画された路線

事業化時の対策想定範囲 ⇒ L=約 6.0km

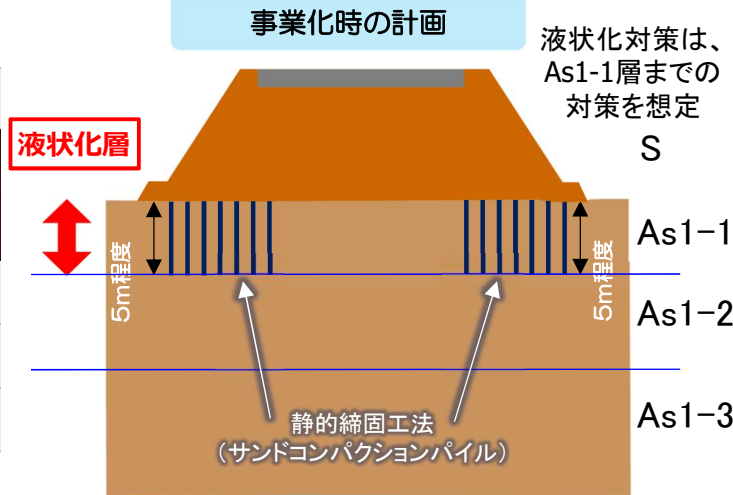


地盤対策イメージ

地層概要

地層名	記号	記事
砂丘層	S	比較的緩い(N<20程度)砂層。細砂から粗砂主体で一部細礫を含む。
沖積砂質土層	As1-1	比較的緩い(N<30程度)砂層。部分的に貝殻含む。平均N値は20程度。
沖積砂質土層	As1-2	比較的締まった(N≥30)砂層。部分的に貝殻含む。平均N値は48程度。
沖積砂質土層	As1-3	比較的緩い(N<30)砂層。平均N値は14程度。
沖積砂質土層	As2-1	比較的緩い(N<30程度)砂層。平均N値は18程度。

事業化時の計画



国道9号の液状化による路面のうねり



5. コスト増加の要因

(1) 液状化対策の追加(2/3)

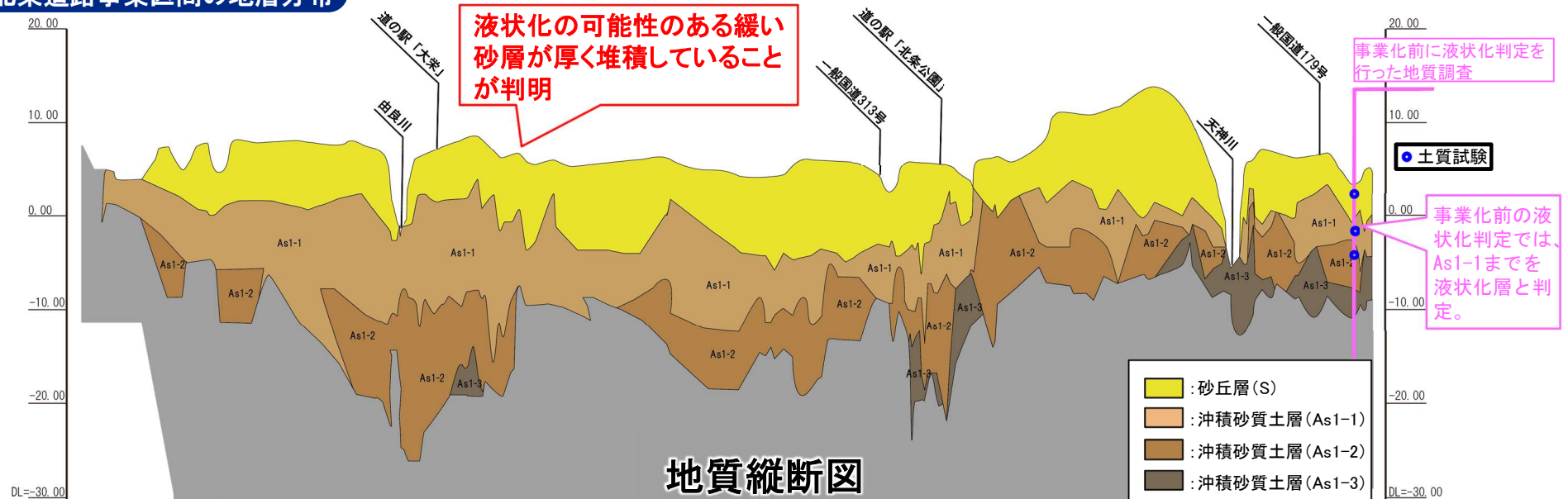
液状化範囲の判明

●平成29年度以降に北条道路全線に渡り地質調査を実施した結果、液状化の可能性のある緩い砂層が厚く堆積していることが判明した。

北条道路事業区間での地質調査箇所



北条道路事業区間の地層分布



5. コスト増加の要因

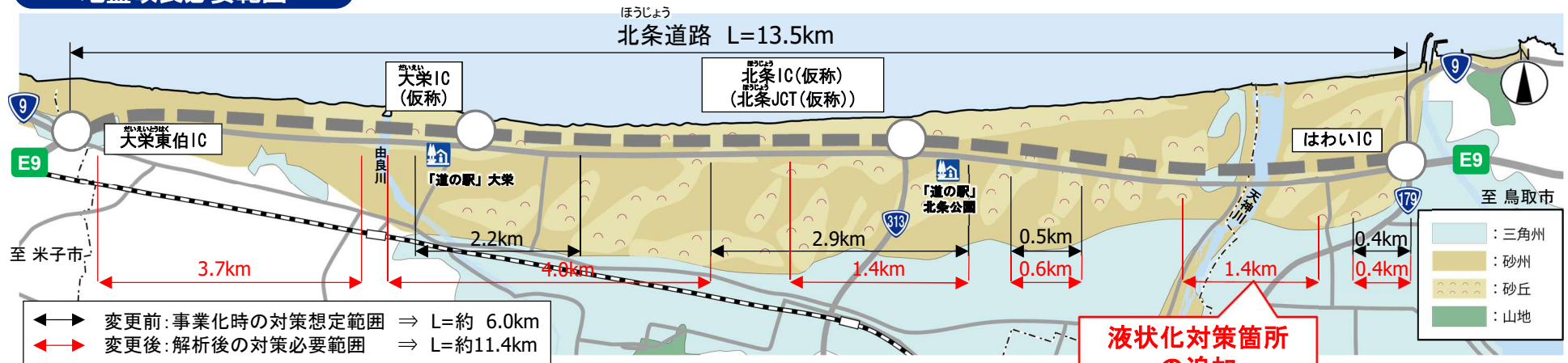
(1) 液状化対策の追加(3/3)

液状化対策の変更

約150億円の増額

● 追加地質調査により、液状化層の厚さを見直し、盛土の安定解析を実施した結果、液状化対策の範囲、深度の変更が必要となった。

地盤改良必要範囲

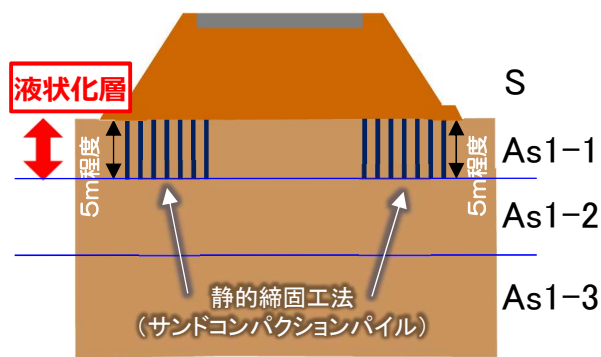


← 変更前: 事業化時の対策想定範囲 ⇒ L=約 6.0km
 → 変更後: 解析後の対策必要範囲 ⇒ L=約11.4km

液状化対策箇所の追加

■ 地盤対策イメージ

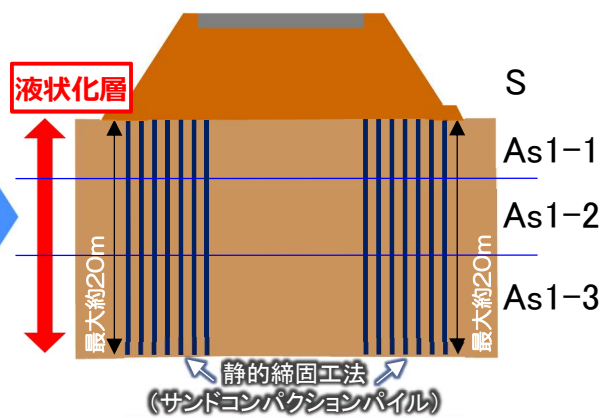
変更前



液状化対策は、As1-1層まで対策

レベル2地震動の液状化
に対する盛土の安定解析

変更後



液状化対策は、As1-3層まで対策

■ 地層概要

地層名	記号	記事
砂丘層	S	比較的緩い(N<20程度)砂層。細砂から粗砂主体で一部細礫を含む。
沖積砂質土層	As1-1	比較的緩い(N<30程度)砂層。部分的に貝殻含む。平均N値は20程度。
沖積砂質土層	As1-2	比較的締まった(N≥30)砂層。部分的に貝殻含む。平均N値は48程度。
沖積砂質土層	As1-3	比較的緩い(N<30)砂層。平均N値は14程度。
沖積砂質土層	As2-1	比較的緩い(N<30程度)砂層。平均N値は18程度。

■ 対象数量

当初: 静的締固工法 (H=5m) 約70,000m³
 変更: 静的締固工法 (H=20m) 約505,000m³

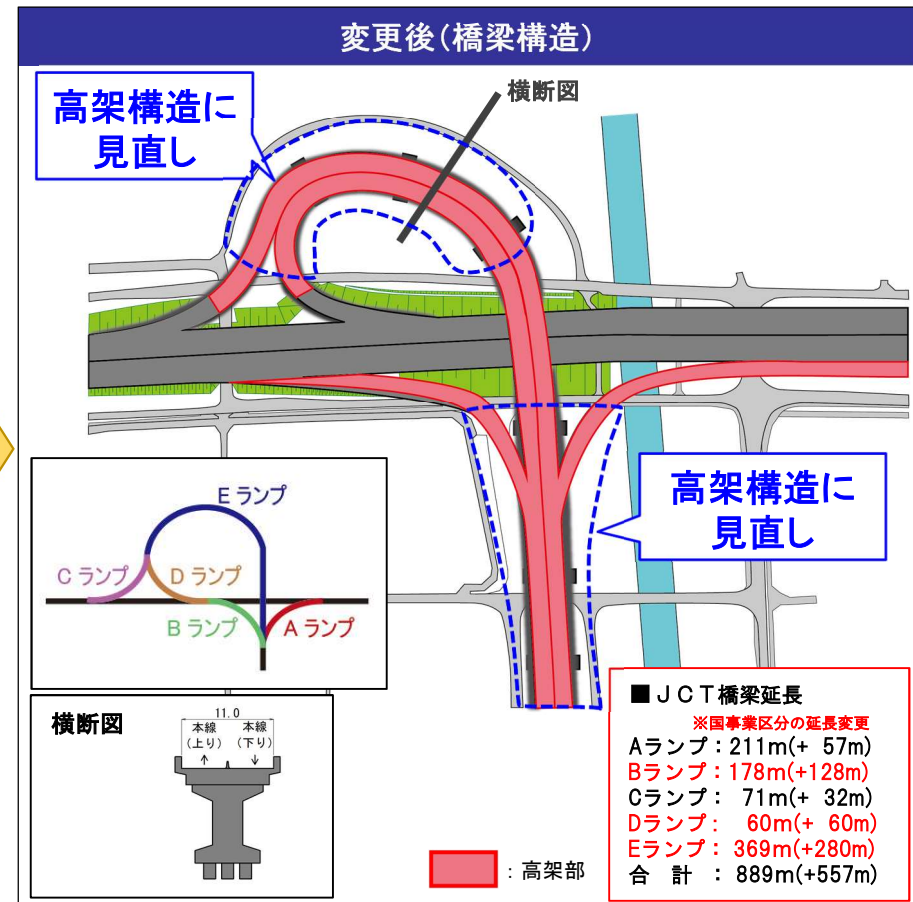
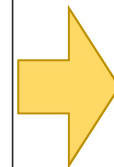
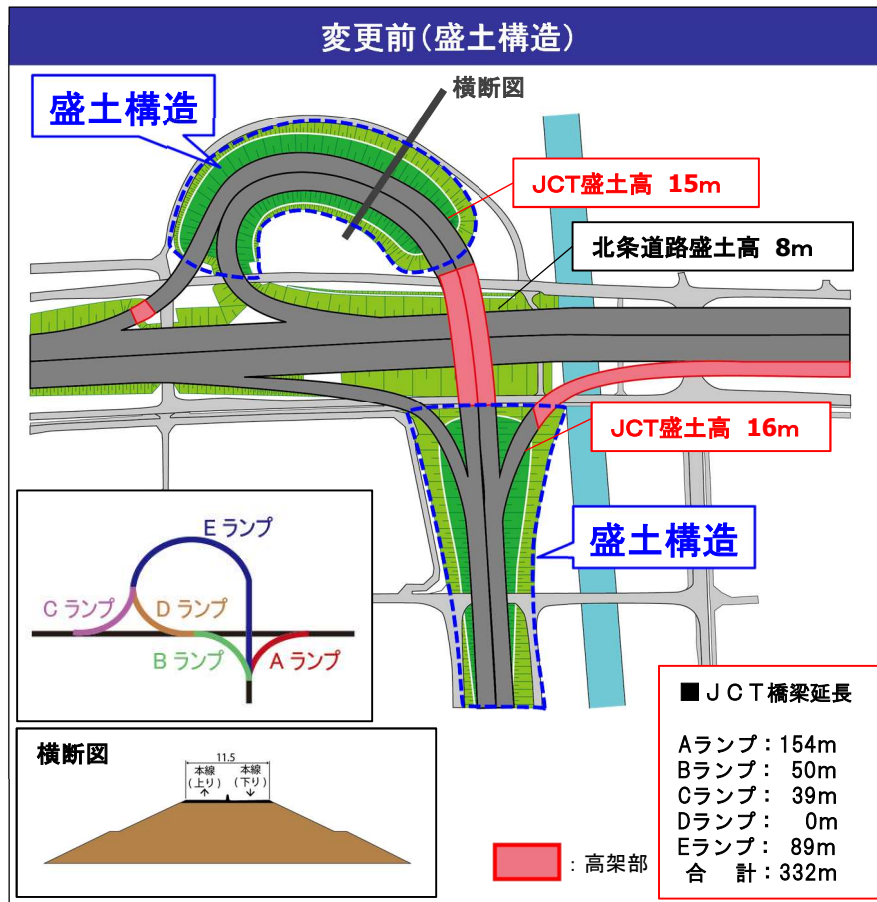
5. コスト増加の要因

(2)北条JCT構造の変更

北条JCT構造の変更

約10億円の増額

- 追加地質調査により、盛土区間で液状化する砂層が厚く堆積していることが確認され、盛土構造では大規模地盤改良が必要となることが判明した。
- 「盛土+地盤改良」と「橋梁」を比較検討した結果、橋梁形式が経済的であり、橋梁構造に見直しを行った。



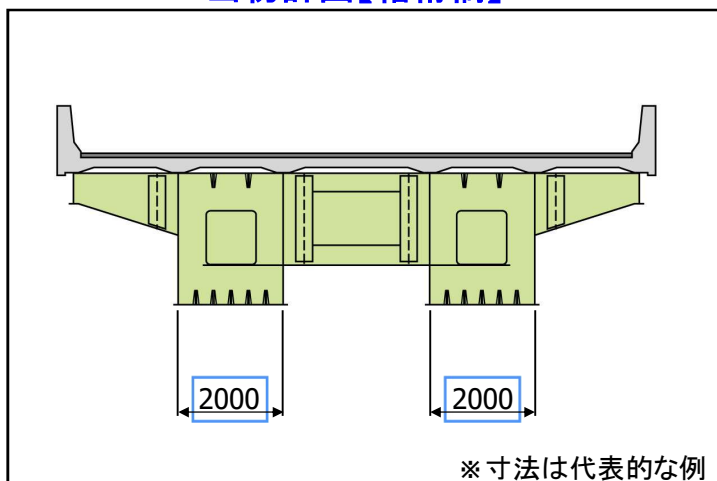
6. コスト縮減に対する取組

(1) 橋梁の合理化構造形式の採用

約0.5億円の縮減

● 橋梁の構造形式に関して、箱桁橋から合理化された構造形式の細幅箱桁に変更することで、コスト縮減を実施

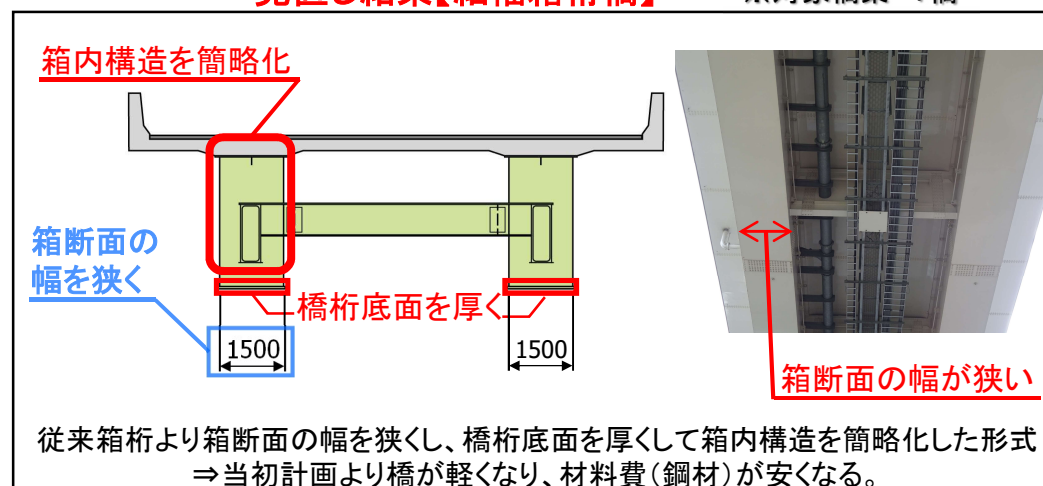
当初計画【箱桁橋】



新たな技術開発

見直し結果【細幅箱桁橋】

※対象橋梁 1橋



7. 今回のとりまとめ結果

●3便益による費用便益比及び、計画交通量等を整理。

◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	JCT間 (鳥取IC～米子JCT)		北条道路	
	全体事業	残事業	全体事業	残事業
費用 (C)	487	376	487	376
事業費	440	328	440	328
維持管理費	48	48	48	48
便益額 (B)	645	645	645	645
走行時間短縮便益	448	448	448	448
走行経費減少便益	144	144	144	144
交通事故減少便益	53	53	53	53
費用便益比	1.3	1.7	1.3	1.7

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費(燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費)の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失(運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額等)が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆計画交通量 等

	計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C
JCT間 (鳥取IC～米子JCT)	21,700台/日～28,800台/日	約524億円	487億円	645億円	1.3 (1.7)
北条道路	21,700台/日～28,800台/日	約524億円	487億円	645億円	1.3 (1.7)

※基準年:R3年

7. 今回のとりまとめ結果

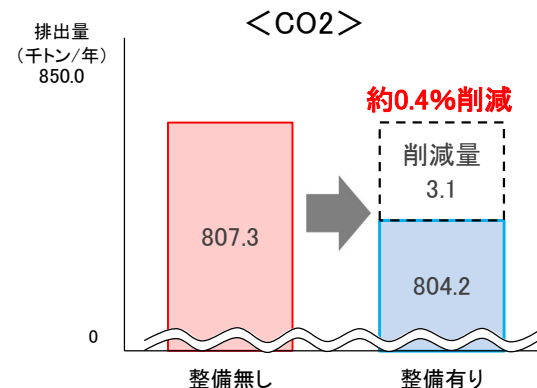
●従来の3便益に加えて、「貨幣換算しない定性的な効果」を整理。

環境への負荷低減

環境への影響を考慮した効果

北条道路整備に伴う
速度向上による地球環境(CO2)の
改善効果を算定

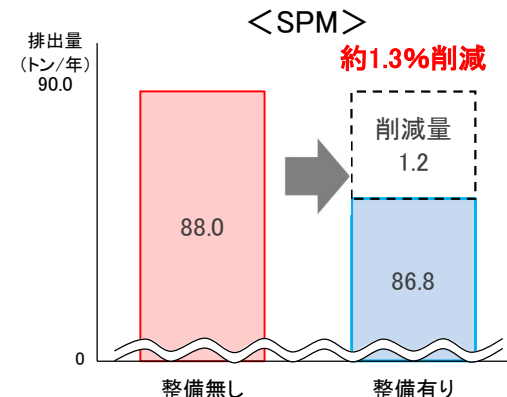
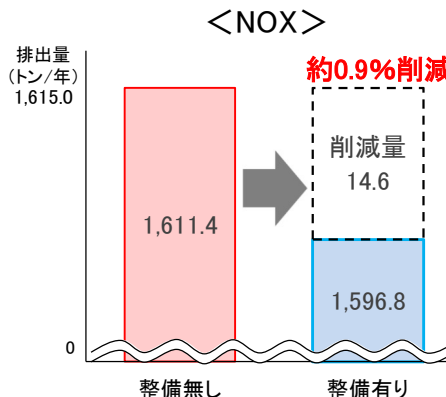
[CO2排出量: 約3.1千トン/年]
(約0.4%削減)



沿道環境の改善

[NOX排出量: 約14.6トン/年]
(約0.9%削減)

[SPM排出量: 約1.2トン/年]
(約1.3%削減)



緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

鳥取県の第一次緊急輸送道路に位置付けられており、国道9号が通行止になった場合に迂回を強いられる区間の代替路線となる。

◆前回評価時との比較(鳥取IC～米子JCT)

	新規採択時評価 (平成28年度)	今回再評価 (令和3年度)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=31km	L=13.5km	・評価対象区間の変更
計画交通量	22,400～29,400 台/日	21,700～28,800 台/日	・評価対象区間の変更 ・将来交通需要推計ベースの変更 (H17全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約1,629億円	約524億円	・評価対象区間の変更
総費用 (C)	646億円	487億円	・評価対象区間の変更 ・総事業費の増加 ・基準年の変更(H26基準からR3基準)
総便益 (B)	1,975億円	645億円	・評価対象区間の変更 ・将来交通需要推計ベースの変更 (H17全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H26基準からR2基準) ・最新の事業化ネットワークを反映
費用対効果 (B/C)	3.1	1.3	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値
 ※前回評価時の数値は平成28年度費用便益分析算定時点

◆前回評価時との比較(北条道路 単区間)

	新規採択時評価 (平成28年度)	今回再評価 (令和3年度)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=13.5km	L=13.5km	—
計画交通量	23,500～29,400 台/日	21,700～28,800 台/日	<ul style="list-style-type: none"> ・将来交通需要推計ベースの変更 (H17全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・最新の事業化ネットワークを反映
総事業費	約364億円	約524億円	<ul style="list-style-type: none"> ・液状化対策の追加 ・北条JCT構造の変更による事業費増加
総費用 (C)	283億円	487億円	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費の増加 ・基準年の変更(H26基準からR3基準)
総便益 (B)	666億円	645億円	<ul style="list-style-type: none"> ・将来交通需要推計ベースの変更 (H17全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H26基準からR2基準) ・最新の事業化ネットワークを反映
費用対効果 (B/C)	2.3	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

※前回評価時の数値は平成28年度費用便益分析算定時点

一般国道9号 北条道路

〔鳥取県への意見照会と回答〕

国中整企画第52号
国中整港計第10号
令和3年8月30日

鳥取県知事 様

国土交通省
中国地方整備局長
(公印省略)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針
(原案)の作成に係る意見照会について (依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、令和3年10月12日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道9号 北条道路	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ご意見の送付期限：令和3年9月27日（月）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

建設専門官 高崎（内線：3153）

主査 武嶋（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-511-6359

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

令和3年9月22日

国土交通省 中国地方整備局長 様

鳥取県知事

(公印省略)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る
意見照会について（回答）

平素から当県の道路行政の推進につきまして、格別の御配慮をいただき厚くお礼申し上げます。
令和3年8月30日付国中整企画第52号、国中整港計第10号で依頼ありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

1. 回答

「一般国道9号 北条道路」の事業「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

2. 理由

「一般国道9号 北条道路」は、日本海国土軸の一部を形成し国土強靱化に資するとともに、人流・物流を活性化し当県の産業活動及び広域観光に大きく寄与する重要な社会インフラであることから、事業の「継続」について異存ありません。

3. 意見

平成28年10月に発生した鳥取県中部地震では被災地の復旧・復興を支える高速道路ネットワーク整備の必要性を改めて認識したところであり、地元自治体が一体となって事業進捗に向けた地元調整や埋蔵文化財調査等の協力を行ってまいります。

当該事業について、令和8年度開通が公表されているところですが、コスト縮減を図りつつ一日も早い供用開始にご尽力をいただきますようお願いいたします。



担当 県土整備部道路企画課 市田

電話 0857-26-7696

ファクシミリ 0857-26-7624