

一般国道9号 鳥取西道路

一般国道9号 鳥取西道路（Ⅱ期）

一般国道9号 鳥取西道路（Ⅲ期）

道路建設事業の再評価項目調書

| | | | | | | |
|---|------------------------------------|--|--|--------------|------------------|--|
| 事業名 | 一般国道 9号 鳥取西道路 | 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：鳥取県鳥取市本高 至：鳥取県鳥取市松原 | 延長 | 7.0 km | | | |
| 事業概要 | | | | | | |
| <p>一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 鳥取西道路は、鳥取県鳥取市本高と鳥取市松原を結ぶ延長7.0kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p> | | | | | | |
| H17年度事業化 | | H17年度都市計画決定 | | H19年度用地着手 | | |
| H20年度工事着手 | | | | | | |
| 全体事業費 | 約497億円 | 事業進捗率 (H28年度末見込) | 82% | 供用済延長 | 1.8 km | |
| 計画交通量 | 12,000～24,000台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 7.5 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 96/545億円 事業費：79/522億円 維持管理費：17/23億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 715/746億円 走行時間短縮便益：497/515億円 走行経費減少便益：148/156億円 交通事故減少便益：70/75億円 | 基準年 平成28年 | | |
| 感度分析の結果 | | | | | | |
| (事業全体) 交通量：B/C=1.2～1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.4(事業期間±20%) | | | (残事業) 交通量：B/C=6.3～8.7(交通量±10%) 事業費：B/C=6.9～8.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=7.2～7.7(事業期間±20%) | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | |
| <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される</p> <p>②物流効率化の支援 ・鳥取市から境港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「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</p> <p>④個性ある地域の形成 ・境港から鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺（H27 観光入込み客数：301万人/年）等へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・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</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模事業（一般国道9号 鳥取西道路（Ⅱ期）、鳥取西道路（Ⅲ期））と一体的に整備する必要がある ・「鳥取県の将来ビジョン（追補版）（H26.10）」、「第10次鳥取市総合計画（H28.4）」に位置づけられている</p> | | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

鳥取市長など4市5町1村の首長で構成される国道9号整備・山陰自動車道建設促進鳥取県期成会など複数の団体から鳥取西道路の早期完成の要望を受けている。

鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

平成28年10月21日に発生した鳥取県中部地震を踏まえ、大規模災害時のリダンダンシーを確保するため、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す。

一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）及び一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）の整備は、山陰道の一部として日本海国土軸形成による国土強靱化に寄与するとともに、人流・物流の活性化による地域経済への好循環や生産性の向上をもたらす重要な社会インフラであることから、引き続き早期整備が必要です。

引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、地元や関係機関との円滑な調整はもとより、新技術の導入や施工の効率化等によるコスト縮減を図られる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

H24年度に鳥取自動車道（中国横断自動車道姫路鳥取線）が全線開通。
 H25年度に山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間、赤碕中山IC～名和IC間）及び山陰近畿道駈馳山バイパスが開通。
 H27年度に山陰近畿道（岩美IC～浦富IC間）が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度末で事業全体の進捗率は82%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事着手をしており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト縮減を図り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。

道路建設事業の再評価項目調書

| | | | | | |
|--|------------------------------------|---|--|----------------|------------------|
| 事業名 | 一般国道 9 号 鳥取西道路（Ⅱ期） | 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：鳥取県鳥取市松原 至：鳥取県鳥取市気高町下坂本 | 延長 | 5.9 km | | |
| 事業概要 | | | | | |
| <p>一般国道 9 号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約 730 km の主要幹線道路である。 鳥取西道路（Ⅱ期）は、鳥取県鳥取市松原と鳥取市気高町下坂本を結ぶ延長 5.9 km の自動車専用道路である。</p> <p>事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p> | | | | | |
| H19 年度事業化 | | H17 年度都市計画決定 | | H20 年度用地着手 | |
| H22 年度工事着手 | | | | | |
| 全体事業費 | 約 381 億円 | 事業進捗率 (H28 年度末見込) | 73% | 供用済延長 | 0.0 km |
| 計画交通量 | 23,700 台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 7.2 | (3 便益) 総費用 (残事業)/(事業全体) 108/386 億円 事業費：90/368 億円 維持管理費：18/18 億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 777/777 億円 走行時間短縮便益：507/507 億円 走行経費減少便益：181/181 億円 交通事故減少便益：89/89 億円 | 基準年 平成 28 年 | |
| 感度分析の結果 | | | | | |
| (事業全体) 交通量：B/C=1.8~2.3(交通量±10%) 事業費：B/C=2.0~2.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.9~2.1(事業期間±20%) | | | (残事業) 交通量：B/C=6.3~8.1(交通量±10%) 事業費：B/C=6.6~7.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=7.0~7.5(事業期間±20%) | | |
| 事業の効果等 | | | | | |
| <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間の削減が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鳥取市から境港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格幹線道路「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 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・境港から鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺（H27 観光入込み客数：301 万人/年）等へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療機関（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が期待される <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第 1 次緊急輸送道路である国道 9 号の代替路線として機能する <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂ 排出量の削減が期待される <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO_x 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 <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模事業（一般国道 9 号 鳥取西道路、鳥取西道路（Ⅲ期））と一体的に整備する必要がある ・「鳥取県の将来ビジョン（追補版）（H26.10）」、「第 10 次鳥取市総合計画（H28.4）」に位置づけられている | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

鳥取市長など4市5町1村の首長で構成される国道9号整備・山陰自動車道建設促進鳥取県期成会など複数の団体から鳥取西道路の早期完成の要望を受けている。

鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

平成28年10月21日に発生した鳥取県中部地震を踏まえ、大規模災害時のリダンダンシーを確保するため、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す。

一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）及び一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）の整備は、山陰道の一部として日本海国土軸形成による国土強靱化に寄与するとともに、人流・物流の活性化による地域経済への好循環や生産性の向上をもたらす重要な社会インフラであることから、引き続き早期整備が必要です。

引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、地元や関係機関との円滑な調整はもとより、新技術の導入や施工の効率化等によるコスト削減を図られる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

H24年度に鳥取自動車道（中国横断自動車道姫路鳥取線）が全線開通。

H25年度に山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間、赤碕中山IC～名和IC間）及び山陰近畿道駈馳山バイパスが開通。

H27年度に山陰近畿道（岩美IC～浦富IC間）が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度末で事業全体の進捗率は73%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事着手をしており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト削減を図り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。

道路建設事業の再評価項目調書

| | | | | | | |
|---|------------------------------------|---------------------|--|-----------|---|------------------|
| 事業名 | 一般国道9号 鳥取西道路（Ⅲ期） | | 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：鳥取県鳥取市気高町下坂本 至：鳥取県鳥取市青谷町青谷 | | | 延長 | 6.4 km | |
| 事業概要 | | | | | | |
| <p>一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 鳥取西道路（Ⅲ期）は、鳥取県鳥取市気高町下坂本と鳥取市青谷町青谷を結ぶ延長6.4kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p> | | | | | | |
| H20年度事業化 | | H17年度都市計画決定 | | H23年度用地着手 | | H23年度工事着手 |
| 全体事業費 | 約387億円 | 事業進捗率 (H28年度末見込) | 72% | 供用済延長 | 0.0 km | |
| 計画交通量 | 22,000～22,100台/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 4.9 | (3便益) 総費用 | (残事業)/(事業全体) 115/390億円 事業費：94/369億円 維持管理費：21/21億円 | 総便益 | (残事業)/(事業全体) 559/559億円 走行時間短縮便益：327/327億円 走行経費減少便益：153/153億円 交通事故減少便益：80/80億円 | 基準年 平成28年 |
| 感度分析の結果 | | | | | | |
| <p>(事業全体) 交通量：B/C=1.2～1.7(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=4.1～5.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.4～1.5(事業費±10%) 事業費：B/C=4.5～5.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3～1.6(事業期間±20%) 事業期間：B/C=4.7～5.0(事業期間±20%)</p> | | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | | |
| <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される</p> <p>②物流効率化の支援 ・鳥取市から境港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「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</p> <p>④個性ある地域の形成 ・境港から鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺（H27 観光入込み客数：301万人/年）等へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・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</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模事業（一般国道9号 鳥取西道路、鳥取西道路（Ⅱ期））と一体的に整備する必要がある ・「鳥取県の将来ビジョン（追補版）（H26.10）」、「第10次鳥取市総合計画（H28.4）」に位置づけられている</p> | | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見

鳥取市長など4市5町1村の首長で構成される国道9号整備・山陰自動車道建設促進鳥取県期成会など複数の団体から鳥取西道路の早期完成の要望を受けている。

鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

平成28年10月21日に発生した鳥取県中部地震を踏まえ、大規模災害時のリダンダンシーを確保するため、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す。

一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）及び一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）の整備は、山陰道の一部として日本海国土軸形成による国土強靱化に寄与するとともに、人流・物流の活性化による地域経済への好循環や生産性の向上をもたらす重要な社会インフラであることから、引き続き早期整備が必要です。

引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、地元や関係機関との円滑な調整はもとより、新技術の導入や施工の効率化等によるコスト削減を図られる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

H24年度に鳥取自動車道（中国横断自動車道姫路鳥取線）が全線開通。

H25年度に山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間、赤碕中山IC～名和IC間）及び山陰近畿道駈馳山バイパスが開通。

H27年度に山陰近畿道（岩美IC～浦富IC間）が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度末で事業全体の進捗率は72%となる見込みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在は工事着手をしており、早期開通を目指し事業を推進する。

施設の構造や工法の変更等

今後の実施にあたっては、コスト削減を図り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。

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)

事業再評価 重点審議

平成28年12月

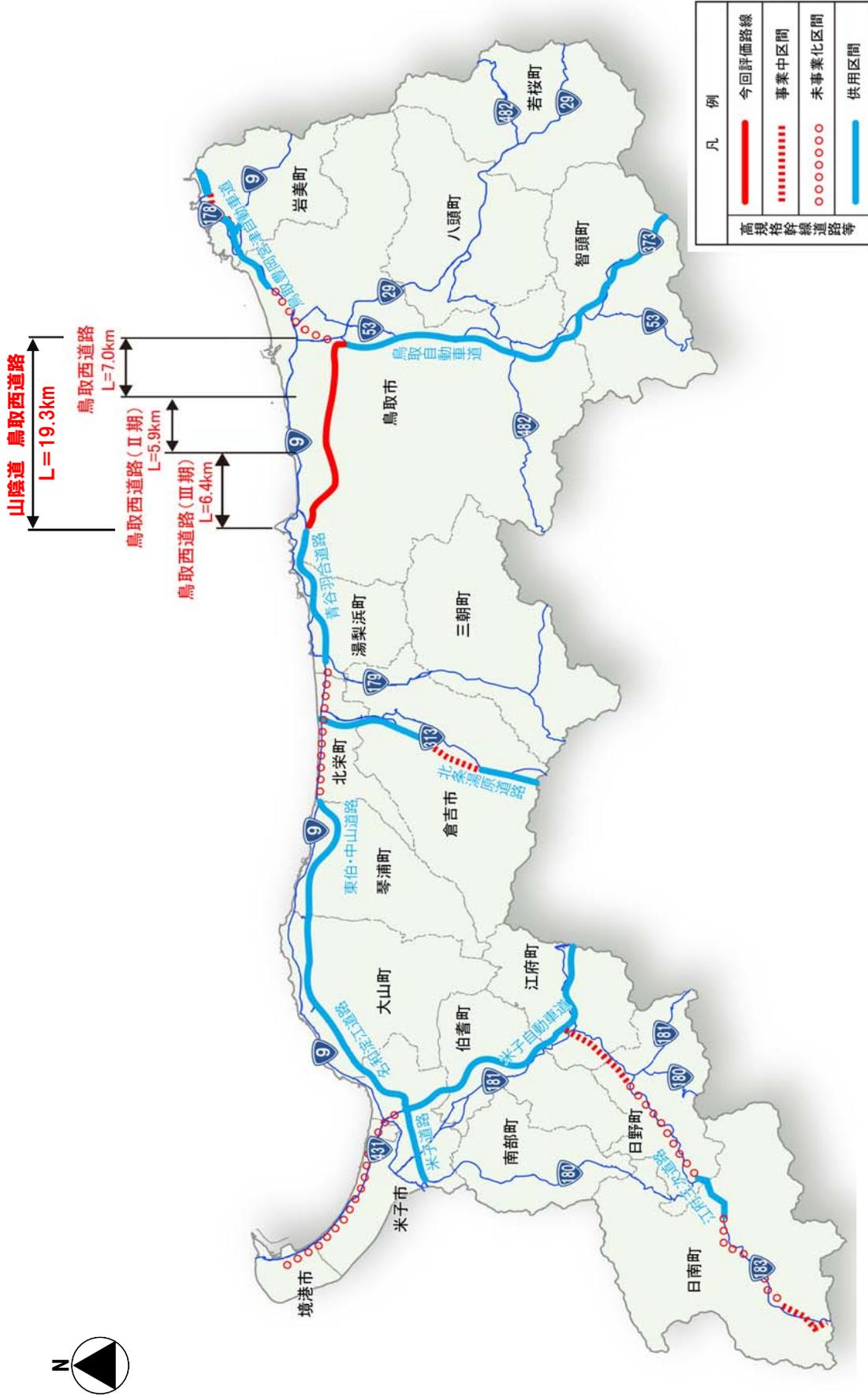
国土交通省 中国地方整備局

1. 事業概要

一般国道9号 鳥取西道路

(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までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。
- ・鳥取西道路、鳥取西道路(II期)、鳥取西道路(III期)は、鳥取県東部に位置し、鳥取県鳥取市本高と鳥取市青谷町あおや青谷を結ぶ全延長19.3kmの自動車専用道路である。



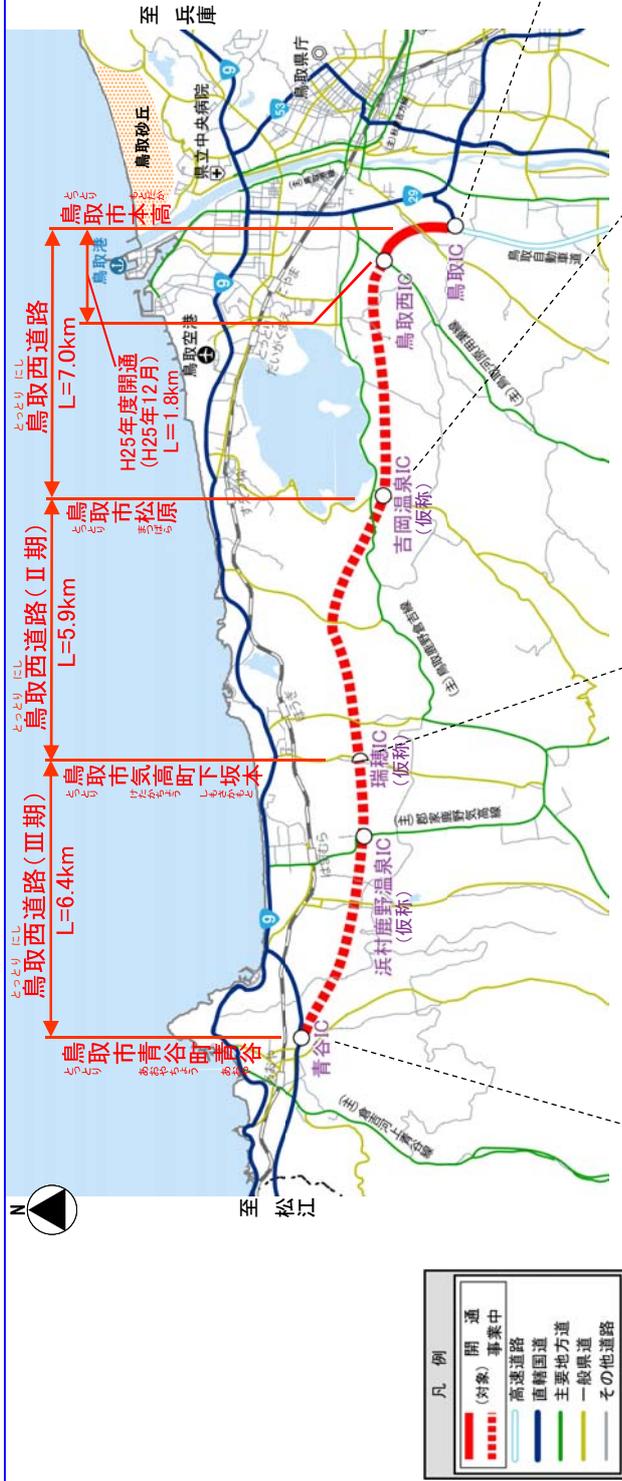
1. 事業概要

鳥取西道路

(4) 事業の経緯

鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

- ・都市計画道路鳥取青谷線として平成17年6月に都市計画決定され、平成17年度から順次、事業着手している。
- ・平成25年12月には鳥取西道路の鳥取IC～鳥取西IC間の延長1.8kmを開通している。



| 年度 | 区間 | 事業経緯 |
|--------|-------------------------------|------------------------------|
| 平成17年度 | 鳥取西道路(Ⅲ期) 瑞穂IC(仮称)～青谷IC | 都市計画決定 鳥取青谷線L=約20km(平成17年6月) |
| 平成19年度 | | 事業着手 |
| 平成20年度 | | 用地着手 |
| 平成22年度 | | 再評価 |
| 平成23年度 | | 工事着手 |
| 平成25年度 | | 再評価 |
| | 鳥取西道路(Ⅱ期) 吉岡温泉IC(仮称)～瑞穂IC(仮称) | 鳥取IC～鳥取西IC開通 |
| | 鳥取西道路 鳥取IC～吉岡温泉IC(仮称) | 事業着手 |
| | | 用地着手 |
| | | 工事着手 |

【参考】主な周辺状況の変化

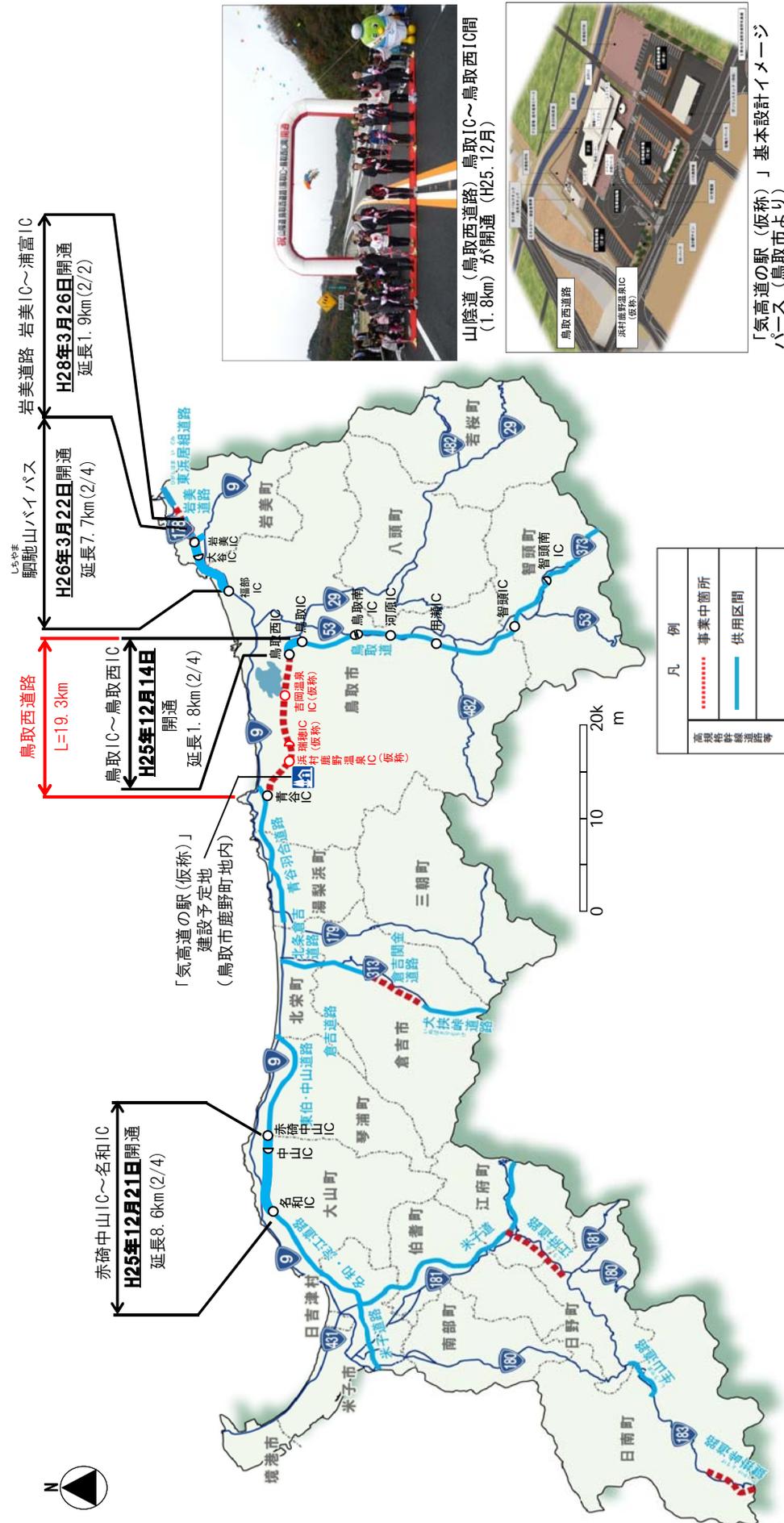
とっとりにし 鳥取西道路

一般国道9号

(1) 前回評価時 (H25年度) から現在の主な周辺状況の変化

とっとりにし 鳥取西道路 (Ⅱ期)
とっとりにし 鳥取西道路 (Ⅲ期)

- ・平成25年12月、山陰道の鳥取IC～鳥取西IC間(1.8km)及び赤碕中山IC～名和IC間(8.6km)が開通。
- ・平成26年3月に山陰近畿道 駈馳山バイパス(7.7km)が開通。平成28年3月には、山陰近畿道 岩美道路の岩美IC～浦富IC間(1.9km)が開通。
- ・浜村鹿野温泉IC(仮称)近傍では、鳥取市による「気高道の駅(仮称)」整備計画が進められている。



※事業中箇所については付加車線は除く

「気高道の駅(仮称)」基本設計イメージ
パース(鳥取市より)

2. 事業の必要性

一般国道9号

鳥取西道路

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅲ期)

(1) 現状の課題

課題① 円滑なモビリティの確保

課題② 安全・安心の確保

課題③ 地域医療の支援

《整備効果》

整備効果① 交通の転換による渋滞の緩和

整備効果② 通行止めによる迂回の解消
安心した日常生活の確保

整備効果③ 救命搬送時間の短縮、安静搬送による患者負担の軽減

(2) 道路整備により期待される効果

④ 周辺地域の観光活性化支援

⑤ 企業活動の支援

整備効果④ 沿線観光地の周遊性向上の支援

整備効果⑤ 移動及び輸送の効率化による企業活動の支援

2. 事業の必要性

(1) 現状の課題

課題① 円滑なモビリティの確保(交通の転換による渋滞の緩和)

- ・鳥取西道路に並行する国道9号の交通量は約3万台/日と多く、混雑している状況にある。
- ・朝夕の通勤時間帯には、主要交差点の溝川交差点や下坂本交差点付近で速度低下による渋滞が発生している。
- ・終点付近の八束水交差点では、青谷ICランプと国道9号の合流により速度低下が発生している。
- ・鳥取西道路に通過交通が転換する事により、並行する国道9号では渋滞緩和が期待される。

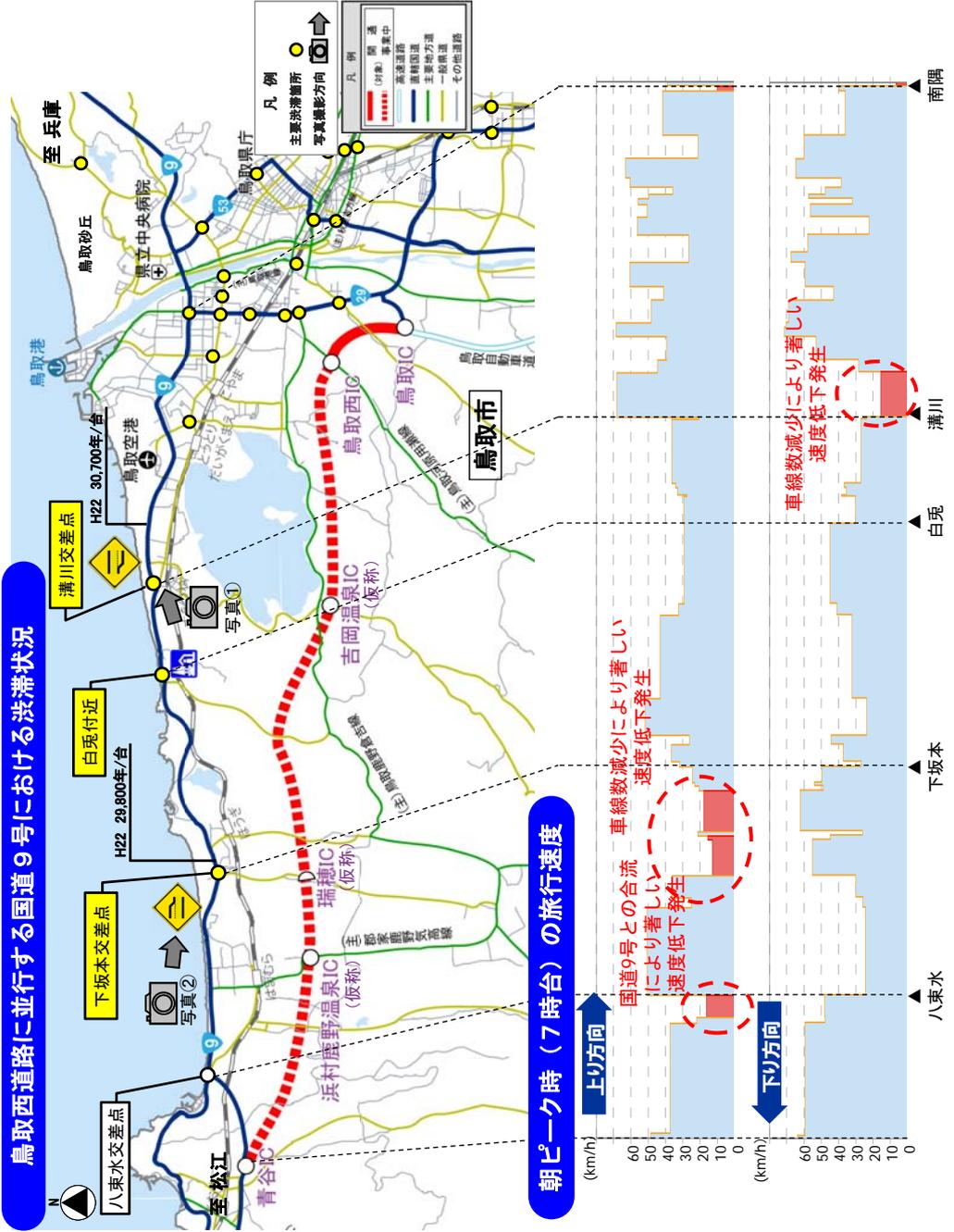
一般国道9号

鳥取西道路

鳥取西道路(Ⅱ期)

鳥取西道路(Ⅲ期)

鳥取西道路に並行する国道9号における渋滞状況



写真① 国道9号溝川交差点



写真② 国道9号下坂本交差点付近



2. 事業の必要性

一般国道9号

鳥取西道路

(1) 現状の課題

鳥取西道路(Ⅱ期)
鳥取西道路(Ⅲ期)

課題② 安全・安心の確保(通行止めによる迂回の解消、安心した日常生活の確保)

- ・国道9号では事故による通行止めが平均2.9回／年発生。また、冬季にはスタック車両による通行障害も発生している。主要な幹線道路が1本しかなく、リダンダンシー(代替路)が弱い(代替路)が弱いため、通行止め時は渋滞や大幅な迂回が発生し日常生活に支障をきたす。
- ・広域なネットワークを担う山陰道の整備により、災害発生時の避難・救援ルートの確保が期待される。

国道9号南隈交差点～青谷間の全面通行止め実績と迂回状況

| 発生年度 | 全面通行止め | | 片側通行止め | |
|------|--------|---------|--------|--------|
| | 件数 | 規制時間 | 件数 | 規制時間 |
| H18 | 4 | 5時間51分 | - | - |
| H19 | - | - | - | - |
| H20 | - | - | - | - |
| H21 | 1 | 54分 | 1 | 2時間26分 |
| H22 | 5 | 5時間51分 | - | - |
| H23 | 3 | 6時間17分 | - | - |
| H24 | 3 | 2時間27分 | 3 | 1時間52分 |
| H25 | 1 | 34分 | - | - |
| H26 | 2 | 2時間39分 | 2 | 1時間22分 |
| H27 | 2 | 3時間43分 | 2 | 4時間 |
| 合計 | 21 | 27時間25分 | 8 | 9時間40分 |
| 平均 | 2.1 | 2時間45分 | 0.8 | 58分 |

※1: 事故・災害による通行規制を対象

合計2.9回

国道9号通行止め時の迂回路の状況



県道鳥取鹿野倉吉線の状況(H18年11月)
最小車道幅員5.3mのため、大型車の離合困難

【写真②】追突事故による通行止め状況 (鳥取市気高町八束水地内 H18年11月)



青谷町側
鳥取市側

【写真①】スタック車両による渋滞状況 (鳥取市気高町地内 H23年1月)



スタックにより、大型車が立ち往生



国道9号通行止め時
(迂回路)
距離: 約56km
所要時間: 約74分
通常時の2.1倍

通常時(現況)
距離: 約27km
所要時間: 約35分

迂回路は県道以上の
道路で設定

※「状況」及び「迂回路」の所要
時間は、H22道路交通センサス
混雑時旅行速度より算出

| <凡 例> | |
|-------|-------------------------|
| | (鳥取西道路) 開通済み 事業中 |
| | 国道 |
| | 迂回路ルート |
| | 積雪時スタック箇所 |
| | 全面通行止め発生箇所 (H18~H27) |

2. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

⑤ 企業活動の支援(移動及び輸送の効率化による企業活動の支援)

- ・山陰道等の整備により、芝生の切り取りから短時間での運送・敷設が可能となり、品質の高い芝生地の提供が可能となっている。
- ・近年では関東地区への出荷割合も増加。
- ・今後も、鳥取西道路の整備(平成30年全線開通)により輸送の効率化が図られることで需要拡大に期待。

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. コスト増加の要因

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)

- ・鳥取西道路 総事業費(増額後): 497億円 今回増額: 79億円(約19%増)
- ・鳥取西道路Ⅱ期 総事業費(増額後): 381億円 今回増額: 68億円(約22%増)
- ・鳥取西道路Ⅲ期 総事業費(増額後): 387億円 今回増額: 80億円(約26%増)

■コスト増加の内訳

| 項目 | 増額 | 備考 |
|--------------------|-------|--|
| ① 埋蔵文化財調査の調査面積等の増加 | 48億円 | 鳥取西道路 : 33億円 鳥取西(Ⅲ期) : 15億円 |
| ② トンネル掘削補助工法の追加 | 75億円 | 鳥取西道路 : 5億円 鳥取西(Ⅱ期) : 54億円 鳥取西(Ⅲ期) : 16億円 |
| ③ 法面対策工の追加 | 50億円 | 鳥取西道路 : 28億円 鳥取西(Ⅱ期) : 14億円 鳥取西(Ⅲ期) : 8億円 |
| ④ 土質条件の見直し | 21億円 | 鳥取西道路 : 13億円 鳥取西(Ⅲ期) : 8億円 |
| ⑤ 付加車線設置計画の変更 | 33億円 | 鳥取西(Ⅲ期) : 33億円 |
| 合計 | 227億円 | 鳥取西道路 : 79億円 鳥取西(Ⅱ期) : 68億円 鳥取西(Ⅲ期) : 80億円 |

3. コスト増額に関する資料

一般国道9号

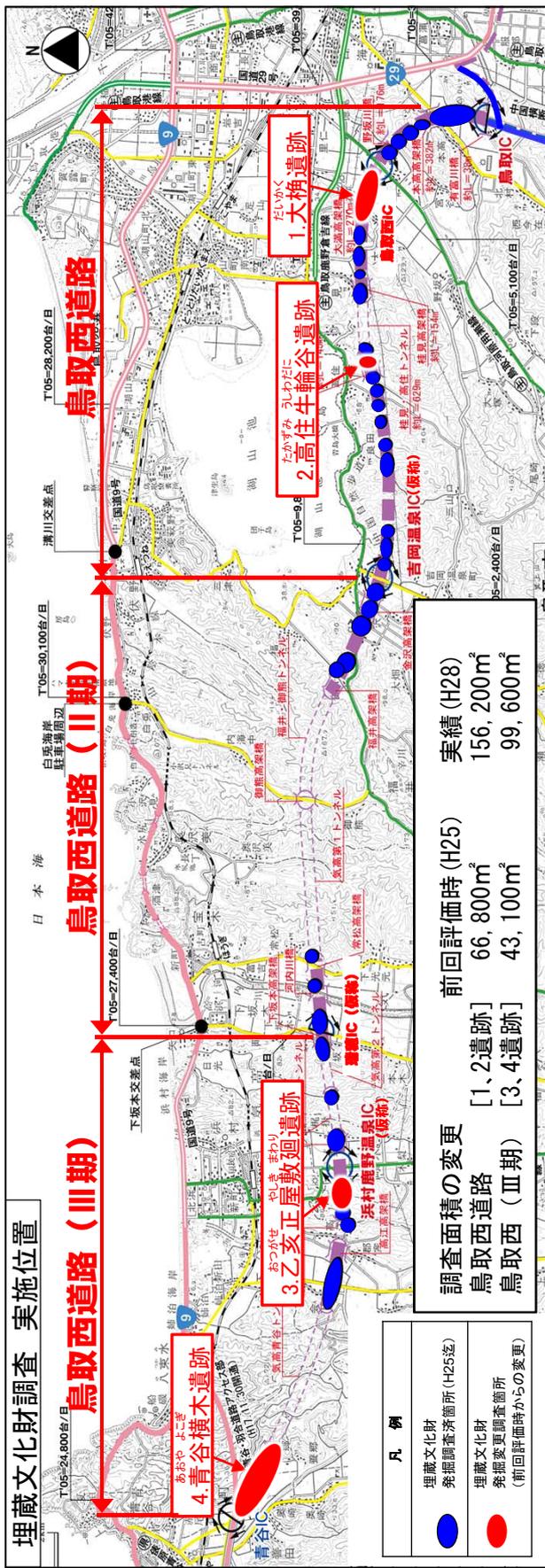
鳥取西道路

鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

① 埋蔵文化財調査の調査面積等の増加

約48億円の増額

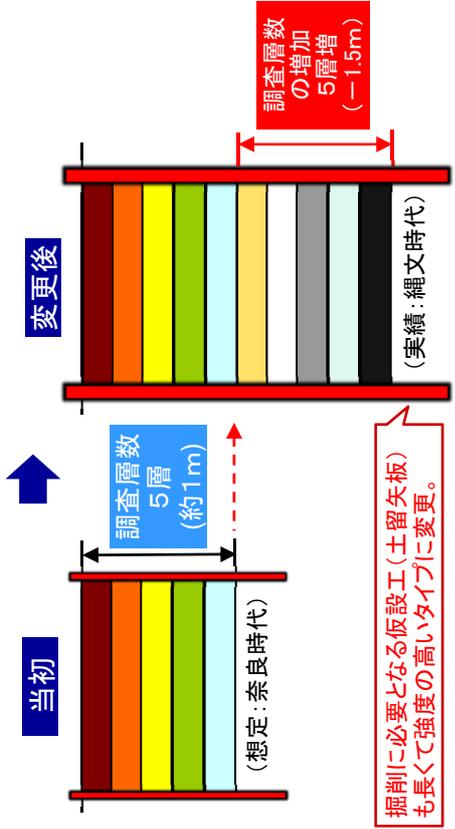
・工事により地形を改変する箇所において、試掘調査の結果、文献調査結果より古い遺跡の存在を確認。
⇒鳥取県(教育委員会)との協議により、調査面積及び仮設工(土留め矢板)を追加



写真



発掘調査の状況(大楠遺跡 H27.1月撮影)



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土砂の崩落及び大量の湧水が発生(トンネル4カ所)
 ⇒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



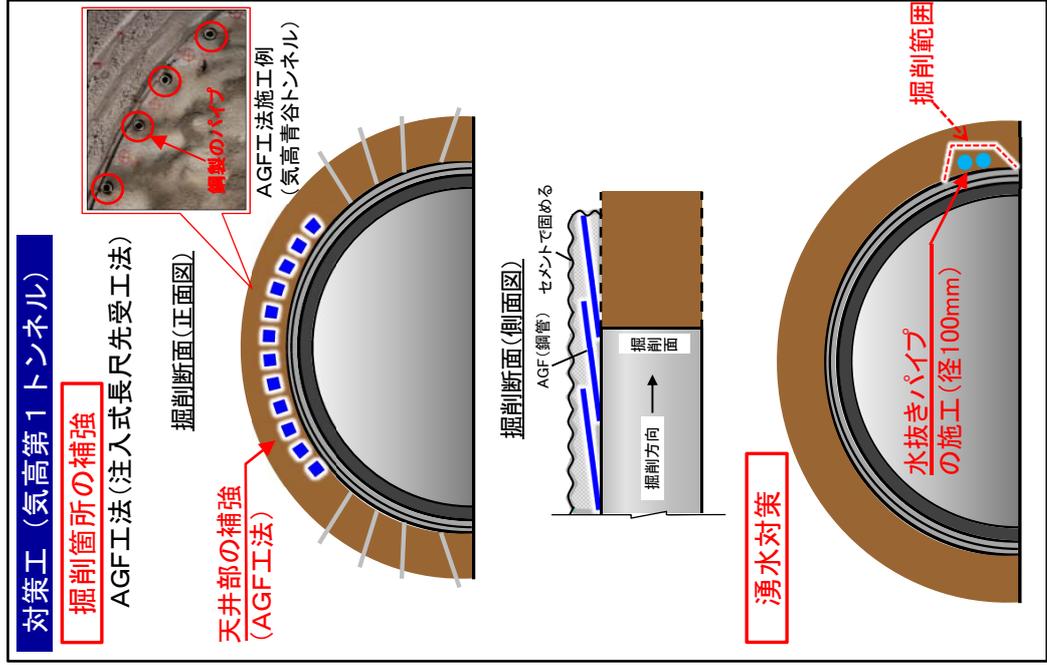
状況写真(気高第1トンネル)



写真1 掘削先端部の天井部分からの崩落



写真2 湧水発生状況(1時間あたり約130トンの出水)



<対策工数量>

■ 掘削箇所の補強 (AGF工法)

| トンネル(TN)名 | 数量 |
|----------------|-------|
| 鳥取西道路 桂見高住TN | 140 |
| 鳥取西道路Ⅱ期 福井御籠TN | 510 |
| 鳥取西道路Ⅲ期 気高第1TN | 860 |
| 鳥取西道路Ⅲ期 気高青谷TN | 730 |
| 数量合計 | 2,240 |

■ 湧水対策

| トンネル(TN)名 | 数量 |
|----------------|-----|
| 鳥取西道路Ⅱ期 気高第1TN | 720 |

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 法面対策工の追加

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土質で、地滑りの危険性が判明
 ⇒ 法面対策工(グラウンドアンカー工)の実施



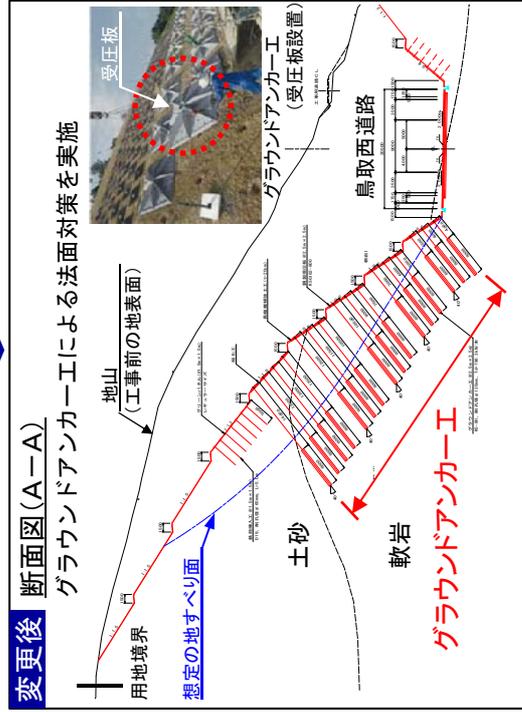
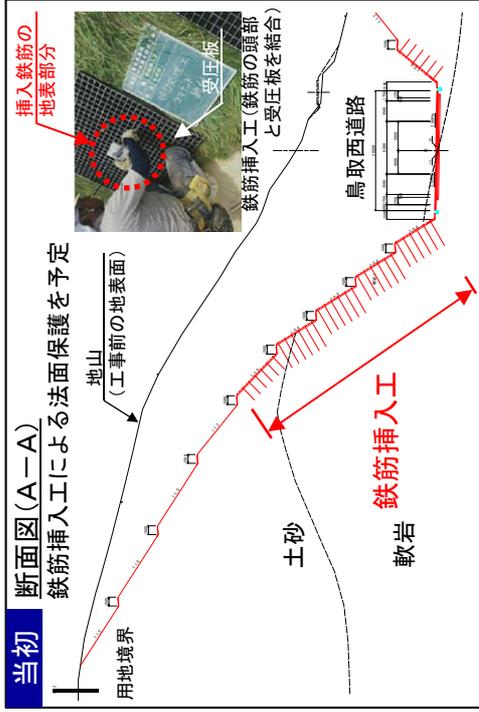
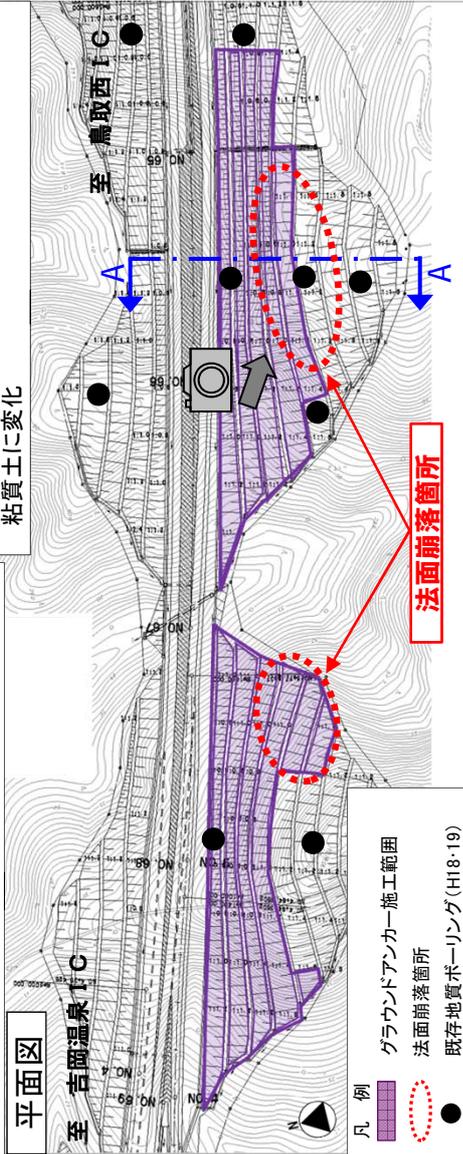
地山の崩落状況(H28年2月 松原地区)

| 法面対策工 箇所(地区)名 | 当初 数量 | 変更後 数量 |
|------------------------------|--------------|------------------|
| 鳥取西道路(松原地区) ・鉄筋挿入工 | 7,400本 0本 | 4,800本 2,000本 |
| ・グラウンドアンカー工(金沢地区) | 880本 | 0本 |
| ・鉄筋挿入工 | 0本 | 850本 |
| 鳥取西道路Ⅲ期(重山地区) ・グラウンドアンカー工 | 0本 | 220本 |

○特殊な土質



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



※グラウンドアンカーとは、地中の定着部と地表付近の受け板(受圧板)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

3. コスト増額に関する資料

一般国道9号

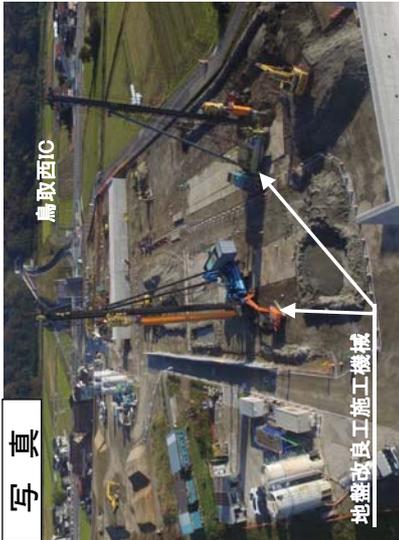
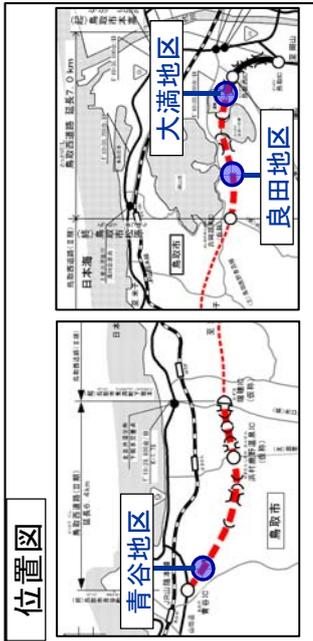
鳥取西道路

鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

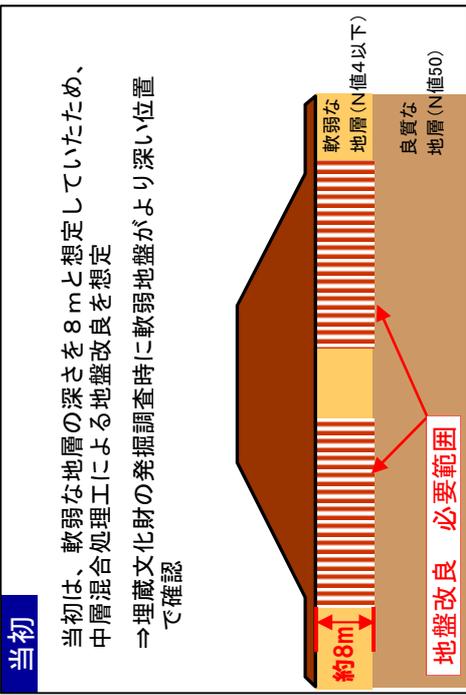
④ 土質条件の見直し

約21億円の増額

・H26年度に用地を取得した箇所において、地質調査を実施。軟弱な地層が深い位置まで分布している事が判明
⇒地盤改良工法の変更

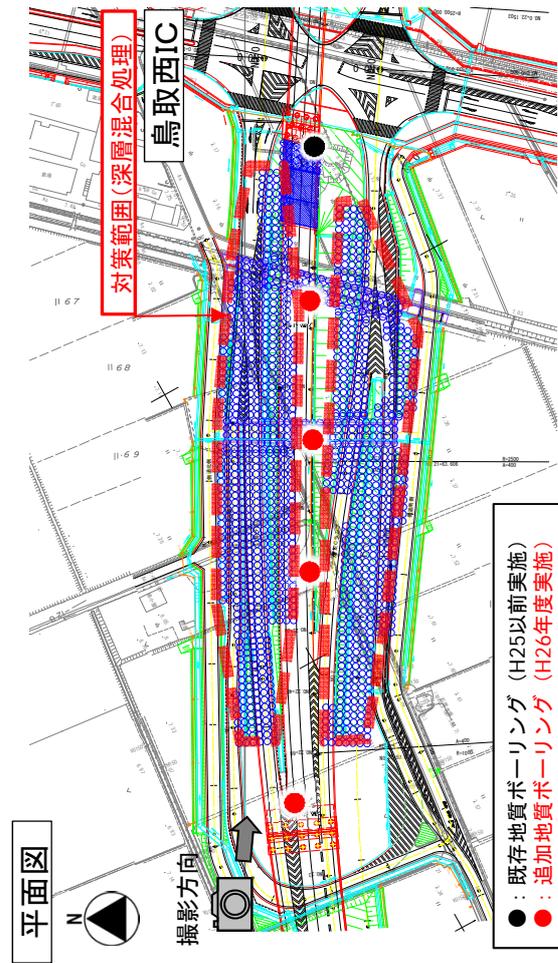


地盤改良(深層混合処理)工 施工状況 (鳥取西IC付近 大満地区)



当初

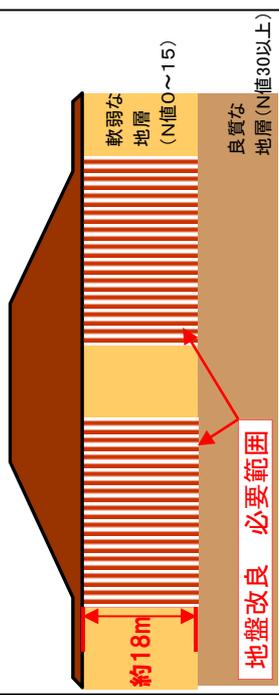
当初は、軟弱な地層の深さを8mと想定していたため、中層混合処理工による地盤改良を想定
⇒埋蔵文化財の発掘調査時に軟弱地盤がより深い位置で確認



平面図

変更後

追加ボーリング調査の結果、軟弱地盤の深さは18mと判明
⇒深層混合処理工による地盤改良工に変更するとともに、範囲も拡大



3. コスト増額に関する資料

一般国道9号 鳥取西道路

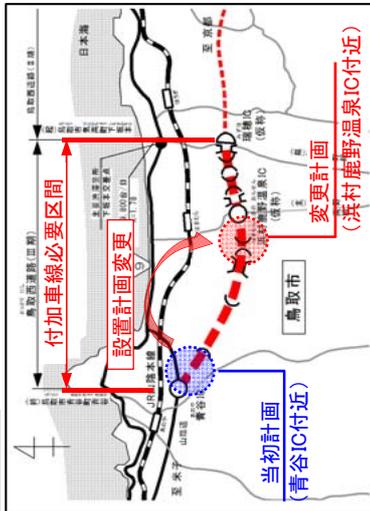
鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

⑤ 付加車線設置計画の変更

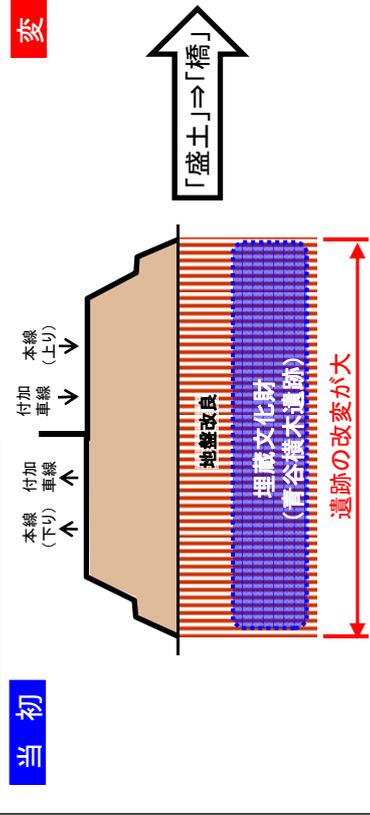
約33億円の増額

- ・当初、盛土の軟弱地盤対策により、埋蔵文化財範囲を広い範囲で改変する予定としていた。H25年度に鳥取県から、「青谷横木遺跡」の改変を最小限にするように要請があった。
- ・このため、①埋蔵文化財範囲の道路構造を盛土から橋へ変更した。この場合、当初予定の位置だと長大トンネル等を追加する必要があるため増額が約120億円となり、②付加車線の設置位置の検討(青谷IC⇒浜村鹿野温泉IC付近)を行い、結果約33億円の増額が必要となった。

位置図

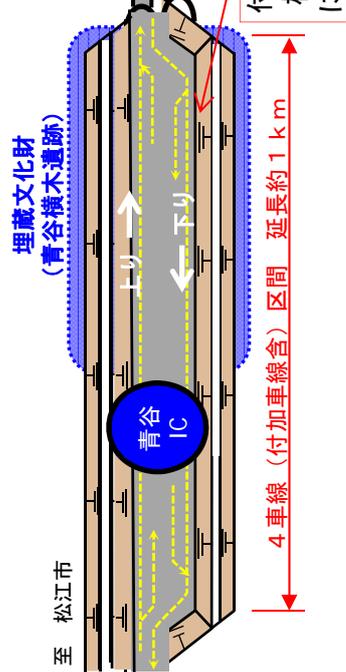


①道路構造の変更(青谷地区)

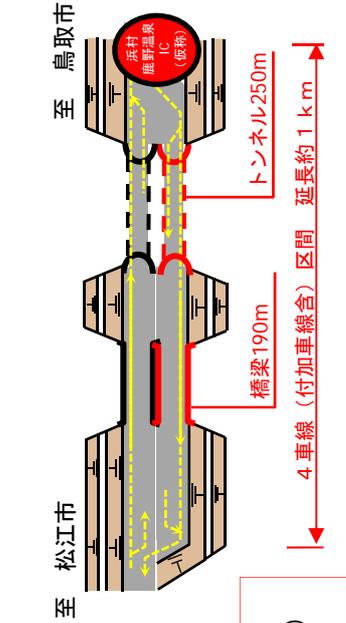


②付加車線設置位置の変更(青谷IC付近から浜村鹿野IC付近へ) 33億円の増加

当初

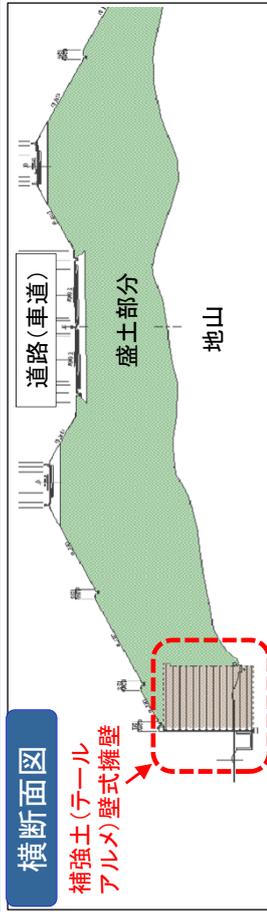


変更



■ 破碎岩を盛土材として利用することによりコスト縮減 <縮減額1.0億円>

- ・当初計画では、補強土(テールアルメ)壁工法の背面盛土材は良質な購入土(まさ土)での施工を予定。
- ・改良工事で発生した岩塊やトンネル工事で発生したズリ(掘削岩)を細かく破碎し、粒度調整することで、背面盛土材への適用が可能となり、購入土及び岩の処分費用が不要となったため、約1億円のコスト縮減が可能となった。



変更後：破碎岩を使用



①改良工事の掘削により発生した岩塊 (鳥取西道路高住工区)



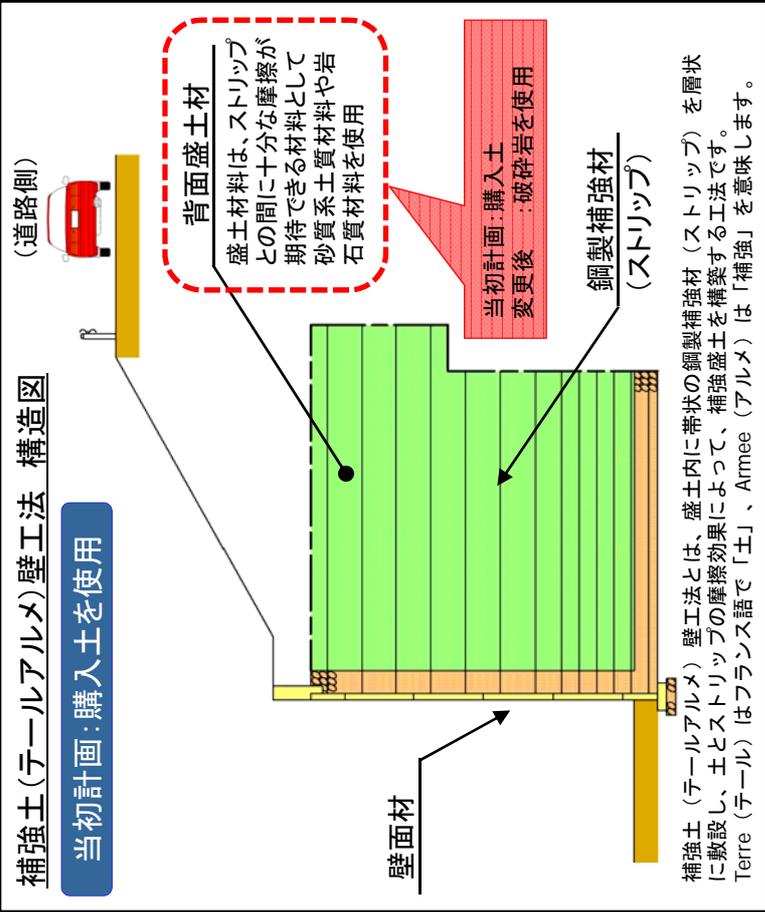
②掘削等により発生した岩を、大型自走式破碎機を使用し、細かく破碎。粒度を調整。



③粒度調整した掘削残土を補強土壁の背面盛土材に使用 (左写真は、鋼製補強材の敷設及び背面盛土の施工状況)。

補強土(テールアルメ)壁工法 構造図

当初計画：購入土を使用



補強土(テールアルメ)壁工法とは、盛土内に帯状の鋼製補強材(ストリップ)を層状に敷設し、土とストリップの摩擦効果によって、補強盛土を構築する工法です。Terre(テール)はフランス語で「土」、Armee(アルメ)は「補強」を意味します。

4. 今後の対応方針（原案）

一般国道9号 鳥取西道路

(1) 鳥取西道路

鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

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

◇H24年度に鳥取自動車道(中国横断自動車道姫路鳥取線)が全線開通、H25年度に山陰道(鳥取IC～鳥取西IC間、赤崎中山IC～名和IC間)が開通、山陰近畿道の駈馳山バイパスが開通、H27年度に山陰近畿道(岩美IC～浦富IC間)が開通、浜村鹿野温泉IC(仮称)近傍では、「気高道の駅(仮称)」整備計画が進められている。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.4(事業全体) 7.5(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約7.3千トンのCO2削減]

鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。

②沿道環境の改善 [NOX排出量約27.8t/年(約0.2%削減)、SPM排出量約1.7t/年(約0.3%削減)]

③重症患者の救急救命[例]青谷町から県立中央病院への所要時間短縮約3分]

④物流効率化の支援[例]鳥取IC～境港までの時間短縮約23分]

3) 事業の進捗状況

◇平成28年度末で事業全体の進捗率は82%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇平成25年度に鳥取IC～鳥取西IC間が開通している。現在、平成30年の供用を目指し工事を推進している。

③コスト削減や代替案立案の可能性

◇今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

鳥取県知事の意見: 事業の「継続」という対応方針(原案)について異存ありません。

平成28年10月21日に発生した鳥取県中部地震を踏まえ、大規模災害時のリダンダンシーを確保するため、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す。

一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路(Ⅱ期)及び一般国道9号鳥取西道路(Ⅲ期)の整備は、山陰道の一部として日本海国土軸形成による国土強靱化に寄与するとともに、人流・物流の活性化による地域経済への好循環や生産性の向上をもたらす重要な社会インフラであることから、引き続き早期整備が必要です。

引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、地元や関係機関との円滑な調整はもとより、新技術の導入や施工の効率化等によるコスト削減を図られるようお願いいたします。

【今後の対応方針（原案）】

◇上記①、②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。

◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト削減に努力しつつ、効果的で効果的に事業を継続する。

今回のとりまとめ結果

一般国道9号

鳥取西道路

(1) 鳥取西道路

鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆3便益による費用便益比

(億円)

| 項目 | 全体事業 | 残事業 |
|----------|------|-----|
| 費用(C) | 545 | 96 |
| 事業費 | 522 | 79 |
| 維持管理費 | 23 | 17 |
| 便益額(B) | 746 | 715 |
| 走行時間短縮便益 | 515 | 497 |
| 走行経費減少便益 | 156 | 148 |
| 交通事故減少便益 | 75 | 70 |
| 費用便益比 | 1.4 | 7.5 |

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

◆道路の役割

■道路の役割(+α)

- ①環境への影響を考慮した効果[約7.3千トンのCO2削減]
鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
- ②沿道環境の改善 [NOx排出量約27.8t/年(約0.2%削減)、SPM排出量約1.7t/年(約0.3%削減)]
- ③重症患者の救急救命[例]青谷町から県立中央病院への所要時間短縮約3分]
- ④物流効率化の支援[例]鳥取IC～境港までの時間短縮約23分]

| 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。 |

◆まとめ

| 計画交通量 | 総事業費 | 総費用(C) | 3便益(B) | その他の便益 | 費用便益比(B/C) ()内は残事業B/C |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|---------------------------|
| 12,000台/日～24,000台/日 | 約497億円 | 545億円 | 746億円 | +α | 1.4(7.5)+α |

※基準年：H28年

※H17ベース第2段階の改善を使用

◆ 前回評価時との比較

| | 鳥取西道路 | | 備考 (前回評価時からの主な変更点) |
|----------------|-------------------------|-------------------------|---|
| | 前回評価時 (平成25年) | 今回評価時 (平成28年) | |
| 事業諸元 | L=7.0km | L=7.0km | - |
| 計画交通量 | 12,000台/日 ~24,000台/日 | 12,000台/日 ~24,000台/日 | |
| 総事業費 | 約418億円 | 約497億円 | ・法面対策工の追加、埋蔵文化財調査による事業費増加 |
| 総費用 (C) | 427億円 | 545億円 | ・総事業費の増加 ・基準年の変更(H25基準からH28基準) |
| 総便益 (B) | 692億円 | 746億円 | ・基準年の変更(H25基準からH28基準) ・供用年の変更(H29年度からH30年度に変更) |
| 費用便益費 (B/C) | 1.6 | 1.4 | ・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

4. 今後の対応方針（原案）

一般国道9号

鳥取西道路

(2) 鳥取西道路Ⅱ期

鳥取西道路（Ⅱ期）
鳥取西道路（Ⅲ期）

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

◇H24年度に鳥取自動車道（中国横断自動車道姫路鳥取線）が全線開通、H25年度に山陰道（鳥取IC～鳥取西IC間、赤崎中山IC～名和IC間）が開通、山陰近畿道の駈馳山バイパスが開通、H27年度に山陰近畿道（岩美IC～浦富IC間）が開通、浜村鹿野温泉IC（仮称）近傍では、「気高道の駅（仮称）」整備計画が進められている。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=2.0(事業全体) 7.2(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約8,0千ト/年のCO2削減]

鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。

②沿道環境の改善 [NOX排出量約26.1t/年(約0.2%削減)、SPM排出量約1.7t/年(約0.3%削減)]

③重症患者の救急救命[例]青谷町から県立中央病院への所要時間短縮約3分]

④物流効率化の支援[例]鳥取IC～境港までの時間短縮約23分]

3) 事業の進捗状況

◇平成28年度末で事業全体の進捗率は73%となる見込みである。

② 事業の進捗見込み

◇平成30年の供用を目指し工事を推進している。

③ コスト削減や代替案立案の可能性

◇今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

鳥取県知事の意見：事業の「継続」という対応方針（原案）について異存ありません。

平成28年10月21日に発生した鳥取県中部地震を踏まえ、大規模災害時のリダンダンシーを確保するため、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す。

一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）及び一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）の整備は、山陰道の一部として日本海国土軸形成による国土強靱化に寄与するとともに、人流・物流の活性化による地域経済への好循環や生産性の向上をもたす重要な社会インフラであることから、引き続き早期整備が必要です。

引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、地元や関係機関との円滑な調整はもとより、新技術の導入や施工の効率化等によるコスト削減を図られるようお願いいたします。

【今後の対応方針（原案）】

◇上記①、②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。

◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト削減に努力しつつ、効果的で効果的に事業を継続する。

今回のとりまとめ結果

一般国道9号

鳥取西道路

(2) 鳥取西道路II期

鳥取西道路(II期) 鳥取西道路(III期)

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆3便益による費用便益比

| 項目 | 全体事業 | 残事業 |
|----------|------|-----|
| 費用(C) | 386 | 108 |
| 事業費 | 368 | 90 |
| 維持管理費 | 18 | 18 |
| 便益額(B) | 777 | 777 |
| 走行時間短縮便益 | 507 | 507 |
| 走行経費減少便益 | 181 | 181 |
| 交通事故減少便益 | 89 | 89 |
| 費用便益比 | 2.0 | 7.2 |

(億円)

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

◆道路の役割

■道路の役割(+α)

①環境への影響を考慮した効果[約8.0千トンのCO2削減]

鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。

②沿道環境の改善 [NOX排出量約26.1t/年(約0.2%削減)、SPM排出量約1.7t/年(約0.3%削減)]

③重症患者の救急救命[例)青谷町から県立中央病院への所要時間短縮約3分]

④物流効率化の支援[例)鳥取IC～境港までの時間短縮約23分]

◆まとめ

| 計画交通量 | 総事業費 | 総費用(C) | 3便益(B) | その他の便益 | 費用便益比(B/C) ()内は残事業B/C |
|-----------|--------|--------|--------|--------|---------------------------|
| 23,700台/日 | 約381億円 | 386億円 | 777億円 | +α | 2.0(7.2)+α |

※基準年：H28年

※H17ベース第2段階の改善を使用

◆ 前回評価時との比較

| | 鳥取西道路Ⅱ期 | | 備考 (前回評価時からの主な変更点) |
|----------------|------------------|------------------|---|
| | 前回評価時 (平成25年) | 今回評価時 (平成28年) | |
| 事業諸元 | L=5.9km | L=5.9km | - |
| 計画交通量 | 23,700台/日 | 23,700台/日 | |
| 総事業費 | 約313億円 | 約381億円 | ・トンネル補助工法の追加、法面対策工の追加による事業費増加 |
| 総費用 (C) | 299億円 | 386億円 | ・総事業費の増加 ・基準年の変更(H25基準からH28基準) |
| 総便益 (B) | 720億円 | 777億円 | ・基準年の変更(H25基準からH28基準) ・供用年の変更(H29年度からH30年度に変更) |
| 費用便益費 (B/C) | 2.4 | 2.0 | ・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

4. 今後の対応方針（原案）

一般国道9号 鳥取西道路

(3) 鳥取西道路Ⅲ期

鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

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

◇H24年度に鳥取自動車道(中国横断自動車道姫路鳥取線)が全線開通、H25年度に山陰道(鳥取IC～鳥取西IC間、赤碓中山IC～名和IC間)が開通、山陰近畿道の肥後山バイパスが開通、H27年度に山陰近畿道(岩美IC～浦富IC間)が開通、浜村鹿野温泉IC(仮称)近傍では、「気高道の駅(仮称)」整備計画が進められている。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.4(事業全体) 4.9(残事業)

◇道路の役割

① 環境への影響を考慮した効果[約5.1千トンのCO2削減]

鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。

② 沿道環境の改善 [NOX排出量約13.3t/年(約0.1%削減)、SPM排出量約1.0t/年(約0.2%削減)]

③ 重症患者の救急救命[例] 青谷町から県立中央病院への所要時間短縮約3分]

④ 物流効率化の支援[例] 鳥取IC～境港までの時間短縮約23分]

3) 事業の進捗状況

◇平成28年度末で事業全体の進捗率は72%となる見込みである。

② 事業の進捗見込み

◇浜村鹿野温泉IC(仮称)～青谷IC間は平成29年、瑞穂IC(仮称)～浜村鹿野温泉IC(仮称)間は、平成30年の供用を目指し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

◇今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

鳥取県知事の意見:事業の「継続」という対応方針(原案)について異存ありません。

平成28年10月21日に発生した鳥取県中部地震を踏まえ、大規模災害時のリダンダンシーを確保するため、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す。

一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路(Ⅱ期)及び一般国道9号鳥取西道路(Ⅲ期)の整備は、山陰道の一部として日本海国土軸形成による国土強靱化に寄与するとともに、人流・物流の活性化による地域経済への好循環や生産性の向上をもたらす重要な社会インフラであることから、引き続き早期整備が必要です。

引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、地元や関係機関との円滑な調整はもとより、新技術の導入や施工の効率化等によるコスト縮減を図られるようお願いいたします。

【今後の対応方針（原案）】

◇上記①、②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**。
◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効果的で効果的に事業を継続する。

今回の取りまとめ結果

一般国道9号

鳥取西道路

(3) 鳥取西道路Ⅲ期

鳥取西道路(Ⅱ期)

鳥取西道路(Ⅲ期)

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆3便益による費用便益比

(億円)

| 項目 | 全体事業 | 残事業 |
|----------|------|-----|
| 費用(C) | 390 | 115 |
| 事業費 | 369 | 94 |
| 維持管理費 | 21 | 21 |
| 便益額(B) | 559 | 559 |
| 走行時間短縮便益 | 327 | 327 |
| 走行経費減少便益 | 153 | 153 |
| 交通事故減少便益 | 80 | 80 |
| 費用便益比 | 1.4 | 4.9 |

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

◆道路の役割

■道路の役割(+α)

- ①環境への影響を考慮した効果[約5.1千t_{CO2}/年のCO2削減]
鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
- ②沿道環境の改善 [NOX排出量約13.3t/年(約0.1%削減)、SPM排出量約1.0t/年(約0.2%削減)]
- ③重症患者の救急救命[例)青谷町から県立中央病院への所要時間短縮約3分]
- ④物流効率化の支援[例)鳥取IC～境港までの時間短縮約23分]

| 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造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。 |

◆まとめ

| 計画交通量 | 総事業費 | 総費用(C) | 3便益(B) | その他の便益 | 費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|---------------------------|
| 22,000台/日～22,100台/日 | 約387億円 | 390億円 | 559億円 | +α | 1.4(4.9)+α |

※基準年：H28年

※H17ベース第2段階の改善を使用

◆ 前回評価時との比較

| | 鳥取西道路Ⅲ期 | | 備考 (前回評価時からの主な変更点) |
|----------------|-------------------------|-------------------------|---|
| | 前回評価時 (平成25年) | 今回評価時 (平成28年) | |
| 事業諸元 | L=6.4km | L=6.4km | - |
| 計画交通量 | 22,000台/日 ～22,100台/日 | 22,000台/日 ～22,100台/日 | |
| 総事業費 | 約307億円 | 約387億円 | ・道路構造の見直し、トンネル補助工法の追加による事業費増加 |
| 総費用 (C) | 294億円 | 390億円 | ・総事業費の増加 ・基準年の変更(H25基準からH28基準) |
| 総便益 (B) | 518億円 | 559億円 | ・基準年の変更(H25基準からH28基準) ・供用年の変更(H29年度からH30年度に変更) |
| 費用便益費 (B/C) | 1.8 | 1.4 | ・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

一般国道9号 鳥取西道路

一般国道9号 鳥取西道路（Ⅱ期）

一般国道9号 鳥取西道路（Ⅲ期）

〔鳥取県への意見照会と回答〕



国中整企画第38号
国中整港計第14号
平成28年11月22日

鳥取県知事 殿

中国地方整備局長



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 (ご依頼)

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図るべく、中国地方整備局事業監視委員会（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、平成28年12月16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 |
|------------------|--------------|----|
| 斐伊川直轄河川改修事業 | 継続 | |
| 一般国道9号 鳥取西道路 | 継続 | |
| 一般国道9号 鳥取西道路（Ⅱ期） | 継続 | |
| 一般国道9号 鳥取西道路（Ⅲ期） | 継続 | |

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成するためのものです。

- ご意見の送付期限：平成28年12月7日（水）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

課長補佐 藤原（内線：3153）

施策分析評価係長 藤野（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-227-2651

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

第201600134611号
平成28年12月6日

国土交通省中国地方整備局長 様

鳥取県知事



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）

平成28年11月22日付国中整企画第38号及び国中整港計第14号で照会のあった
斐伊川水系直轄河川改修事業、一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）
及び一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）の事業再評価に係る対応方針（原案）について、下
記のとおり回答します。

（担当 技術企画課 企画・県土強靱化担当 中野 電話 0857-26-7410）

記



1 回答
事業の「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

（1）斐伊川水系直轄河川改修事業

斐伊川水系の治水対策は、治水対策3点セットのうち、ダム及び斐伊川放水路の完了により治水安全度が着実に高まってきており、中海沿岸においても、湖岸堤の整備促進が図られているところです。

中海湖岸堤の整備は、沿岸住民の安全・安心はもとより、観光客の玄関口である空港等を守り、観光振興等を生かした中海圏域の経済発展に寄与するものであることから、引き続き早期整備が必要です。

（2）一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）及び一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）

平成28年10月21日に発生した鳥取県中部地震を踏まえ、大規模災害時のリダンダンシーを確保するため、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す。

一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）及び一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）の整備は、山陰道の一部として日本海国土軸形成による国土強靱化に寄与するとともに、人流・物流の活性化による地域経済への好循環や生産性の向上をもたらす重要な社会インフラであることから、引き続き早期整備が必要です。

3 意見

引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、地元や関係機関との円滑な調整はもとより、新技術の導入や施工の効率化等によるコスト縮減を図られるようお願いいたします。