

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）

道路建設事業の事後評価項目調書

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	7.0km			
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までを結ぶ延長約770km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県鳥取市松原を結ぶ延長7.0kmの自動車専用道路である。											
事業の目的・必要性											
一般国道9号は、鳥取県の東西方向を連絡する唯一の主要幹線道路であるが、朝夕をはじめ観光シーズンに深刻な交通渋滞が発生しており、これらを解消・連携する道路の整備が急がれる。 当該区間は山陰道のうち唯一の未事業化区間であり、既事業化区間が併用された場合、当該区間と平行する現道の一般国道9号をはじめ、一般県道矢口鹿野線等の混雑が激化するおそれがある。 このような状況を背景に鳥取西道路は、他の幹線道路と一体となって広域交通を分担し、交通混雑・障害の解消や沿道環境の向上、救急医療水準の向上等を行うものである。また、鳥取県東部地域の産業振興や観光開発に資するとともに、生活圏域の拡大など地域の活性化を図るものである。											
事業概要図											
【凡例】 鳥取西道路 自動車専用道路 直轄国道 主要地方道 一般県道											
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H17年度	用地着手	H19年度	供用年	(当初) H28年度 / ー	変動	1.3倍		
		都市計画決定	H17年度	工事着手	H20年度	(暫定/完成)	(実績) R1年度 / ー				
	事業費	計画時	(名目値) ー / 約210億円	実績	(名目値) 約520億円 / ー			変動	2.5倍		
		(暫定/完成)	(実質値) ー / 約223億円	(暫定/完成)	(実質値) 約537億円 / ー						
	交通量 (当該路線)	計画時	ー / 11,000台/日			実績	19,400台/日 / ー			変動	176%
		(暫定/完成)				(暫定/完成)					
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	41.9 → 69.7 km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)			30.8 → 11.9 件/台キロ					
		(供用直前年次) H22年度	(供用後年次) R3年度			(供用直前年次) H21~24年度	(供用後年次) R1.5~R4年度				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	185億円	総便益	325億円	基準年			
		1.7	ー %	事業費: 159億円 維持管理費: 26億円 更新費: 0億円		走行時間短縮便益: 260億円 走行経費減少便益: 39億円 交通事故減少便益: 26億円		H16年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	8,185億円	総便益	18,012億円	基準年				
	2.2 (2.2)	9.0 % (8.2 %)	事業費: 7,256億円 維持管理費: 818億円 更新費: 111億円		走行時間短縮便益: 14,615億円 走行経費減少便益: 2,773億円 交通事故減少便益: 623億円		R6年				
事業遅延による コスト増		費用増加額		便益減少額							
		ー 億円		ー 億円							
事業遅延の理由											
道路法面のコンクリートの隙間発生により対策工の必要が生じたため、事業期間を見直した。											
交通量変動の理由											
計画時の将来交通量推計は整備あり時にⅠ期区間のみ開通したネットワークにて実施しており、Ⅱ期・Ⅲ											

期開通が見込まれていなかったため、交通量に変動が生じたものと考えられる。	
客観的評価指標に対応する事後評価項目	
① 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間が削減した【削減時間:98.2千人・時間/年】	
② 物流効率化の支援 ・鳥取ICから境港へのアクセス性が向上した【鳥取IC～境港:134.2分⇒111.5分】	
③ 国土・地域ネットワークの構築 ・山陰道と並行する路線として位置づけられている	
④ 個性ある地域の形成 ・鳥取西道路の開通に合わせて「道の駅」西いなば気楽里が開駅した	
⑤ 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上した【青谷町青谷～県立中央病院:30.6分⇒29.1分】	
⑥ 災害への備え ・鳥取県地域防災計画(令和5年度修正)で第1次緊急輸送道路に指定	
⑦ 地域環境の保全 ・CO2排出削減量が削減した【削減量:9.4千t/年、1,198.2千t/年⇒1,188.9千t/年】	
⑧ 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が削減した【削減量:34.3t/年、2,291.8t/年⇒2,257.6t/年】	
他2項目に該当	
その他評価すべきと判断した項目	
特になし	
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	環境影響評価実施要領(昭和59年閣議決定)に基づき、環境影響評価を実施。
	その他評価すべきと判断した項目
特になし	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
・鳥取市の人口は、平成17年から令和2年にかけて減少【H17:202千人→R2:188千人】 ・鳥取市の自動車保有台数は、平成17年から令和2年にかけて増加【H17:141千台→R2:149千台】 ・鳥取ICで連結する鳥取自動車道が平成25年3月に開通	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
鳥取西道路は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。 鳥取西道路の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、地域観光振興など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域の取組)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。	
特記事項	
特になし	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

道路建設事業の事後評価項目調書

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	5.9km			
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までを結ぶ延長約770km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県鳥取市気高町下坂本を結ぶ延長5.9kmの自動車専用道路である。										
事業の目的・必要性										
一般国道9号は、鳥取県の東西方向を連絡する唯一の主要幹線道路であるが、朝夕をはじめ観光シーズンに深刻な交通渋滞が発生しており、これらを解消・連携する道路の整備が急がれる。 当該区間は山陰道のうち唯一の未事業化区間であり、既事業化区間が併用された場合、当該区間と平行する現道の一般国道9号をはじめ、一般県道矢口鹿野線等の混雑が激化するおそれがある。 このような状況を背景に鳥取西道路(Ⅱ期)は、他の幹線道路と一体となって広域交通を分担し、交通混雑・障害の解消や沿道環境の向上、救急医療水準の向上等を行うものである。また、鳥取県東部地域の産業振興や観光開発に資するとともに、生活圏の拡大など地域の活性化を図るものである。										
事業概要図										
【凡例】 鳥取西道路 自動車専用道路 直轄国道 主要地方道 一般県道										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H19年度	用地着手	H20年度	供用年	(当初) H28年度/	変動	1.3倍	
		都市計画決定	H17年度	工事着手	H22年度	(暫定/完成)	(実績) R1年度/			
	事業費	計画時	(名目値) — / 約247億円	実績	(名目値) 約405億円 / —	変動	1.6倍			
		(暫定/完成)	(実質値) — / 約260億円	(暫定/完成)	(実質値) 約417億円 / —					
	交通量 (当該路線)	計画時	— / 18,200台/日			実績	21,200台/日 / —		変動	116%
	旅行速度向上		41.9	→	69.7 km/h	交通事故減少		30.8	→	11.9 件/台キロ
			(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H22年度	(供用後年次) R3年度			(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次) H21~24年度	(供用後年次) R1.5~R4年度
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	222億円	総便益	488億円	基準年		
		2.2	— %	事業費: 198億円 維持管理費: 24億円 更新費: 0億円	走行時間短縮便益: 413億円 走行経費減少便益: 56億円 交通事故減少便益: 19億円	H18年				
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	8,185億円	総便益	18,012億円	基準年		
2.2 (2.9)		9.0 % (11.3 %)	事業費: 7,256億円 維持管理費: 818億円 更新費: 111億円	走行時間短縮便益: 14,615億円 走行経費減少便益: 2,773億円 交通事故減少便益: 623億円	R6年					
事業遅延による コスト増		費用増加額		— 億円		便益減少額		— 億円		
事業遅延の理由 トンネル工事で大量の湧水が発生するなど難航し、事業期間を見直した。										

	交通量変動の理由	計画時の将来交通量推計は整備あり時にⅠ期・Ⅱ期区間のみ開通したネットワークにて実施しており、Ⅲ期開通が見込まれていなかったため、交通量に変動が生じたものと考えられる。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目	① 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間が削減した【削減時間:66.3千人・時間/年】 ② 物流効率化の支援 ・鳥取ICから境港へのアクセス性が向上した【鳥取IC～境港:134.2分⇒111.5分】 ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・山陰道と並行する路線として位置づけられている ④ 個性ある地域の形成 ・鳥取西道路の開通に合わせて「道の駅」西いなば気楽里が開駅した ⑤ 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上した【青谷町青谷～県立中央病院:30.6分⇒29.1分】 ⑥ 災害への備え ・鳥取県地域防災計画(令和5年度修正)で第1次緊急輸送道路に指定 ⑦ 地域環境の保全 ・CO2排出削減量が削減した【削減量:10.7千t/年、1,199.6千t/年⇒1,188.9千t/年】 ⑧ 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が削減した【削減量:33.1t/年、2,290.7t/年⇒2,257.6t/年】
	その他評価すべきと判断した項目	他2項目に該当
	特になし	
	環境影響評価に対応する項目	環境影響評価実施要領(昭和59年閣議決定)に基づき、環境影響評価を実施。
	その他評価すべきと判断した項目	
	特になし	
	事業を巡る社会経済情勢等の変化	・鳥取市の人口は、平成17年から令和2年にかけて減少【H17:202千人→R2:188千人】 ・鳥取市の自動車保有台数は、平成17年から令和2年にかけて増加【H17:141千台→R2:149千台】 ・鳥取ICで連結する鳥取自動車道が平成25年3月に開通
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	鳥取西道路(Ⅱ期)は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。鳥取西道路(Ⅱ期)の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、地域観光振興など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域の取組)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。
	特記事項	特になし

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

道路建設事業の事後評価項目調書

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	6.4km			
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までを結ぶ延長約770km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県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。											
事業の目的・必要性											
一般国道9号は、鳥取県の東西方向を連絡する唯一の主要幹線道路であるが、朝夕をはじめ観光シーズンに深刻な交通渋滞が発生しており、これらを解消・連携する道路の整備が急がれる。 当該区間は山陰道のうち唯一の未事業化区間であり、既事業化区間が併用された場合、当該区間と平行する現道の一般国道9号をはじめ、一般県道矢口鹿野線等の混雑が激化するおそれがある。 このような状況を背景に鳥取西道路(Ⅲ期)は、他の幹線道路と一体となって広域交通を分担し、交通混雑・障害の解消や沿道環境の向上、救急医療水準の向上等を行うものである。また、鳥取県東部地域の産業振興や観光開発に資するとともに、生活圏の拡大など地域の活性化を図るものである。											
事業概要図											
【凡例】 鳥取西道路 自動車専用道路 直轄国道 主要地方道 一般県道											
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H20年度	用地着手	H23年度	供用年	(当初) H28年度/	変動	1.3倍		
		都市計画決定	H17年度	工事着手	H23年度	(暫定/完成)	(実績) R1年度/				
	事業費	計画時	(名目値)	— / 約248億円		実績	(名目値)	約415億円 /		変動	1.7倍
		(暫定/完成)	(実質値)	— / 約257億円		(暫定/完成)	(実質値)	約428億円 /			
	交通量 (当該路線)	計画時		— / 25,200~25,700台/日		実績		18,000台/日 /		変動	70%
		(暫定/完成)				(暫定/完成)					
	旅行速度向上	41.9 → 69.7 km/h		交通事故減少		30.8 → 11.9 件/億台キロ					
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H22年度 (供用後年次) R3年度		(供用前現道→供用後現道)		(供用直前年次) H21~24年度 (供用後年次) R1.5~R4年度					
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	214億円	総便益	772億円	基準年			
		3.6	13.9 %	事業費: 201億円 維持管理費: 13億円 更新費: 0億円	走行時間短縮便益: 521億円 走行経費減少便益: 177億円 交通事故減少便益: 74億円	H20年					
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	8,185億円	総便益	18,012億円	基準年				
	2.2 (2.3)	9.0 % (9.6 %)	事業費: 7,256億円 維持管理費: 818億円 更新費: 111億円	走行時間短縮便益: 14,615億円 走行経費減少便益: 2,773億円 交通事故減少便益: 623億円	R6年						
事業遅延による コスト増		費用増加額		— 億円		便益減少額		— 億円			
事業遅延の理由											
道路法面を安定させるグラウンドアンカー4本破損により応急対策工事を実施したものの、法面が安定化しなかったことから事業期間を見直した。											

	交通量変動の理由	—
	客観的評価指標に対応する事後評価項目	① 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間が削減した【削減時間:68.3千人・時間/年】 ② 物流効率化の支援 ・鳥取ICから境港へのアクセス性が向上した【鳥取IC～境港:134.2分⇒111.5分】 ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・山陰道と並行する路線として位置づけられている ④ 個性ある地域の形成 ・鳥取西道路の開通に合わせて「道の駅」西いなば気楽里が開駅した ⑤ 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上した【青谷町青谷～県立中央病院:30.6分⇒29.1分】 ⑥ 災害への備え ・鳥取県地域防災計画(令和5年度修正)で第1次緊急輸送道路に指定 ⑦ 地域環境の保全 ・CO2排出削減量が削減した【削減量:7.8千t/年、1,196.7千t/年⇒1,188.9千t/年】 ⑧ 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が削減した【削減量:26.7t/年、2,284.3t/年⇒2,257.6t/年】
	その他評価すべきと判断した項目	他2項目に該当
	特になし	
	環境影響評価に対応する項目	環境影響評価実施要領(昭和59年閣議決定)に基づき、環境影響評価を実施。
	その他評価すべきと判断した項目	
	特になし	
	事業を巡る社会経済情勢等の変化	・鳥取市の人口は、平成17年から令和2年にかけて減少【H17:202千人→R2:188千人】 ・鳥取市の自動車保有台数は、平成17年から令和2年にかけて増加【H17:141千台→R2:149千台】 ・鳥取ICで連結する鳥取自動車道が平成25年3月に開通
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	鳥取西道路(Ⅲ期)は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。鳥取西道路(Ⅲ期)の整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、地域観光振興など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域の取組)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。
	特記事項	特になし

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

「事後評価」

一般国道9号 ^{とっとりにし} 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)

令和6年10月

国土交通省 中国地方整備局

（１）事業概要

とっとりにし とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

- ## 計画概要



2. 事業概要及び経緯

(2) 事業の経緯

- 平成17年度に都市計画決定し、鳥取西道路は平成17年度に事業着手、鳥取西道路(Ⅱ期)は平成19年度に事業着手、鳥取西道路(Ⅲ期)は平成20年度に事業着手。
- 平成25年12月14日に鳥取西道路(鳥取西IC～鳥取IC)が開通し、令和元年5月12日に鳥取西道路(吉岡温泉IC～鳥取西IC)、鳥取西道路(Ⅱ期)、鳥取西道路(Ⅲ期)が開通した。

計画概要



事業名	鳥取西道路 (Ⅲ期)	鳥取西道路 (Ⅱ期)	鳥取西道路
都市計画決定	平成 17 年度		
事業着手	平成 20 年度	平成 19 年度	平成 17 年度
用地着手	平成 23 年度	平成 20 年度	平成 19 年度
工事着手	平成 23 年度	平成 22 年度	平成 20 年度
開通	令和元年 5 月 12 日	令和元年 5 月 12 日	平成 25 年 12 月 14 日 (鳥取西 IC～鳥取 IC) 令和元年 5 月 12 日 (吉岡温泉 IC～鳥取西 IC)
再評価実施	平成22年度 平成25年度 平成28年度 平成30年度		

とっとりし 鳥取西道路(Ⅱ期) とっとりし 鳥取西道路(Ⅲ期)



3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

■一般国道9号 鳥取西道路

	当初・再評価 (H17新規事業化)	実績
事業延長	7.0km	7.0km
道路構造	暫定2車線	暫定2車線
総事業費	約210億円	約520億円
交通量	11,000台/日 (H11道路交通量調査に基づくR12推計)	19,400台/日 (R3全国道路・街路交通情勢調査値)
事業期間	平成17年度～平成28年度 (12年間)	平成17年度～令和元年度 (15年間)

■一般国道9号 鳥取西道路(Ⅱ期)

	当初・再評価 (H19新規事業化)	実績
事業延長	5.9km	5.9km
道路構造	暫定2車線	暫定2車線
総事業費	約247億円	約405億円
交通量	18,200台/日 (H11道路交通量調査に基づくR12推計)	21,200台/日 (R3全国道路・街路交通情勢調査値)
事業期間	平成19年度～平成28年度 (10年間)	平成19年度～令和元年度 (13年間)

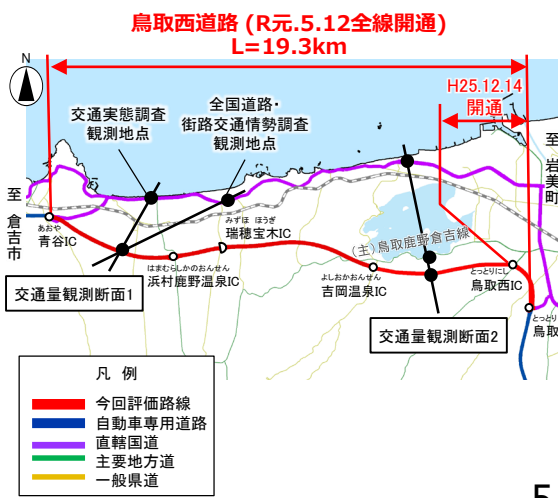
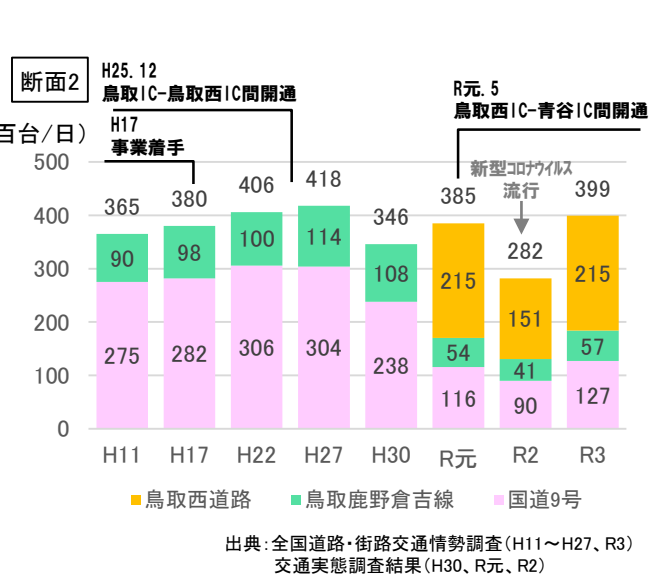
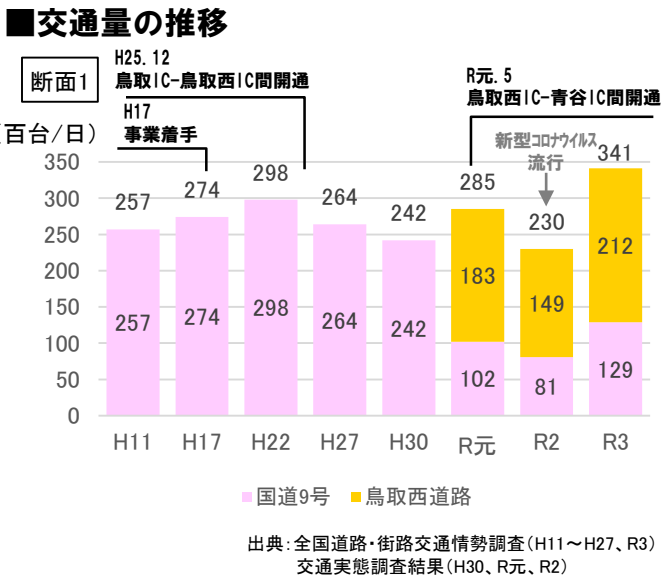
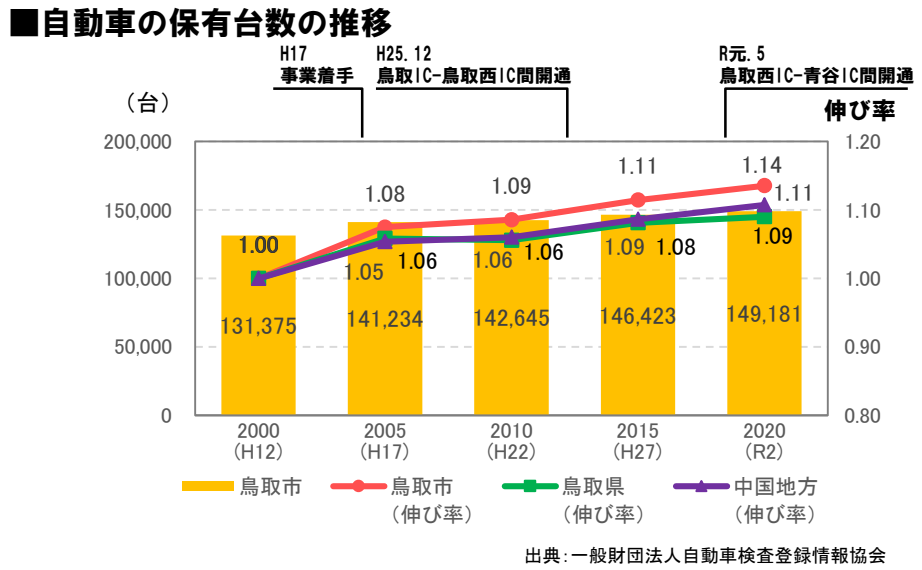
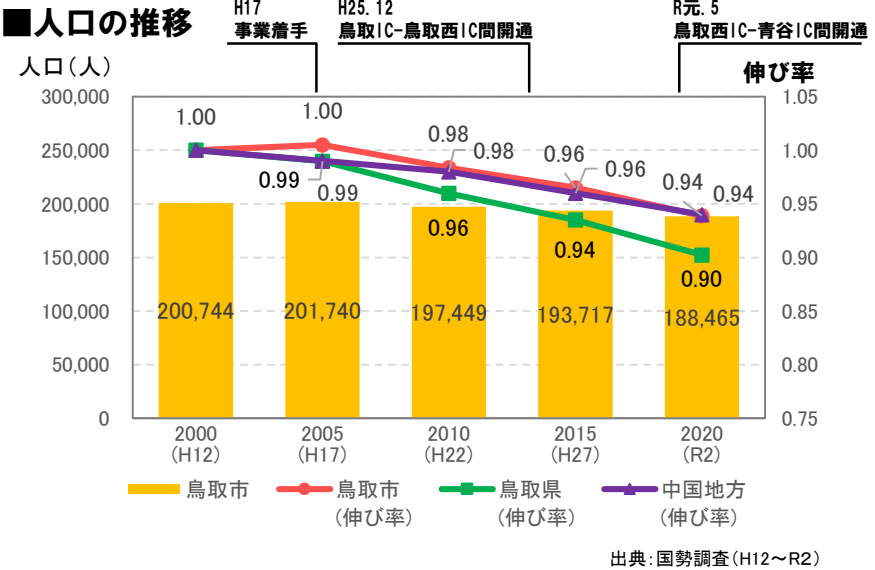
■一般国道9号 鳥取西道路(Ⅲ期)

	当初・再評価 (H20新規事業化)	実績
事業延長	6.4km	6.4km
道路構造	暫定2車線	暫定2車線
総事業費	約248億円	約415億円
交通量	25,200～25,700台/日 (H17道路交通量調査に基づくR12推計)	18,000台/日 (R3全国道路・街路交通情勢調査値)
事業期間	平成20年度～平成28年度 (9年間)	平成20年度～令和元年度 (12年間)

※新規事業採択時評価または事業着手後の再評価時点の想定・予測と事後の実績を比較する。

4. 社会経済情勢の変化

- ・鳥取西道路が位置する鳥取市の人口は減少傾向にあるが、自動車保有台数は増加傾向にある。
- ・鳥取西道路の開通により、国道9号や(主)鳥取鹿野倉吉線から交通が転換している。



5. 事業実施による環境の変化

・鳥取西道路の開通により県境へ向かう交通量が増加している。また、青谷IC付近に位置する青谷かみじち史跡公園のオープン、鳥取市内に共同配送拠点の整備など、鳥取西道路周辺に観光地や物流拠点が整備されている。

青谷かみじち史跡公園
(R6.3.24オープン)




©鳥取県

道の駅 西いなば気楽里
(R元.6.30オープン)



R元. 10.5撮影

吉岡温泉の温泉施設 一ノ湯
(H30.4.8オープン)

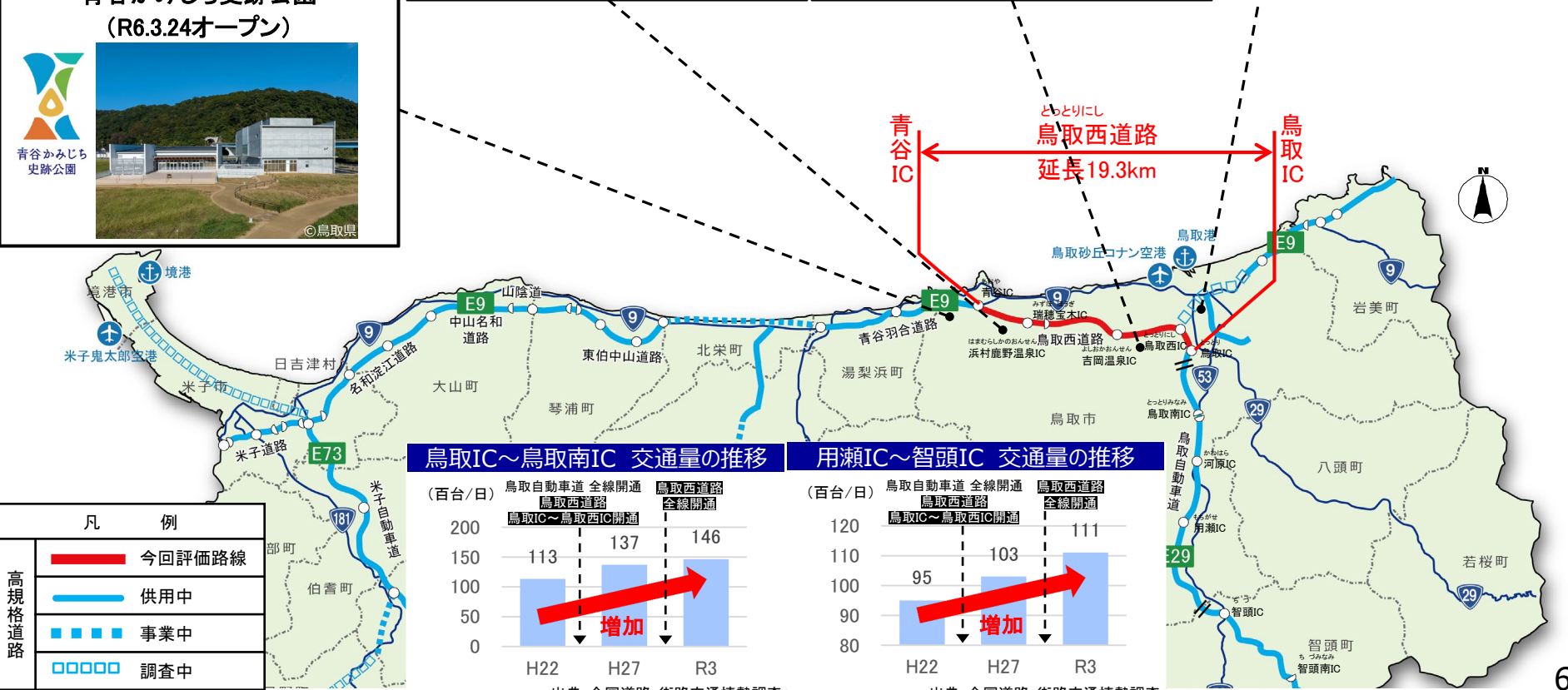


R元. 10.5撮影

共同配送拠点 (R5.11整備)



R6.8.21撮影
共同配送とは:複数の会社が同じトラックで商品を配送すること



《整備効果》

整備効果①:交通の円滑化

整備効果②:物流効率化の支援

整備効果③:観光振興の支援

整備効果④:災害への備え

整備効果⑤:救急医療活動の支援

整備効果⑥:交通安全性の向上

とっとりにし とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

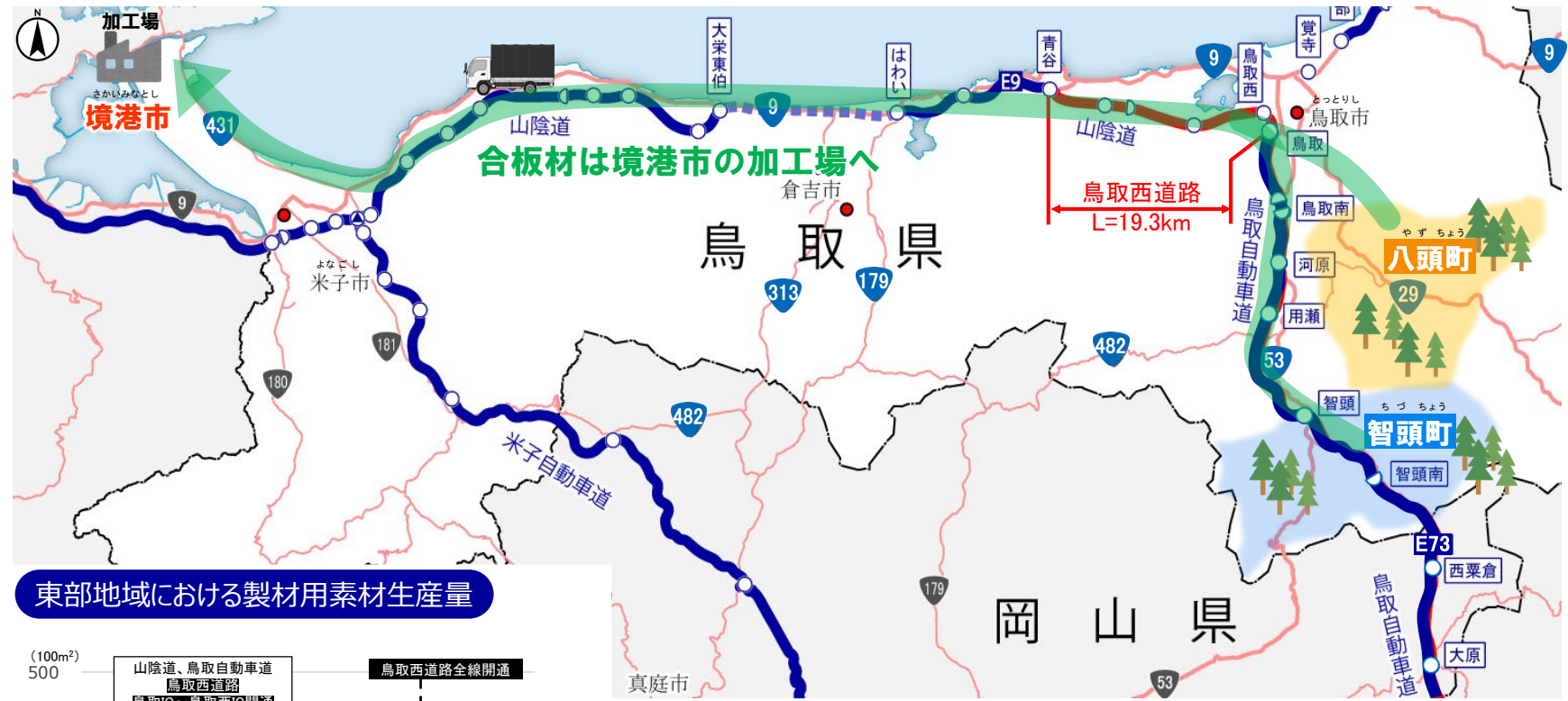
6. 事業効果の発現状況

整備効果②：物流効率化の支援

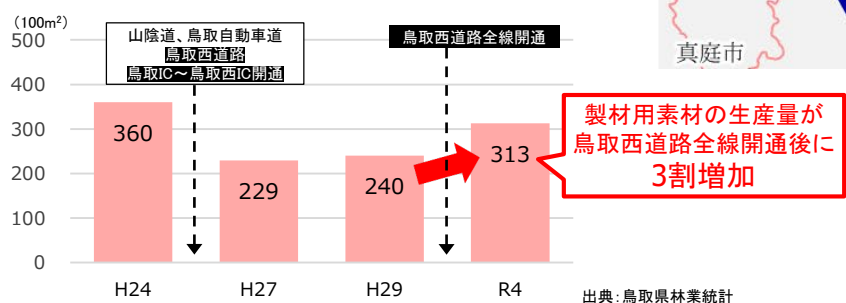
一般国道9号 鳥取西道路
 とっとりし 鳥取西道路(Ⅱ期) とっとりし 鳥取西道路(Ⅲ期)

- ・鳥取県東部地域の製材用素材の生産量は、鳥取西道路の全線開通前後で約3割増加している。
- ・また合板材は境港の加工場へ輸送されており、鳥取西道路の開通により、加工場までの所要時間の短縮、走行性の向上など木材の輸送を支援している。

鳥取東部地域の木材流通ルート



東部地域における製材用素材生産量



立地事業者の声

- ・八頭町で生産している木材のほとんどは合板材として境港に運んでいます。
- ・鳥取西道路の開通により、走行性が良くなったので、**ドライバーの心理的負担が軽減したほか、輸送時間が大幅に短縮しました。**

(R6年8月 八頭中央森林組合ヒアリング結果)



6. 事業効果の発現状況

整備効果②：物流効率化の支援

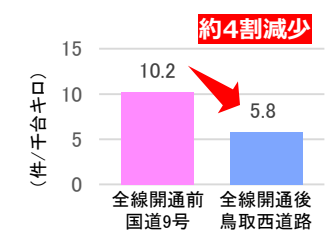
・鳥取県は肉質日本一となった鳥取和牛の生産が盛んであり、道路整備により輸送時間の短縮や輸送時の牛同士の接触・転倒の防止による品質向上等、鳥取県産肉牛の輸送を支援している。

鳥取県産和牛の主な輸送ルート



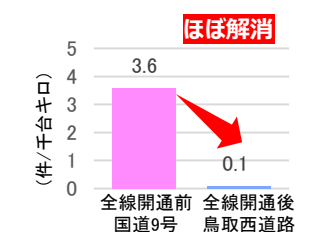
急減速発生件数の変化

信号が減少したことにより、信号停止による急減速の減少



横揺れ発生件数の変化

急カーブ減少による横揺れの減少



和牛飼育施設の声

・和牛の飼育施設の規模拡大を行い、出荷先が県外(関西・関東)の割合が多くなった為、当牛舎にとって、鳥取西道路の開通による所要時間の短縮は、とても助かります。(R4年11月 和牛飼育施設ヒアリング結果)

和牛運送会社の声

・牛はデリケートな生き物なので、急カーブや信号停止等による牛同士の接触や転倒、車酔いで肉質が落ちることがあります。
 ・出荷、メンテナンス、打ち合わせ等で、関東・関西方面にでかけることが多く、鳥取道・鳥取西道路開通によって所要時間が短縮、運転時の精神的な負担も緩和し、品質向上、安定輸送に繋がっています。(R4年11月 和牛運送会社ヒアリング結果)

6. 事業効果の発現状況

整備効果③：観光振興の支援

一般国道9号 鳥取西道路

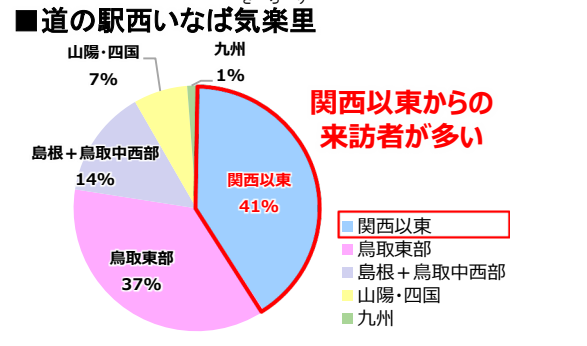
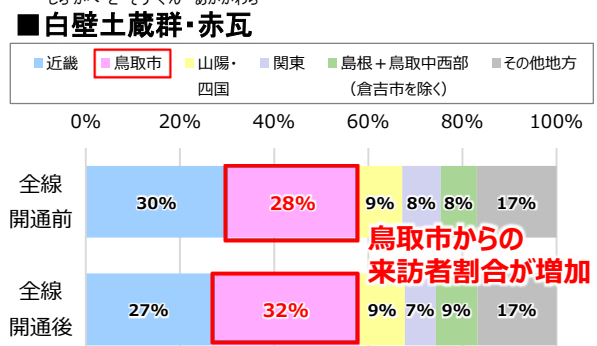
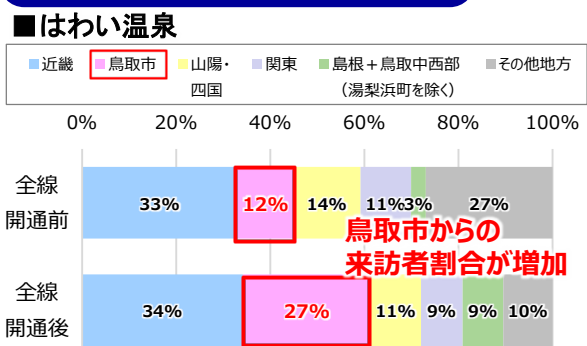
とっとりし 鳥取西道路(Ⅱ期) とっとりし 鳥取西道路(Ⅲ期)

- 鳥取西道路の開通後は鳥取市からはわい温泉や白壁土蔵群・赤瓦への来訪者割合が増加している。
- また鳥取西道路の開通にあわせて令和元年6月にオープンした道の駅西いなば気楽里へも関西以東からの来訪が多く、地域間の観光支援に寄与している。

鳥取西道路周辺の主要観光施設



観光地への来訪者の居住地

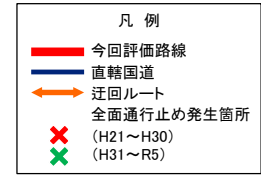
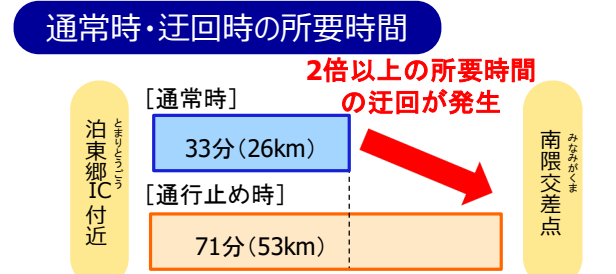
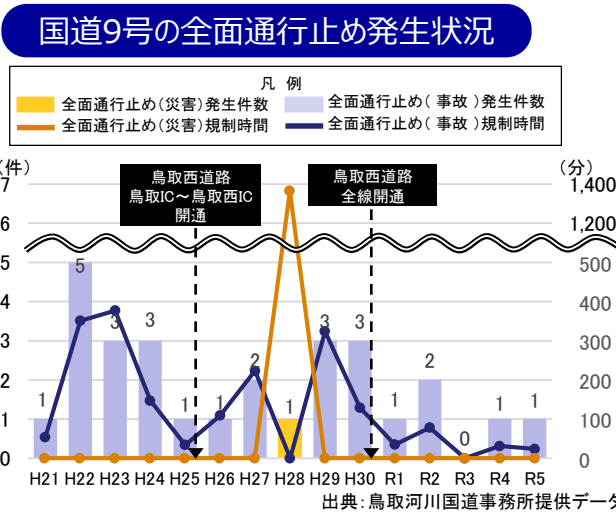
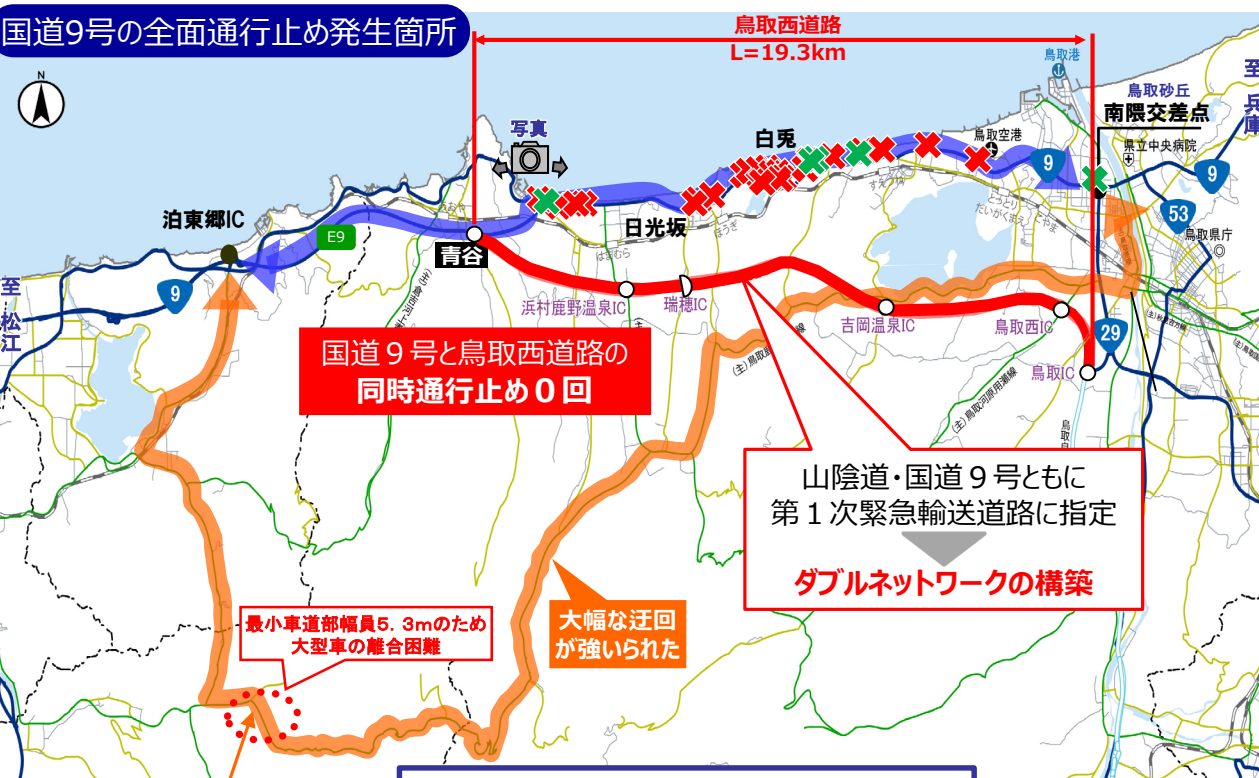


出典:「プロファイルパスポート位置情報データ」株式会社プログウォッチャー
各エリアを含む1kmメッシュへの来訪者 【開通前】2019GW 【開通後】2023GW・2024GW

6. 事業効果の発現状況

整備効果④：災害への備え

- ・鳥取西道路開通前は、国道9号において全面通行止めが発生した際に、約2倍の所要時間となる大幅な迂回を強いられていた。
- ・鳥取西道路の開通後は、国道9号と鳥取西道路の同時通行止めは発生しておらず、大幅な迂回を解消し、緊急輸送ルートを確認するダブルネットワークも構築した。



道路利用者の声

・鳥取西道路の開通により、災害等の通行止め時に迂回路ができ、流通が滞ることがなくなりました。

(R6年8月 八頭中央森林組合ヒアリング結果)

6. 事業効果の発現状況

整備効果⑤：救急医療活動の支援

一般国道9号 鳥取西道路

とっとりし 鳥取西道路(Ⅱ期) とっとりし 鳥取西道路(Ⅲ期)

- 鳥取西道路開通前において、青谷出張所管内から鳥取市内の鳥取県立中央病院(第三次救急)や鳥取市立病院等(第二次救急)までの救急搬送は、国道9号の渋滞等により30分以内に到着できたのは5割以下であった。
- 鳥取西道路の開通により、県立中央病院等への搬送の約6割が30分以内になるなど、円滑な救急搬送が可能になったことで、患者の負担が軽減されている。

鳥取西IC～青谷ICの救急搬送ルート



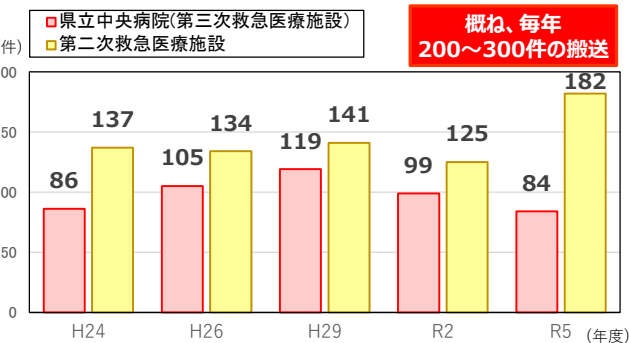
【写真】国道9号を走行する救急車 (H29.9鳥取市白兔TN東坑口)

県東部消防局の声

- 開通前は、通勤、帰宅時間帯の渋滞が、救急搬送の支障となっていました。
- 鳥取西道路の開通後は、第二次・第三次救急医療施設への搬送時間が短縮しており、救命率の向上や後遺症の軽減につながっていると思います。

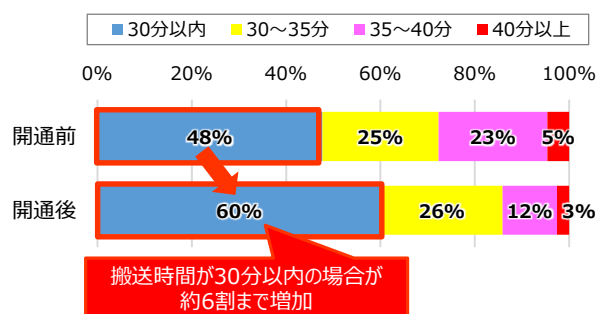
(R6年8月 気高消防署青谷出張所ヒアリング結果)

救急搬送件数



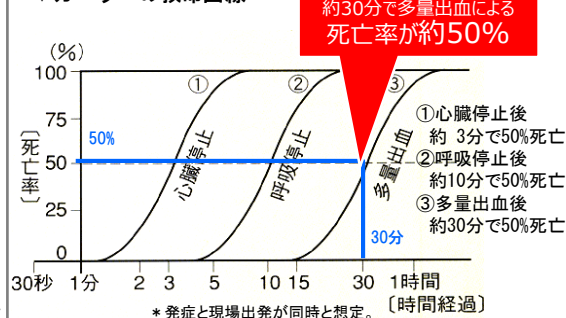
※県東部消防局青谷出張所管内(旧青谷町)
出典：東部広域行政管理組合消防局 気高消防署データ

救急搬送時間の変化 (青谷出張所管内→第二・三次救急医療施設)



※第二次救急医療施設・第三次救急医療施設への混雑時間帯における搬送件数
出典：東部広域行政管理組合消防局 気高消防署データ
開通前：H24年度(65件) 開通後：R5年度(78件)

▼カーラーの救命曲線



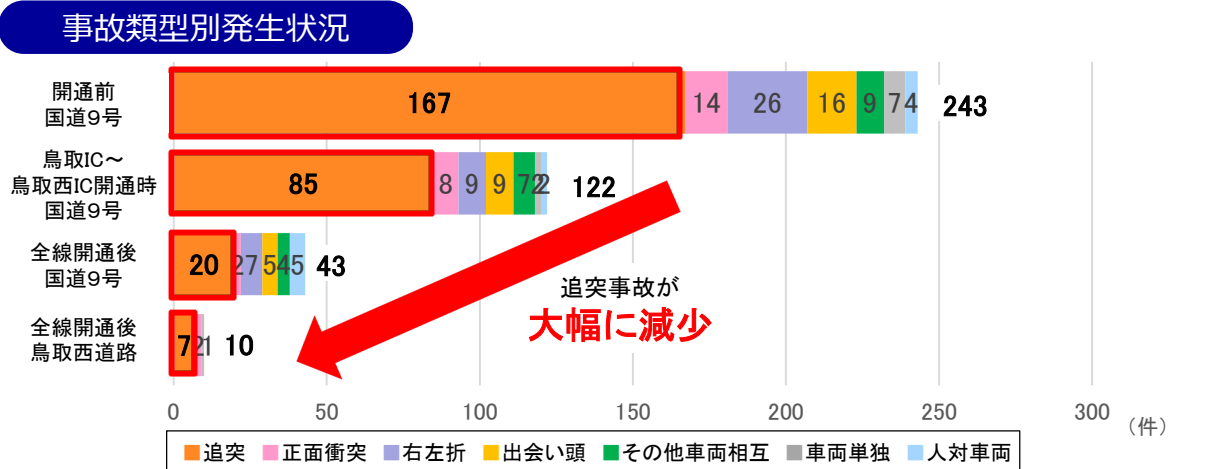
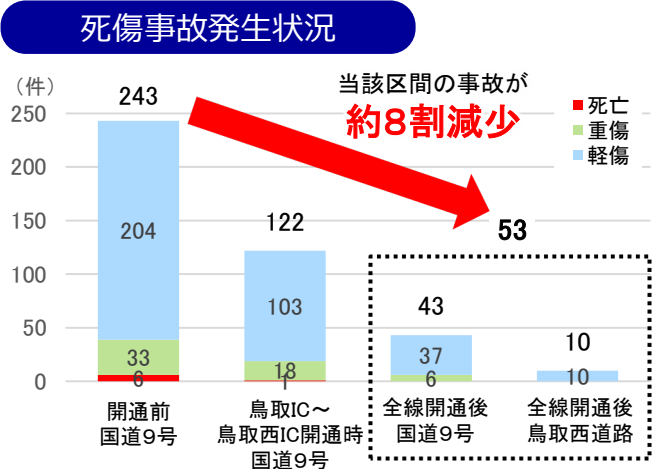
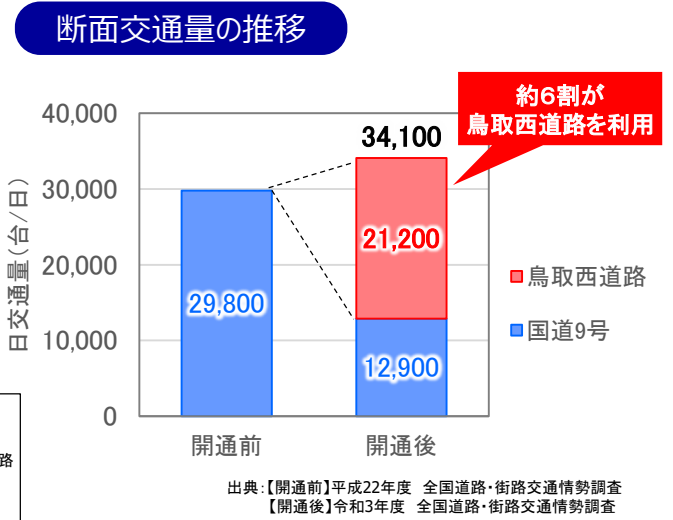
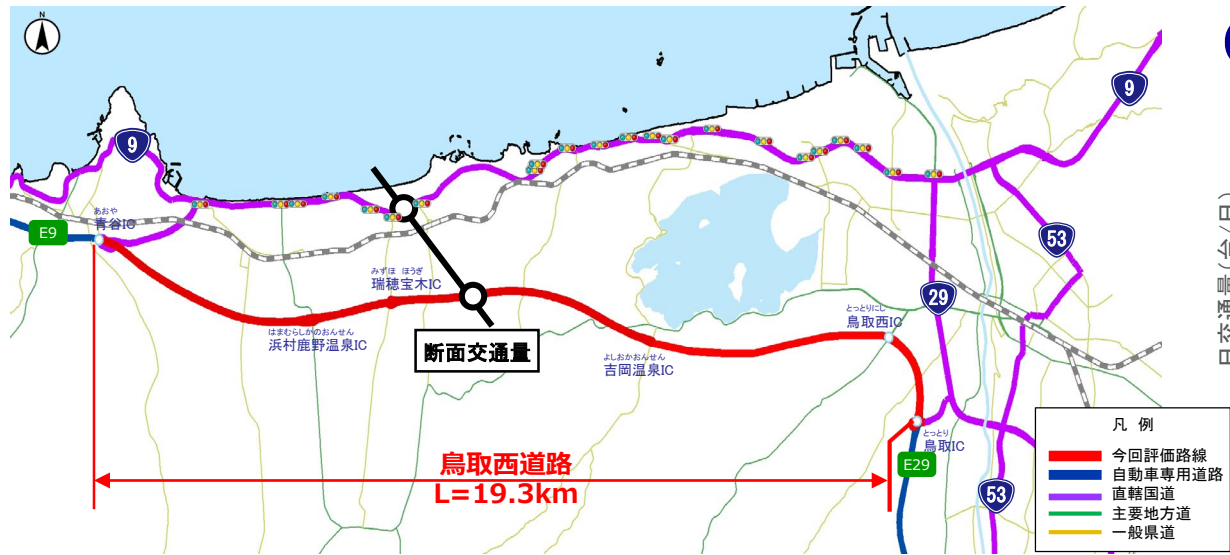
6. 事業効果の発現状況

整備効果⑥：交通安全性の向上

一般国道9号 鳥取西道路

とっとりし
鳥取西道路(Ⅱ期) とっとりし
鳥取西道路(Ⅲ期)

- ・鳥取西道路の開通による交通の分散により、国道9号が混雑緩和し、当該区間の死傷事故件数が約8割減少している。
- ・また交通渋滞に起因する可能性の高い追突事故が大幅に減少し、走行安全性向上に寄与している。



出典：【開通前】イタルダデータ(H21～H24)
【鳥取IC～鳥取西IC開通時】イタルダデータ(H27～H30)
【全線開通後】イタルダデータ(R元.5.12～R4)

出典：【開通前】イタルダデータ(H21～H24)
【鳥取IC～鳥取西IC開通時】イタルダデータ(H27～H30)
【全線開通後】イタルダデータ(R元.5.12～R4)

今後の事後評価の必要性

- ・鳥取西道路、鳥取西道路(Ⅱ期)、鳥取西道路(Ⅲ期)は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。

※一定程度のネットワークが整備できた段階で、当該事業を含むこのネットワークを対象とした整備効果の確認を必要に応じて実施

改善措置の必要性

- ・鳥取西道路、鳥取西道路(Ⅱ期)、鳥取西道路(Ⅲ期)の整備により、現道の交通混雑の解消、緊急時の代替路線の確保、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など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。
- ・なお、4車線整備については、今後の沿線等の開発や交通状況等を踏まえて検討する。

同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域の取組)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。
- ・一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。

◆3便益による費用便益比 (億円)

項 目		一体評価	鳥取西道路
		全体事業	全体事業
費用(C)		8,185	821
	事業費	7,256	768
	維持管理費	818	53
	更新費	111	—
便益額(B)		18,012	1,795
	走行時間短縮便益	14,615	1,432
	走行経費減少便益	2,773	300
	交通事故減少便益	623	63
費用便益比		2.2	2.2

※基準年はR6年度

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※	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C)
一体評価 (山陰自動車道(鳥取IC～米子JCT))	14,300～30,300台/日	約4,224億円	8,185億円	18,012億円	2.2
鳥取西道路	14,300～30,300台/日	約520億円	821億円	1,795億円	2.2

※R6年度時点におけるR22将来推計値

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境の改善(地球環境)[CO₂排出量:約1,188.9千トン/年(約0.8%)削減]
環境の改善(沿道環境)[NO_x排出量:約2,257.6トン/年(約1.5%削減)、SPM排出量:約117.0トン/年(約1.5%削減)]
- ②緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

◆3便益による費用便益比

(億円)

項 目	一体評価	鳥取西道路 (Ⅱ期)
	全体事業	全体事業
費用(C)	8,185	586
事業費	7,256	546
維持管理費	818	40
更新費	111	—
便益額(B)	18,012	1,727
走行時間短縮便益	14,615	1,335
走行経費減少便益	2,773	326
交通事故減少便益	623	66
費用便益比	2.2	2.9

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。

※基準年はR6年度

	計画交通量※	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C)
一体評価 (山陰自動車道(鳥取IC～米子JCT))	14,300～30,300台/日	約4,224億円	8,185億円	18,012億円	2.2
鳥取西道路(Ⅱ期)	29,200台/日	約405億円	586億円	1,727億円	2.9

※R6年度時点におけるR22将来推計値

◆道路の役割

■道路の役割

①環境の改善(地球環境)[CO₂排出量:約1,188.9千トン/年(約0.9%)削減]環境の改善(沿道環境)[NO_x排出量:約2,257.6トン/年(約1.4%削減)、SPM排出量:約117.0トン/年(約1.5%削減)]

②緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

◆3便益による費用便益比

(億円)

項 目	一体評価	鳥取西道路 (Ⅲ期)
	全体事業	全体事業
費用(C)	8,185	608
事業費	7,256	555
維持管理費	818	53
更新費	111	—
便益額(B)	18,012	1,416
走行時間短縮便益	14,615	1,107
走行経費減少便益	2,773	256
交通事故減少便益	623	53
費用便益比	2.2	2.3

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。

※基準年はR6年度

	計画交通量※	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C)
一体評価 (山陰自動車道(鳥取IC～米子JCT))	14,300～30,300台/日	約4,224億円	8,185億円	18,012億円	2.2
鳥取西道路(Ⅲ期)	26,400～26,700台/日	約415億円	608億円	1,416億円	2.3

※R6年度時点におけるR22将来推計値

◆道路の役割

■道路の役割

①環境の改善(地球環境)[CO₂排出量:約1,188.9千トン/年(約0.7%)削減]環境の改善(沿道環境)[NO_x排出量:約2,257.6トン/年(約1.2%削減)、SPM排出量:約117.0トン/年(約1.2%削減)]

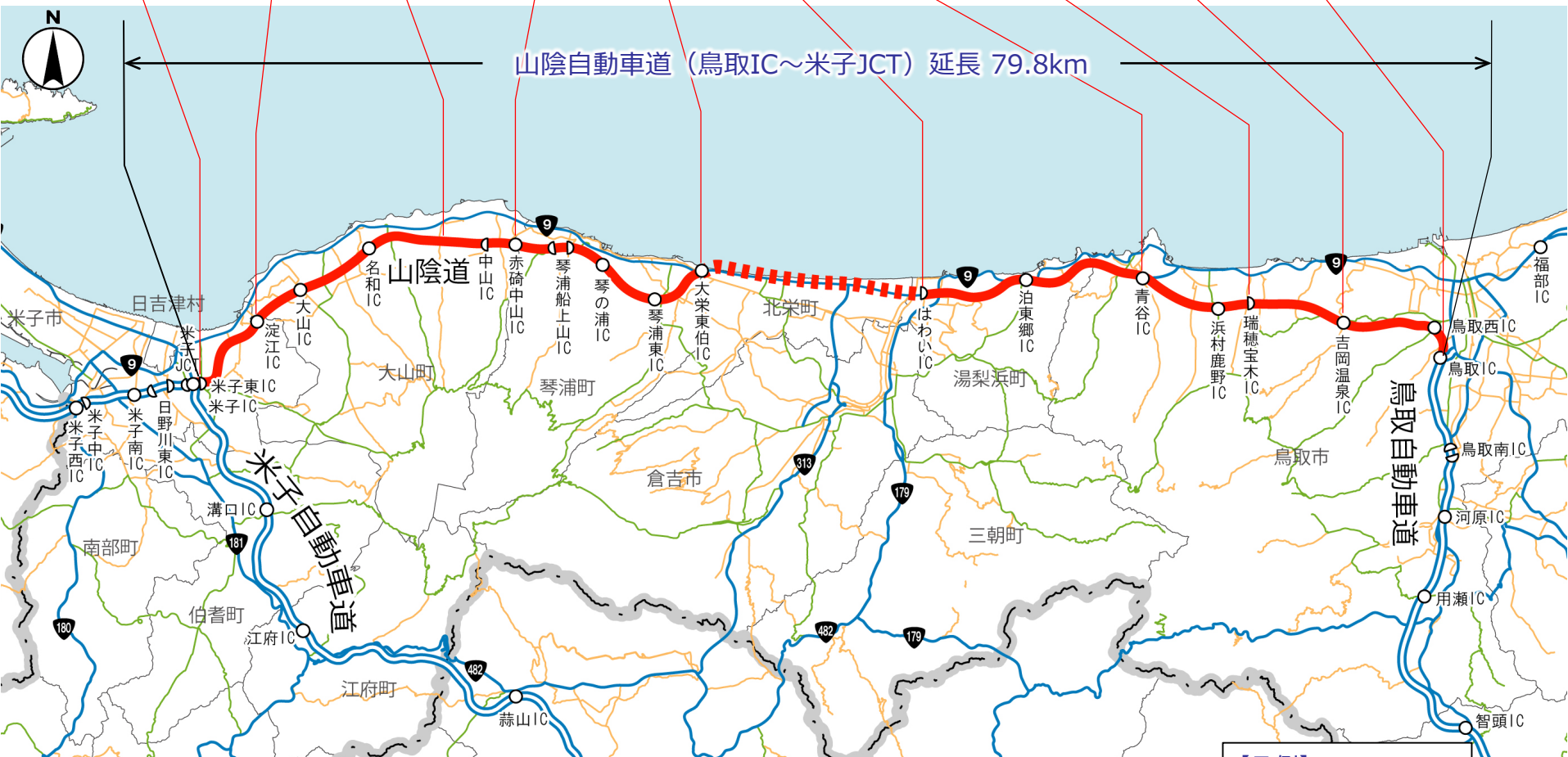
②緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

《参考資料》

(4) 広域ネットワークでの費用便益分析 <山陰自動車道(鳥取IC~米子JCT)>

とっとりし
鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

	開通済区間 L=5.4km 米子道路 (淀江~米子東)	開通済区間 L=12.1km 名和・淀江道路	開通済区間 L=4.3km 中山・名和道路	開通済区間 L=12.0km 東伯・中山道路	事業中 L=13.5km 北条道路	開通済区間 L=13.2km 青谷・羽合道路	開通済区間 L=6.4km 鳥取西道路 (Ⅲ期)	開通済区間 L=5.9km 鳥取西道路 (Ⅱ期)	開通済区間 L=7.0km 鳥取西道路	B/C	EIRR
一体評価区間 (事業全体)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	2.2	9.0%



○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

※1：一体評価B/C等の算定にあたり、供用区間・事業中区間・調査中区間（計画段階評価、都市計画決定が完了している区間）は将来ネットワークに含む

※2：基準年をR6として計算

【凡例】

— 開通済区間
- - - 事業中区間