

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 <small>ほうじょう</small>	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 <small>とっとり とうはく ゆり はまちょう ながせ</small> 至: 鳥取県東伯郡琴浦町槻下 <small>とっとり とうはく ことらちようつきのした</small>			延長	13.5km
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に至る総延長約770km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。</p>					
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843億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	46%	供用済延長	0.0km
計画交通量	19,400 ~ 27,400台/日				
費用対効果分析 <small>(参考)</small>	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	2.2 (0.7)		444/8,185億円	598/18,012億円	
	2.7 (1.1) [2%]	9.0% (2.3%)	事業費: 388/7,256億円	走行時間短縮便益: 409/14,615億円	令和6年
	3.0 (1.3) [1%]		維持管理費: 56/ 818億円	走行経費減少便益: 147/ 2,773億円	
	(残事業)	(残事業)	更新費: -/ 111億円	交通事故減少便益: 42/ 623億円	
1.3 (1.3)		感度分析 (事業全体)	(残事業)		
1.9 (1.8) [2%]	5.9% (5.7%)	交通量 B/C=1.9~2.5(±10%)	交通量 B/C=1.2~1.4(±10%)		
2.3 (2.2) [1%]		事業費 B/C=2.2~2.2(±10%)	事業費 B/C=1.2~1.5(±10%)		
		事業期間 B/C=2.2~2.2(±20%)	事業期間 B/C=1.3~1.4(±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"> ・渋滞損失の削減が期待される ・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 <p>②物流効率化の支援</p> <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 <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 <p>④個性ある地域の形成</p> <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【R5観光入込客数:44万人(白壁土蔵群)】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <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 <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号の代替路線を形成 <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"> ・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>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <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(令和2年10月)」「第2次北栄町まちづくりビジョン(令和2年9月、R5.3改訂)」「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」の意見「継続」という対応方針(原案)について異存ありません。
 事業費の増加は、事前に予見不可能な内容で、道路の安全性や強靱性確保の観点からやむを得ないものと考えます。
 またこの度、令和8年度の全線供用から、はわいIC～北条IC(仮称)の部分供用に見直しとなりましたが、引き続きコスト縮減と安全確保を図りつつ、一日も早い供用開始にご尽力いただきますようお願いいたします。
 あわせて、北条IC(仮称)～大栄東伯ICを含めた全線開通が大幅に遅延することがないように工程精査をお願いします。

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)倉吉由良線が事業化。
 R7年3月30日に鳥取県立美術館が開業予定
 R7年4月に道の駅「ほうじょう」がリニューアルオープン予定
 R9年に青山剛昌ふるさと館がリニューアル予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度末時点で用地買収は86%、工事は46%、全体では46%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

引き続き、早期全線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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

「事業再評価」

一般国道9号 ほう じょう 北条道路

令和6年12月

国土交通省 中国地方整備局

1. 再評価の重点化・効率化判定票

(道路・街路事業)

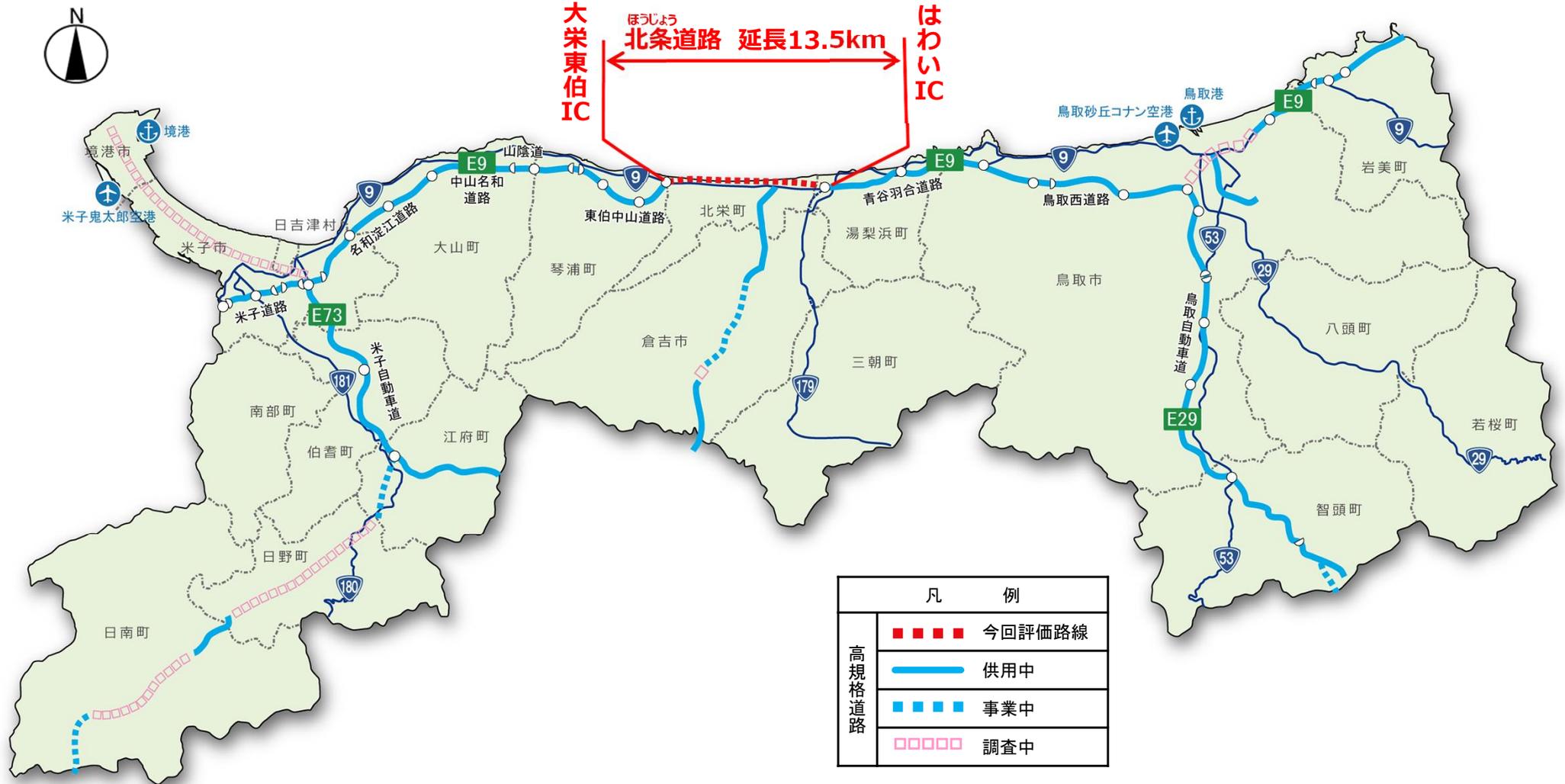
項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 R2.10:4.6万人 → R5.10:4.5万人 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 R2.3:425百台→R5.3:427百台 ※対象路線沿線市町村:湯梨浜町、北栄町、琴浦町	変化なし ■	変化あり □
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		10%以内 増加無し 増加 10%超え	
事業費の増加	全体事業費:約524億円(R3年度再評価時)→ 約843億円(R6年度再評価時) 増加率61%	□	□ ■
事業期間の増加	10年(R3年度再評価時)→ 13年(R6年度再評価時) 変化率30%	□	□ ■
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	前回:H30.2 費用便益分析マニュアル改定 今回: <u>R5.12 費用便益分析マニュアル改定</u>	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)	1,704,200TE/日(R3年度再評価時)→ 1,648,800TE/日(R6年度再評価時) 減少率3%	10%以下 ■	10%超え □
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業がない	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 1.2 ≥ 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770km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。

位置図



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。

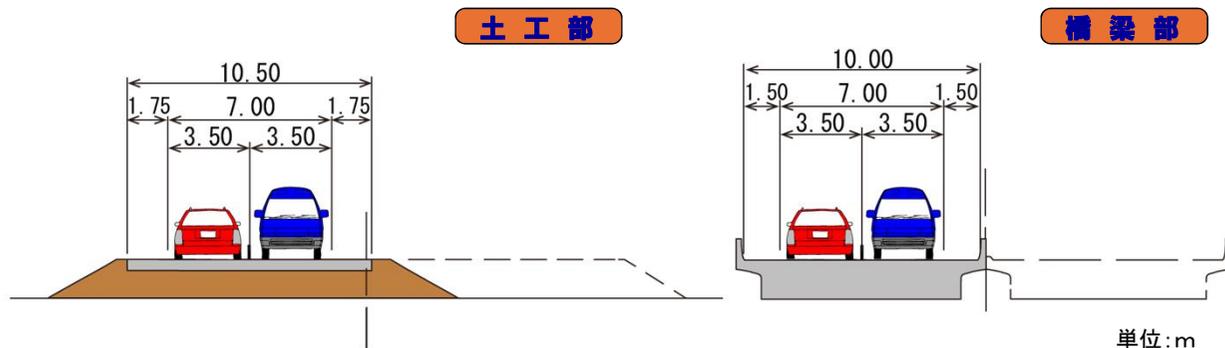
事業位置図



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榎下
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



3. 前回評価時からの主な周辺環境の変化

- 倉吉市の倉吉パークスクエアに隣接して鳥取県立美術館の整備が進められている(令和7年3月30日開業予定)。
- 重点「道の駅」に指定されている道の駅「ほうじょう」(旧称 北条公園)が令和7年度リニューアルオープンに向けて整備が進められている。
- 主要な観光地である青山剛昌ふるさと館が令和9年リニューアルオープンを目指して整備が進められている。

青山剛昌ふるさと館
リニューアル(令和9年予定)



©青山剛昌/小学館
出典:青山剛昌ふるさと館提供資料

道の駅「ほうじょう」
リニューアルオープン
(令和7年4月予定)



出典:北条町HP

鳥取県立美術館
(令和7年3月30日開業予定)



出典:鳥取県立美術館提供資料



(1) 現状の課題

課題①：交通事故



整備効果①：死亡・重傷事故の減少

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：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

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

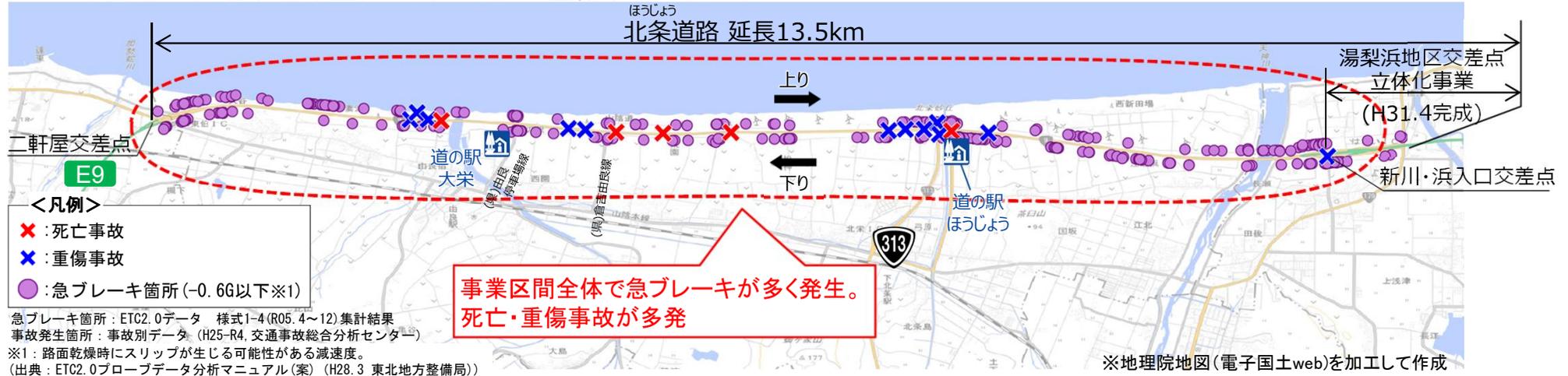
4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

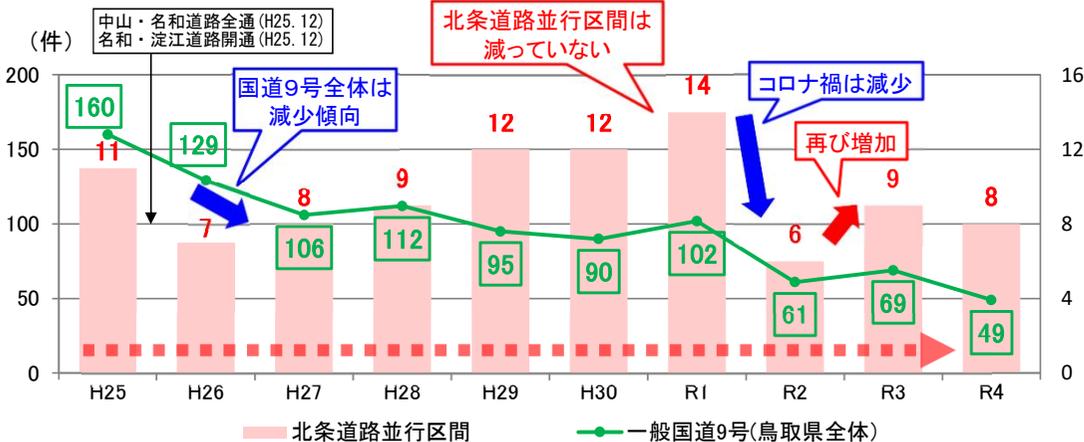
課題① 交通事故

- 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。コロナ禍により死傷事故件数の減少が見られたが再び増加傾向。
- 当該区間は交差点付近などで急ブレーキが多く発生していることから、死亡・重傷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1.6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



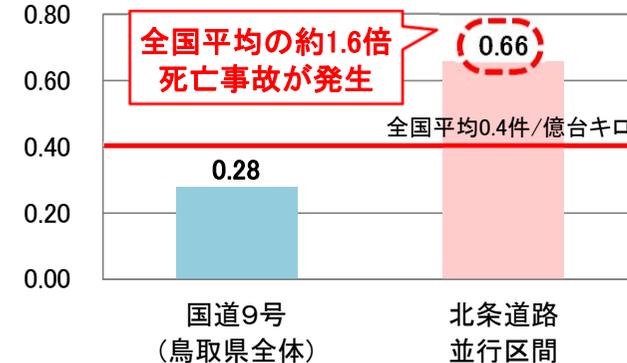
■ 一般国道9号 鳥取県内全体の死傷事故件数



■ 一般国道9号(北条道路並行区間)の死亡事故率

(10年間: H25-R4)

(単位: 件/億台キロ)



4. 事業の必要性

(1) 現状の課題

課題② 事故等による通行止め

- 北条道路に並行する一般国道9号では事故による通行止めが12件/10年(最大約5時間)が発生している。
- 一般国道9号の迂回路には幅員狭小区間が存在し、通行止め時には迂回路において混雑が発生する状況である。
- 北条道路の整備により、一般国道9号通行止め時の代替路が確保され、道路の安全性・信頼性の向上が期待される。



【写真①】事故発生状況



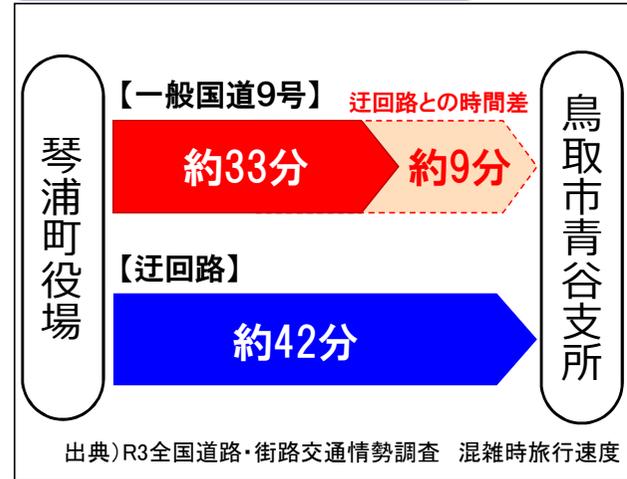
【写真②】迂回路(幅員狭小区間)での混雑発生状況



北条道路並行区間での国道9号の通行止めの実績

番号	地名	年月日	分類	規制時間
A	北栄町東園	H27.1.8	交通事故	2時間56分
B	北栄町	H28.6.28	交通事故	0時間50分
C	北栄町江北	H29.5.7	交通事故	1時間05分
D	北栄町下神	H29.6.22	交通事故	3時間00分
E	北栄町江北	R1.8.11	交通事故	3時間16分
F	北栄町妻波	R1.11.17	交通事故	1時間37分
G	北栄町由良宿	R2.4.7	交通事故	4時間01分
H	北栄町由良宿	R4.1.17	交通事故	2時間06分
I	北栄町江北	R4.3.3	交通事故	5時間07分
J	北栄町西園	R4.8.8	交通事故	1時間57分
K	琴浦町槻下	R4.10.8	交通事故	2時間17分
L	北栄町大谷	R5.6.14	交通事故	2時間29分
総計		計12回		30時間41分

現道と迂回路の所要時間比較



出典: 倉吉河川国道事務所提供資料(通行止め実績:H26~R5)

4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

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

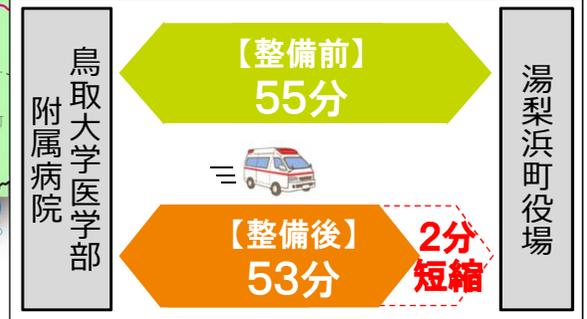
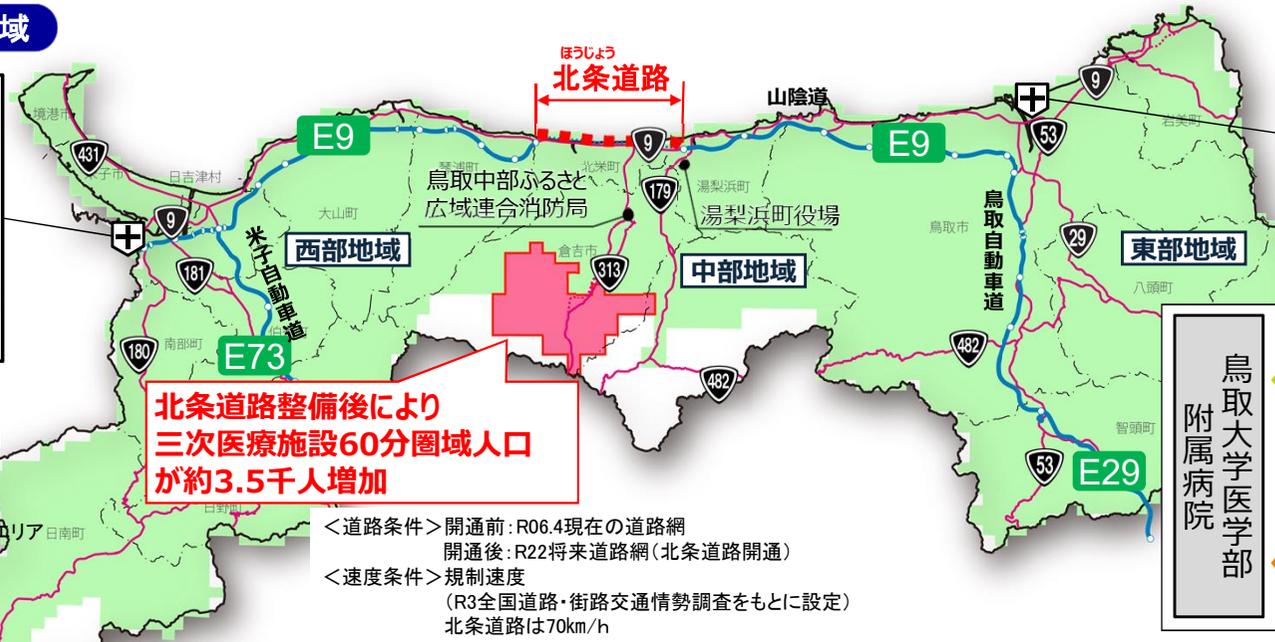


資料/R3国調メッシュデータ(総務省)
※規制速度を用いて算出
※人口はR3国調メッシュデータを使用

緑色：60分圏域(三次医療施設)

赤色：将来道路網による60分圏域拡大エリア

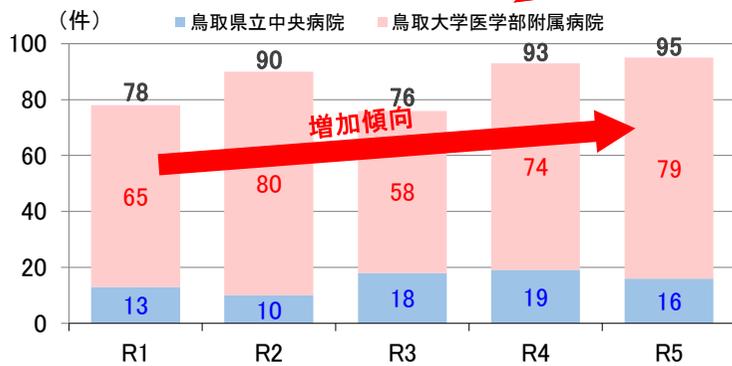
十字マーク：三次医療施設



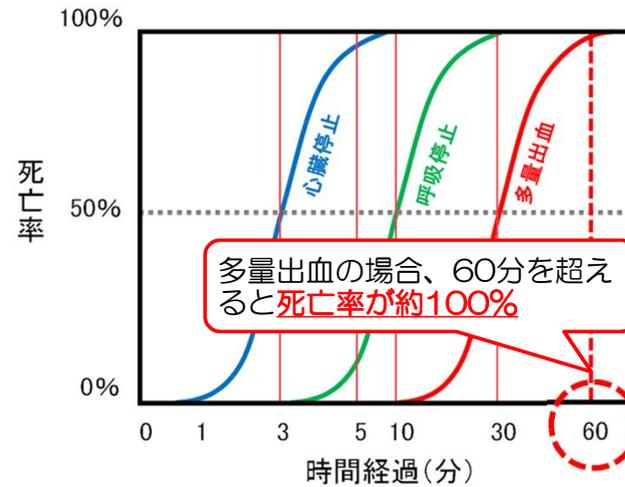
出典)所要時間算出の旅行速度:規制速度
(R3全国道路・街路交通情勢調査)

鳥取県中部地域から三次医療施設への搬送件数

三次医療施設へ年平均 約90件の搬送が発生



カーラーの救命曲線



・北条道路の整備により救急搬送経路の安全性、迅速性、確実性が向上することを期待しています。



鳥取中部ふるさと広域連合
消防局
(令和6年7月ヒアリング調査)

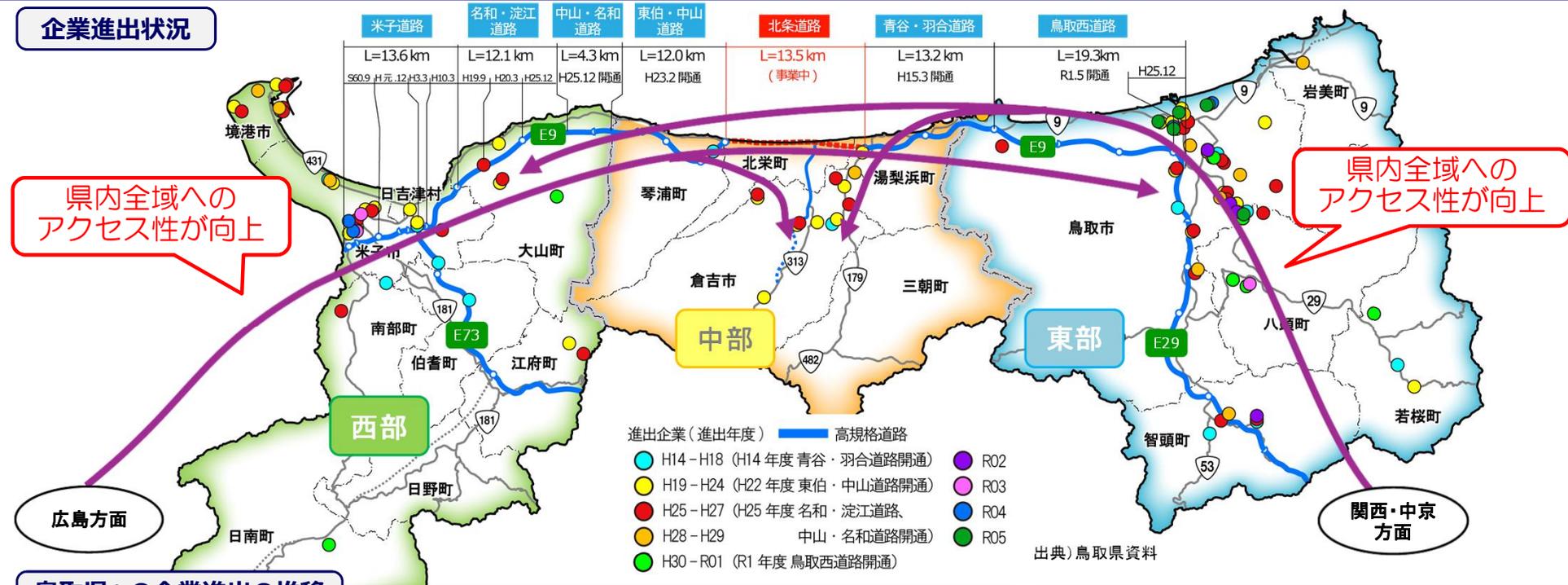
4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

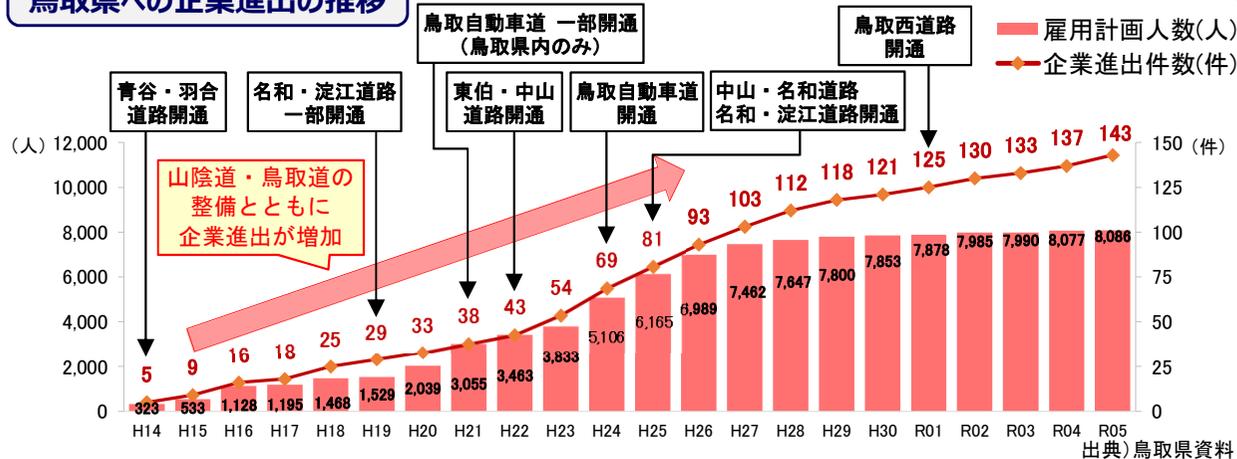
② 地域経済を支える企業進出の支援

- 鳥取県への企業進出数は、山陰道・鳥取道の整備に伴い増加している。
- 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、県全域へのアクセス性が向上することで更なる企業進出や企業の販路拡大、人材確保への効果が期待される。

企業進出状況



鳥取県への企業進出の推移



・北条道路が整備されることで、県の全域が一本の高速ネットワークで結ばれることとなり、関西圏・中京圏から県中西部など県内全域へのアクセスが向上し、県外企業にアピールする上で強力な訴求ポイントとなります。

・また、北条道路を含む山陰道の整備による県全域へのアクセス性の向上は、企業の販路拡大や人材確保についても効果が期待されます。

鳥取県商工労働部 立地戦略課 (R6.9月ヒアリング調査)



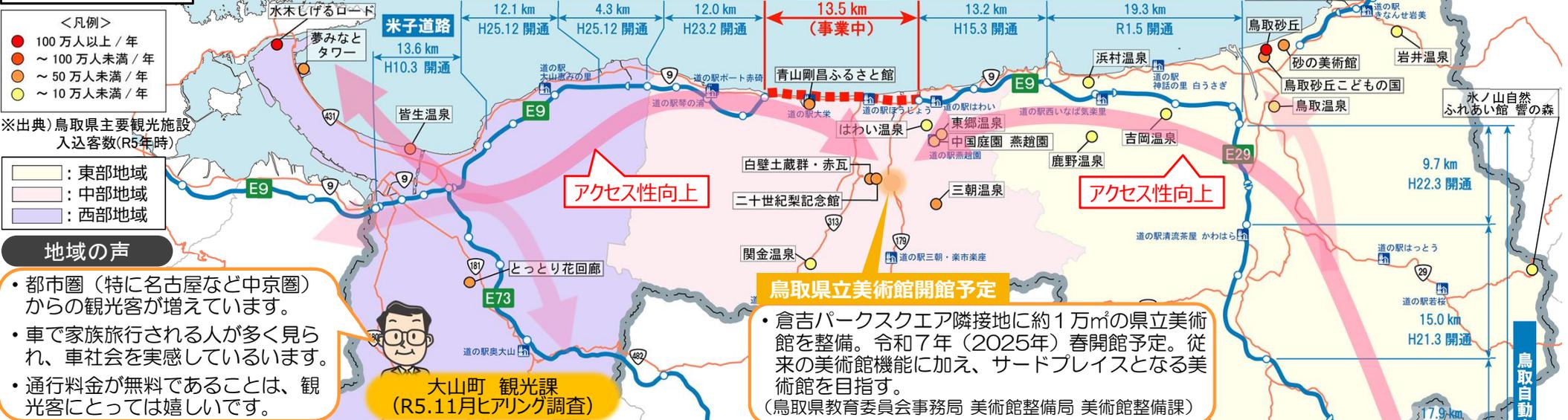
4. 事業の必要性

(2) 道路整備により期待される効果

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・西部地域の伸びが少ない。
- 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。

R5年入込客分布



地域の声

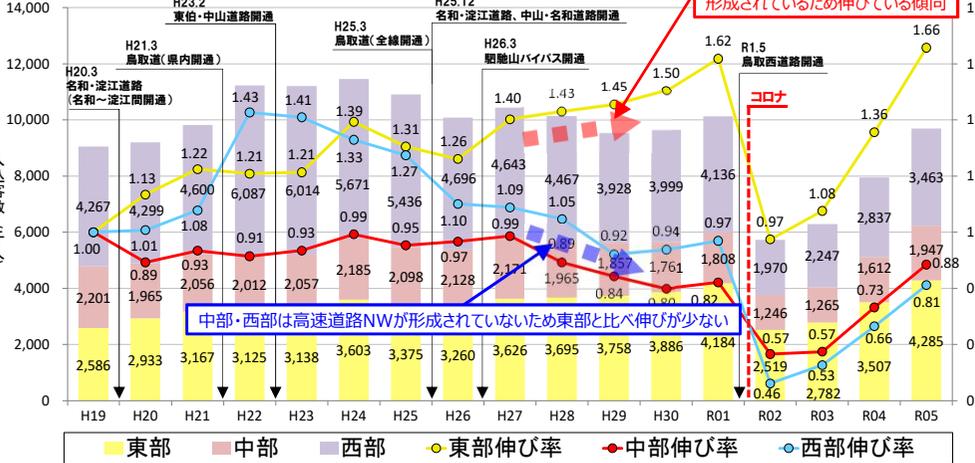
- 都市圏（特に名古屋など中京圏）からの観光客が増えています。
- 車で家族旅行される人が多く見られ、車社会を実感しています。
- 通行料金が無料であることは、観光客にとっては嬉しいです。

大山町 観光課 (R5.11月ヒアリング調査)

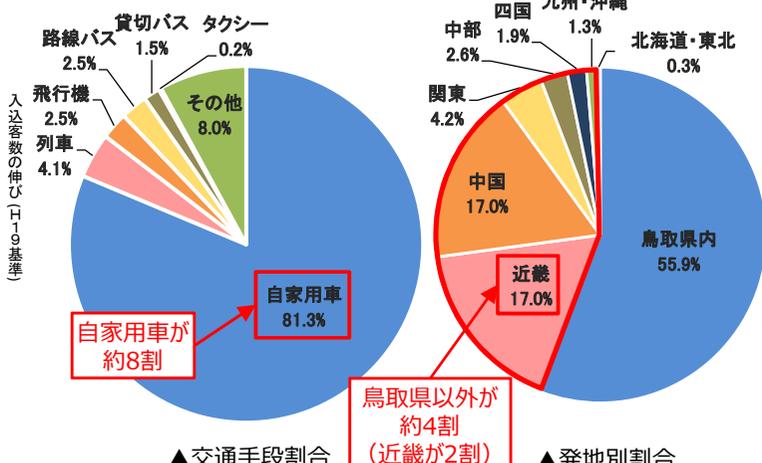
鳥取県立美術館開館予定

- 倉吉パークスクエア隣接地に約1万㎡の県立美術館を整備。令和7年（2025年）春開館予定。従来の美術館機能に加え、サードプレイスとなる美術館を目指す。（鳥取県教育委員会事務局 美術館整備局 美術館整備課）

《鳥取県東部・中部・西部地域の観光入込客数の推移》



《鳥取県観光入込客の特性 [R5]》



注)鳥取県西部のH22年の増加要因は、2010年度上半期に放映されたNHKドラマ「ゲゲゲの女房」の影響と推測される

※出典) 鳥取県「令和4年観光入込動態調査」

・ 総事業費(増額後):843億円 今回増額:319億円(約61%増)

■コスト増加の内訳(+319億)

項 目	増額費用
(1) 土質改良の追加	127億円
(2) 橋梁詳細設計による杭長の延伸	52億円
(3) 変位緩衝孔の追加	7億円
(4) 先行掘削の追加	3億円
(5) 軟弱地盤対策の追加	32億円
(6) 地中障害物の出現による撤去費の追加	22億円
(7) 労務費・物価上昇による増額	76億円
合 計	319億円

5. コスト増加の要因

(1) 土質改良の追加

約127億円の増額

- 今後施工する約150万m³の内、河川掘削土や他事業発生土が約100万m³、仮置土が約50万m³の計画としていたが、河川掘削土や他事業発生土からの調達量が減となる見通しとなったことから、新たな調達先を確保する必要が生じた。
- そのため、他事業などとの調整により盛土材を確保したが、当方による積込・運搬が必要になった。また、全てが良質土ではなく、盛土材の一部に土質改良が必要となった。

【盛土工の内訳】

■当初計画

・積込	約 50万m ³	→	3億円	
・運搬 (15km)	約 50万m ³	→	25億円	
・盛土	約150万m ³	→	8億円	合計 36億円

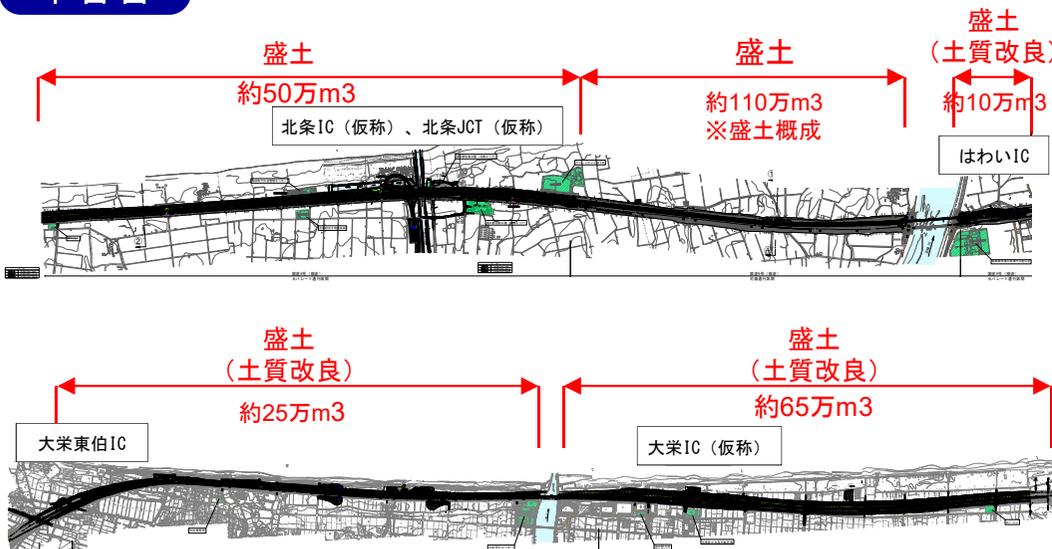
■変更計画

・積込	約150万m ³	→	9億円	
・運搬 (15km)	約150万m ³	→	75億円	
・土質改良	約100万m ³	→	71億円	
・盛土	約150万m ³	→	8億円	合計 163億円
				増額 127億円

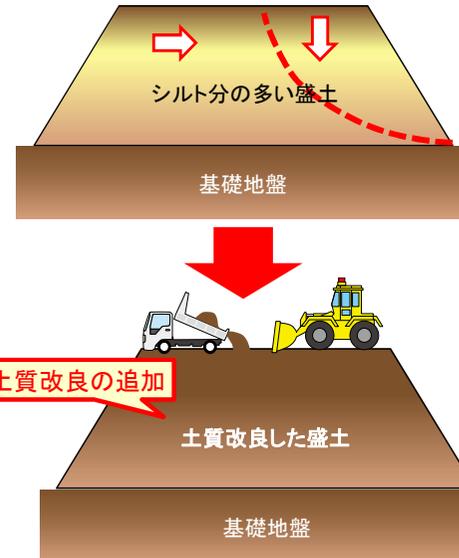
位置図



平面図



地震時慣性力 自重



土質試験結果よりシルト分の多い土
⇒盛土条件を満足しない

盛土条件を満足しない土は抵抗力
が低く、円弧すべりによる盛土崩
壊が生じる。



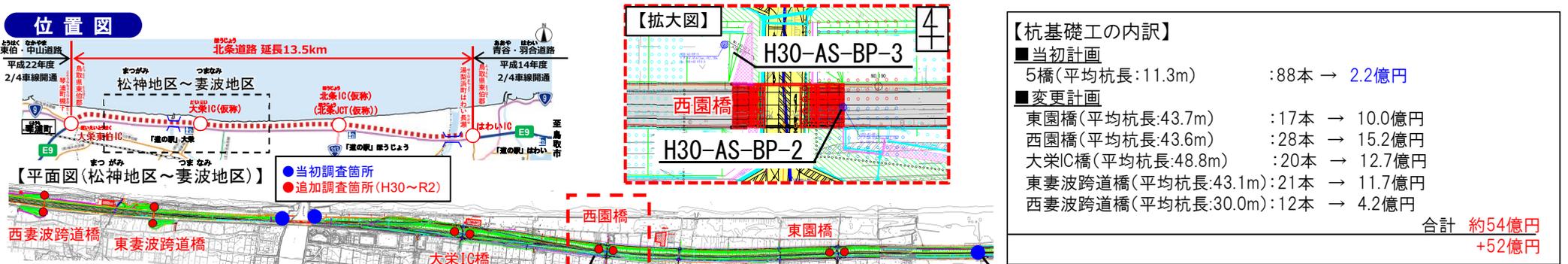
【施工状況】



(2) 橋梁詳細設計による杭長の延伸(N値、支持力照査に伴う見直し)

約52億円の増額

- 当初、松神地区～妻波地区の橋梁において、地質調査結果により沖積砂質土層 (As-2) を支持層として想定していた。
- 橋梁位置での追加調査を行ったところ、当初想定していたN値が確認されず、支持層の見直しが必要となった。
- この結果をもとに橋梁詳細設計を行った結果、杭基礎の杭長の延伸が必要となったもの。



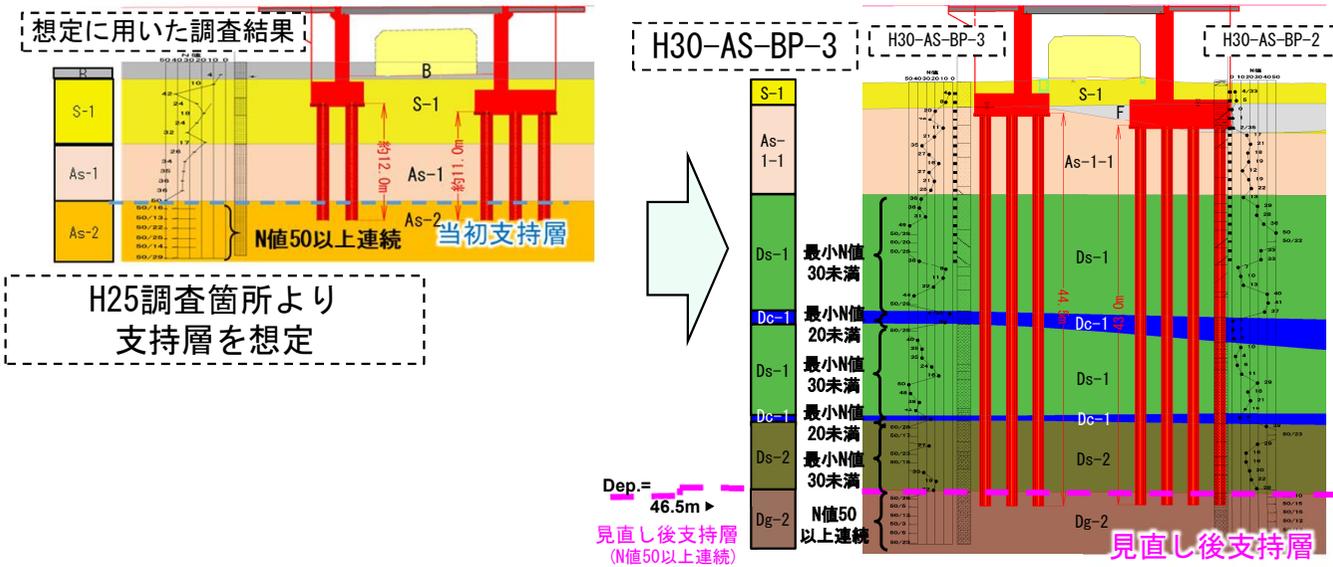
【断面図(西園橋)】

当初計画

- As-1は最小N値が支持層目安を下回る
- As-2はN値が支持層目安を連続して上回る → **当初支持層**

変更計画

- 地質構成が想定と異なる
- Ds-1、Dc-1、Dc-2、Ds-2は最小N値が支持層目安を下回る
- Dg-2はN値が支持層目安を連続して上回り、支持力を満足 → **見直し後支持層**



橋梁	橋梁ID	当初計画			変更計画		
		杭本数 (本)	支持層深さ(m)	杭長 (m)	杭本数 (本)	支持層深さ(m)	杭長 (m)
東園橋	H30-SN-BP-5	16	14.3	12.0	17	46.0	44.0
	H30-SN-BP-4			11.0			43.5
西園橋	H30-AS-BP-3	28	14.3	12.0	28	46.5	44.5
	H30-AS-BP-2			11.0			43.0
大栄IC橋	H30-DN-BP-3	20	14.3	12.0	20	50.0	48.5
	H30-DN-BP-2			11.0			49.0
東妻波跨道橋	R2-SI-BP-5	12	14.3	11.0	21	44.0	42.5
	R2-SI-BP-6			11.0			43.5
西妻波跨道橋	R2-SI-BP-7	12	14.3	11.0	12	31.0	30.5
	R2-SI-BP-8			11.0			30.0

(3) 変位緩衝孔の追加

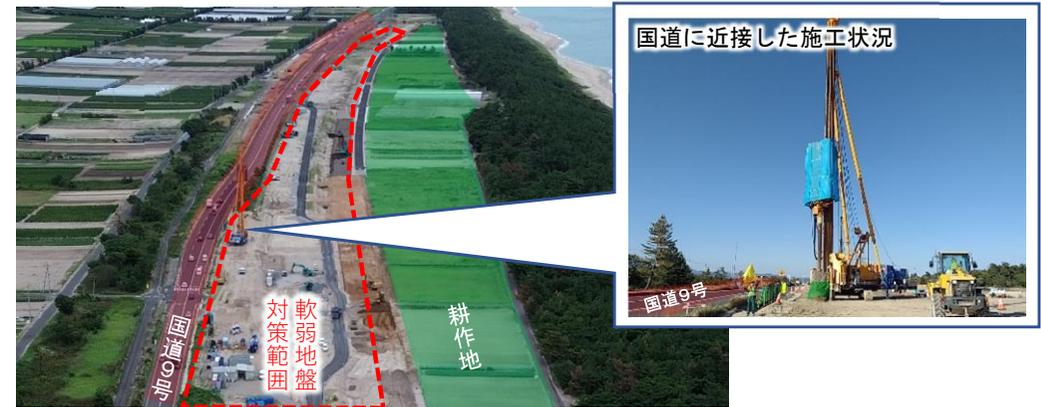
約7億円の増額

● 軟弱地盤対策（液状化対策）については、地質調査を踏まえ周辺道路、耕作地への影響に配慮し、設計段階から通常より振動・変位の少ない「静的締固め砂杭工法」を選定したうえで施工を開始したが、隣接する周辺道路への影響が確認されたため、静的締固め砂杭工法の補助工として変位緩衝孔を追加する必要が生じた。

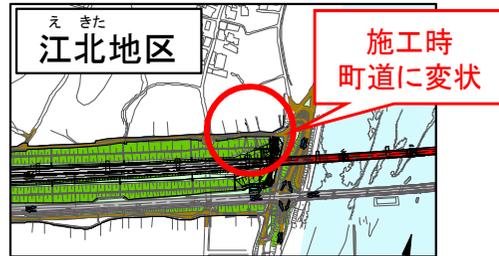
【対策の内訳】

変位緩衝孔 5,000本 → 7.0億円増

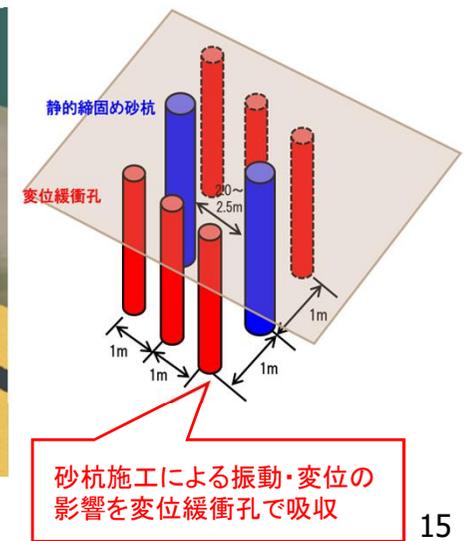
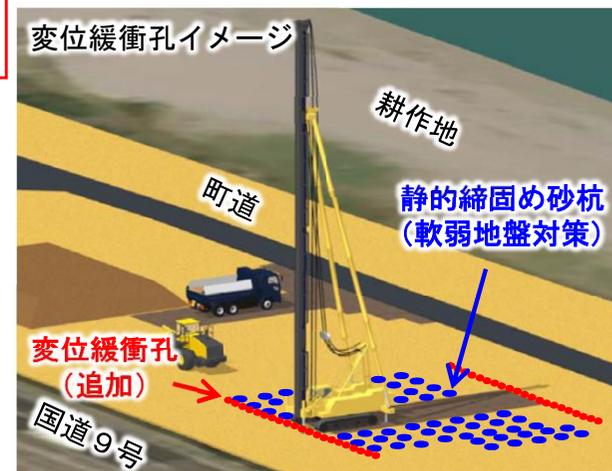
軟弱地盤対策施工状況（静的締固め砂杭工法）



周辺道路への影響状況



補助工法（変位緩衝孔）の追加



(4) 先行掘削の追加

約3億円の増額

● 軟弱地盤対策（液状化対策）の静的締固め砂杭工法をすすめるうえで、一部区間で液状化層の上層部に部分的に固い砂層が存在していたため、静的締固め砂杭工法の補助工として先行掘削を追加する必要が生じた。

【対策の内訳】

先行掘削

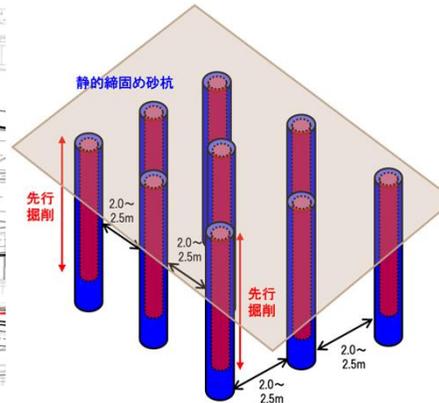
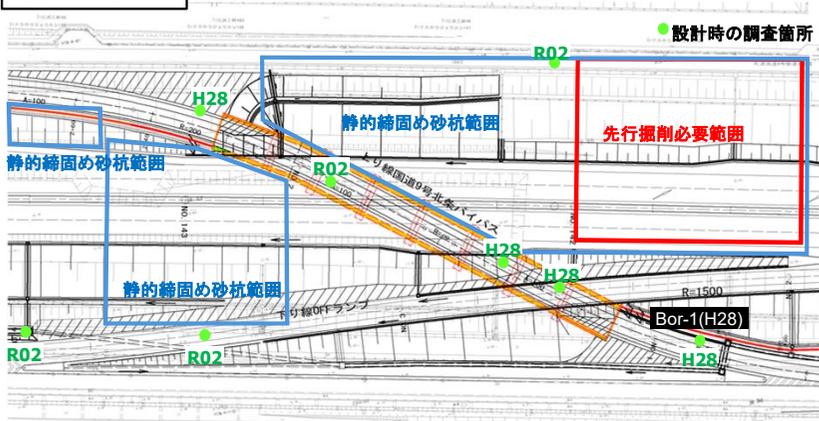
はわい長瀬地区	450本	→	0.6億円
国坂地区	1,150本	→	1.6億円
弓原地区	500本	→	0.7億円

+3億円

位置図



くにさか 国坂地区



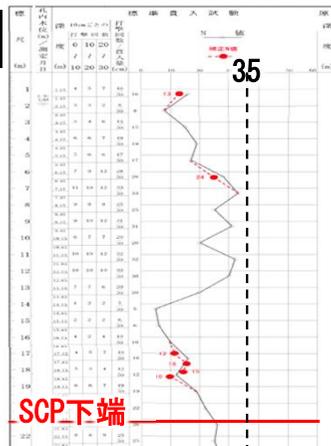
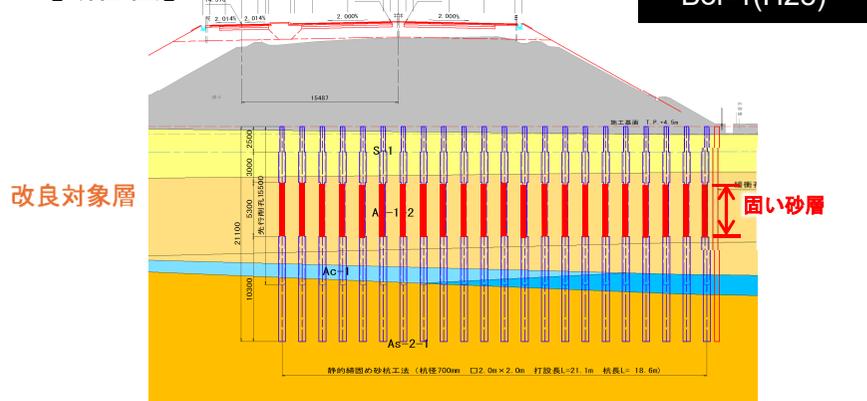
【先行掘削】

- ・ 固い砂層（N値35程度以上）だと静的締固め砂杭工法の機械では打ち抜けない
- ・ 固い砂層の下には液状化層があるため 静的締固め砂杭は必要



補助工として先行掘削を追加
(先行掘削後に静的締固め砂杭を施工)

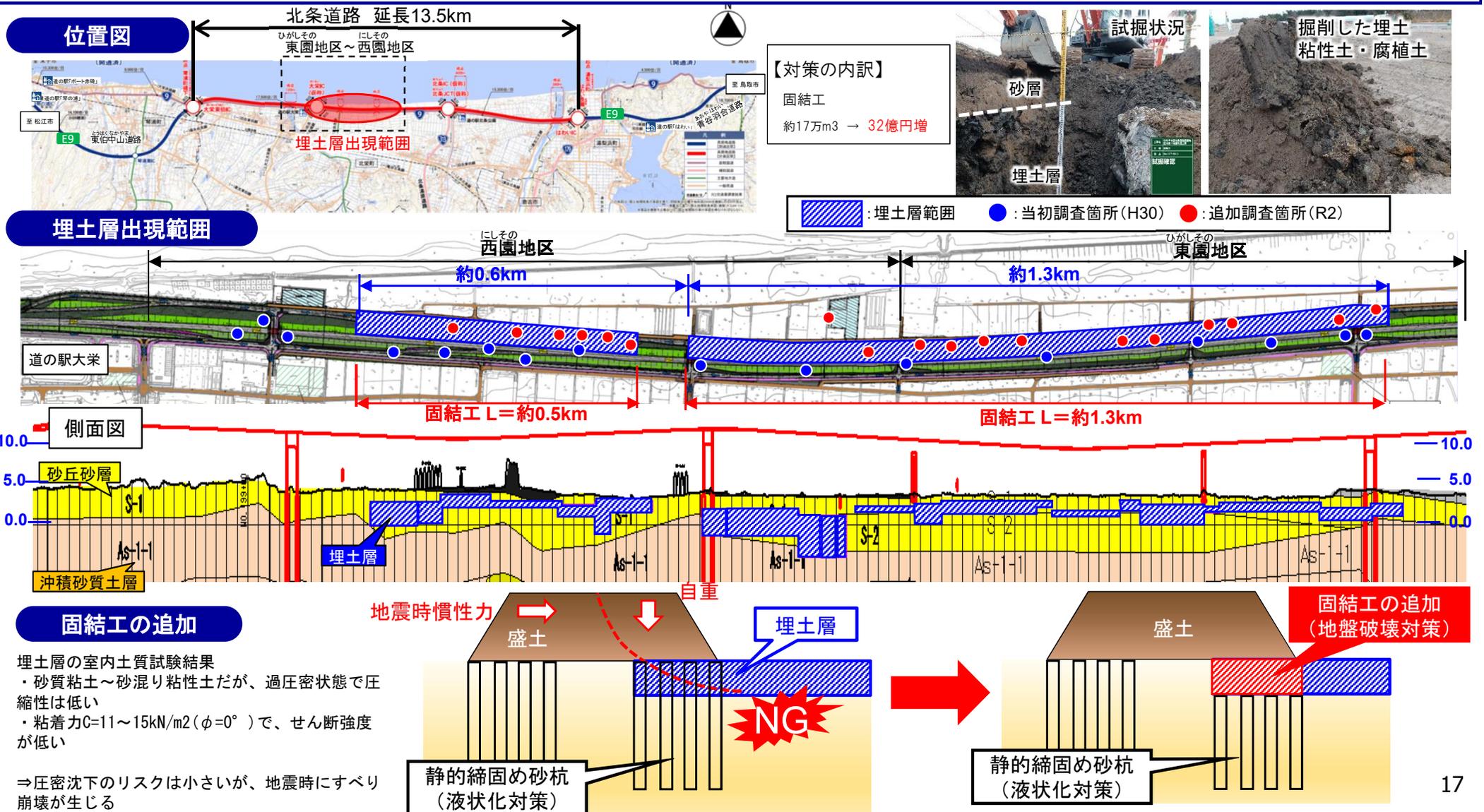
【断面図】



(5) 軟弱地盤対策の追加

約32億円の増額

- 東園・西園地区において、当初地質調査にて部分的に軟弱な粘性土・腐植土からなる埋土層が確認された。
- R2年度～R3年度に詳細調査を行ったところ、想定以上の広範囲に分布していることが判明し、分布状況を踏まえて盛土の安定度照査を実施したところ、地震時に基礎地盤及び盛土ですべり崩壊が生じることが判明したため、埋土層に対して固結工（中層混合処理工）の追加が必要となった。



(6) 地中障害物の出現による撤去費の追加

約22億円の増額

- 軟弱地盤対箇所から、転石や木根などの障害物が出現した。
- 軟弱地盤対策を実施するためには障害物の撤去が必要であり、そのため撤去費の追加が必要となった。

位置図



【対策の内訳】

撤去費 約40万m³ → 22億円増

地中障害物の調査状況

転石の出現



木根の出現

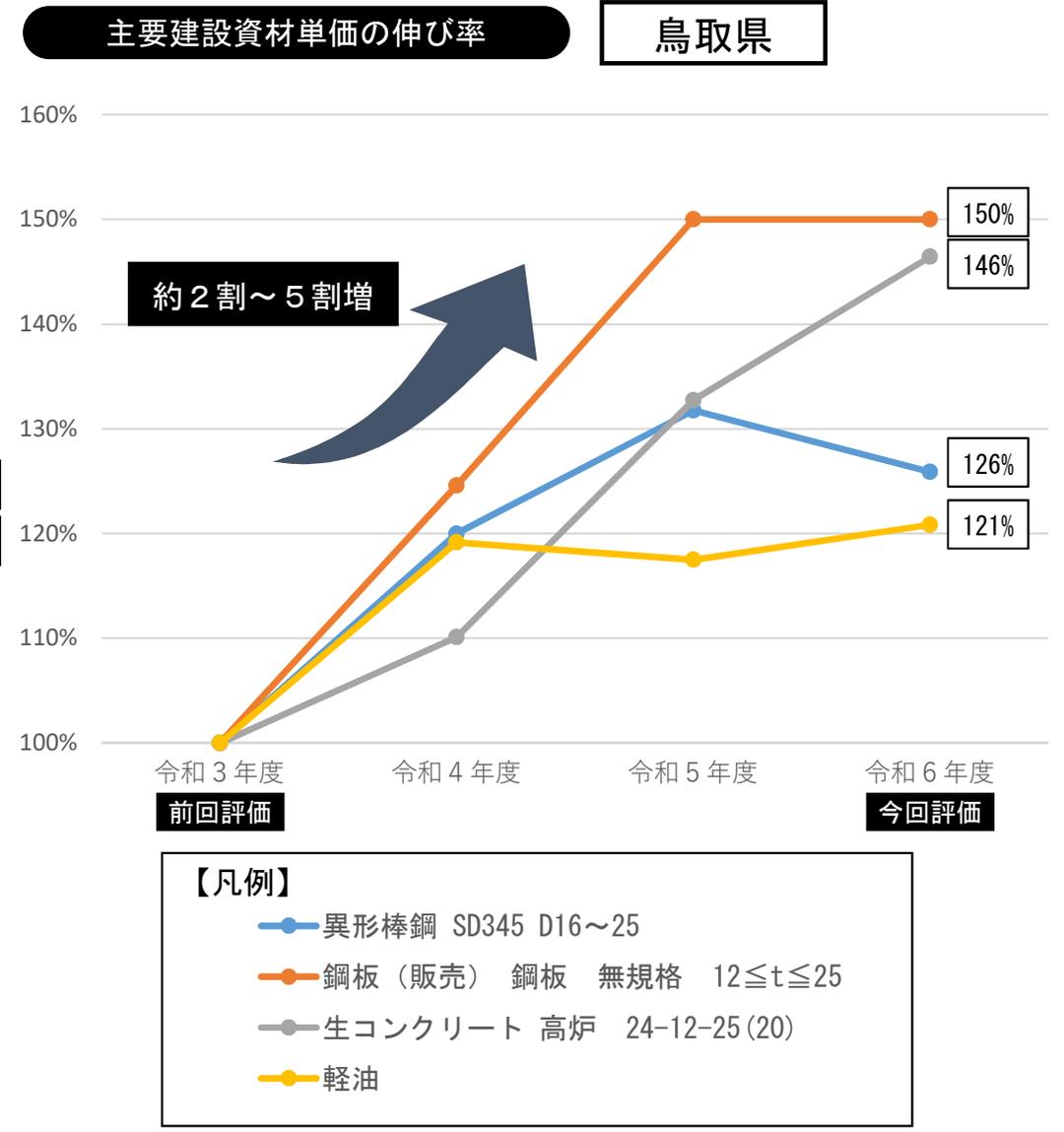
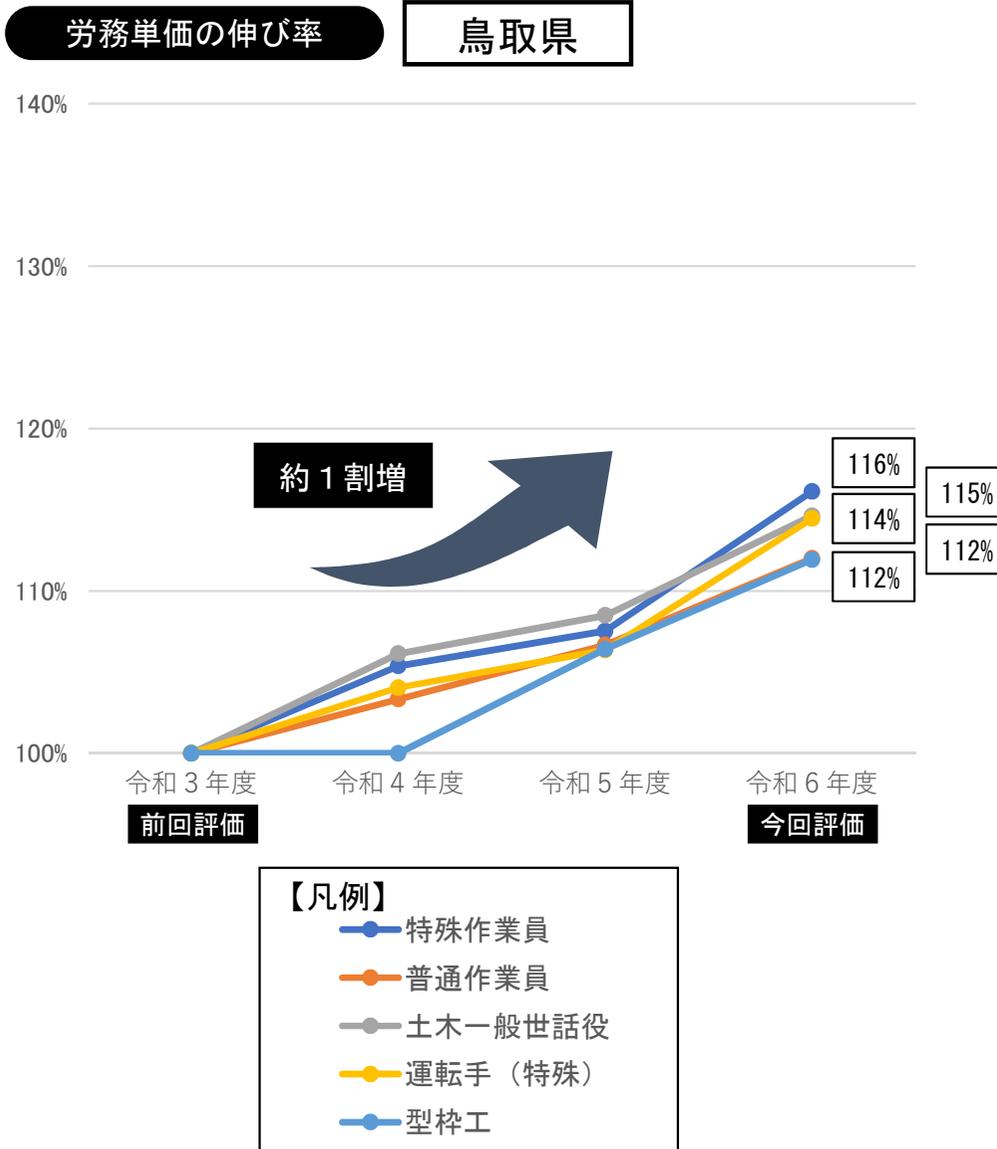


5. コスト増加の要因

(7) 労務費・物価上昇による増加

約76億円の増額

● 前回評価（令和3年度）後の資機材・労務単価上昇によって、増額の必要が生じた。



(7) 労務費・物価上昇による増加

- 資材、労務単価上昇に伴う内訳を示す。主な増加は、橋梁費とIC・JCT費にかかる増額となっている。
- 理由としては、コンクリート・鋼材等の材料単価の上昇、工事・設計における労務単価等の上昇である。

物価上昇内訳

(単位：百万円)

区分	費目	R3再評価 (R4以降残)	R6再評価 (R4以降残)	物価上昇
①工事費		35,960	43,240	7,280
	改良費	20,422	22,249	1,827
	橋梁費	6,088	9,030	2,942
	トンネル費	-	-	-
	IC・JCT費	4,306	6,119	1,813
	舗装費	3,281	3,603	322
	附帯施設費	1,863	2,239	376
②用地及び補償費		81	81	0
③間接経費		4,649	4,909	260
全体事業費		40,690	48,230	7,540

物価上昇理由

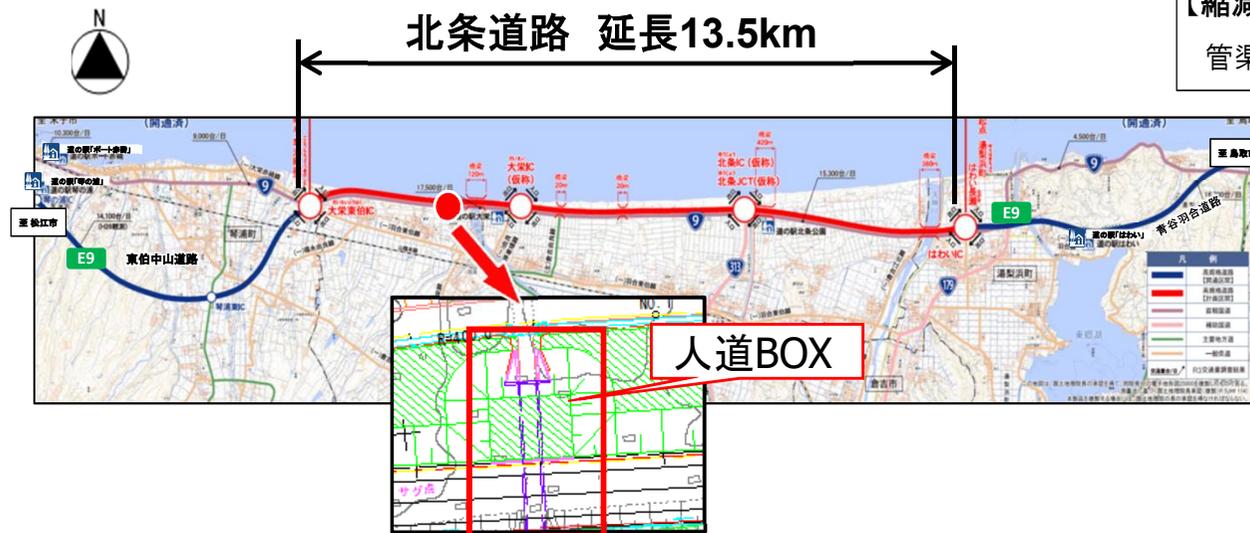
- 主要構造物（残数量）
 - ・長大橋(Me) 4橋(下部工未完：4橋)
 - ・長大橋(PC) 1橋(下部工未完：1橋)
- その他費用
 - ・セメント、鋼材、石油関連製品の価格高騰。
 - ・工事、調査設計における労務単価の上昇。

(1) 人道BOX設置のとりやめ

約0.2億円の縮減

- 当初、人道BOXの設置を計画。
- 地元協議の結果、代替路による通行の確保が出来たため、当該箇所へ人道BOXを設置する必要がなくなり、計画をとりやめた。

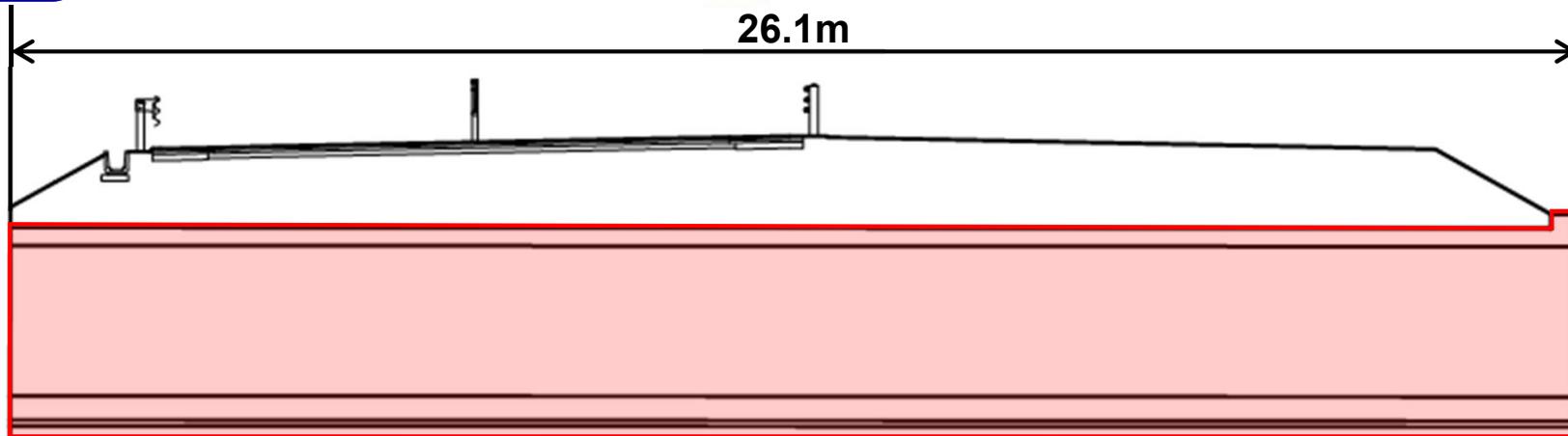
位置図



【縮減の内訳】

管渠工 26.1m → 0.17億円減

断面図



人道BOXのとりやめ

7. 今回のとりまとめ結果

●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	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)	8,185	444	814	444
事業費	7,256	388	758	388
維持管理費	818	56	56	56
更新費	111	—	—	—
便益額(B)	18,012	598	578	578
走行時間短縮便益	14,615	409	394	394
走行経費減少便益	2,773	147	142	142
交通事故減少便益	623	42	42	42
費用便益比	2.2 ^{*1} 2.7 [2%] ^{**2} 3.0 [1%] ^{**2}	1.3 ^{*1} 1.9 [2%] ^{**2} 2.3 [1%] ^{**2}	0.7 ^{*1} 1.1 [2%] ^{**2} 1.3 [1%] ^{**2}	1.3 ^{*1} 1.8 [2%] ^{**2} 2.2 [1%] ^{**2}

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。

※総費用、総便益については、基準年(R6年)における現在価値を記入。総便益は、3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)

※1 現在価値算出のための社会的割引率: 4%

※2 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

◆まとめ

	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)	14,300台/日～30,300台/日	約4,224億円	8,185億円	18,012億円	2.2 (1.3)
北条道路	19,400台/日～27,400台/日	約843億円	814億円	578億円	0.7 (1.3)

※基準年: R6年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約2.0千トン/年のCO2削減]
- ②沿道環境の改善 [NOX排出量: 約7.3トン/年 (0.8%) 削減、SPM排出量: 約0.7トン/年 (1.6%) 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4分 (93分→89分)]

7. 今回のとりまとめ結果

○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)>

	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 (Ⅰ期)	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

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

- ◇倉吉市の倉吉パークスクエアに隣接して鳥取県立美術館の整備が進められている(令和7年3月30日開業予定)。
- ◇重点「道の駅」に指定されている道の駅「ほうじょう」(旧称 北条公園)が令和7年度リニューアルオープンに向けて整備が進められている。
- ◇沿線地域の主要な観光地である青山剛昌ふるさと館が令和9年リニューアルオープンを目指して整備が進められている。

2) 事業の効果

- ◇費用便益比(B/C)= 2.2(事業全体) 1.3(残事業)
- ◇道路の役割
 - ①環境への影響を考慮した効果[約2.0千トン/年のCO2削減]
 - ②沿道環境の改善 [NOX排出量：約7.3トン/年 (0.8%) 削減、SPM排出量：約0.7トン/年 (1.6%) 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4分 (93分→89分)]

3) 事業の進捗状況

- ◇令和6年度末時点で用地買収は86%、工事は46%、全体では46%である。

②事業の進捗見込み

- ◇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」の意見「継続」という対応方針(原案)について異存ありません。
事業費の増加は、事前に予見不可能な内容で、道路の安全性や強靱性確保の観点からやむを得ないものと考えます。
またこの度、令和8年度の全線供用から、はわいIC～北条IC(仮称)の部分供用に見直しとなりましたが、引き続きコスト縮減と安全確保を図りつつ、一日も早い供用開始にご尽力いただきますようお願いします。
あわせて、北条IC(仮称)～大栄東伯ICを含めた全線開通が大幅に遅延することがないように工程精査をお願いします。

【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。

◆前回評価時との比較

	前回評価時 (令和3年度)		今回再評価 (令和6年度)		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	広域NW間	北条道路	広域NW間	北条道路	
事業諸元	-	L=13.5km	L=79.8km	L=13.5km	
計画交通量	-	21,700～ 28,800 台/日	14,300～ 30,300 台/日	19,400～ 27,400 台/日	<ul style="list-style-type: none"> ・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→H27年度全国道路・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524億円	約4,224億円	約843億円	<ul style="list-style-type: none"> ・土質改良の追加 ・橋梁詳細設計による杭長の延伸 ・軟弱地盤対策の追加 ・労務費・物価上昇による増額 等
総費用 (C)	-	487億円	8,185億円	814億円	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費の増加 ・基準年の変更(R3基準からR6基準)
総便益 (B)	-	645億円	18,012億円	578億円	<ul style="list-style-type: none"> ・将来交通需要推計ベースの変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース→H27年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(R5.12)による変更 ・基準年の変更(R3基準からR6基準) ・最新の事業化ネットワークを反映
費用対効果 (B/C)	-	1.3	2.2	0.7	<ul style="list-style-type: none"> ・総費用及び総便益を見直したため

※「広域NW間」とは鳥取IC～米子JCTの区間。
 ※費用/便益は基準年における現在価値の値

基本3便益以外の効果項目	算定概要
(1)温室効果ガス低減	走行性改善によるCO2排出量削減効果を便益として算定
(2)騒音低減	走行性改善による騒音の低減効果を便益として算定
(3)NOx削減効果	走行性改善によるNOx排出量削減効果を便益として算定

<参考> 3便益以外の便益

① 環境負荷ガス排出量削減・騒音低減に伴う生活環境改善効果

関連SDGs

11 住み続けられるまちづくりを

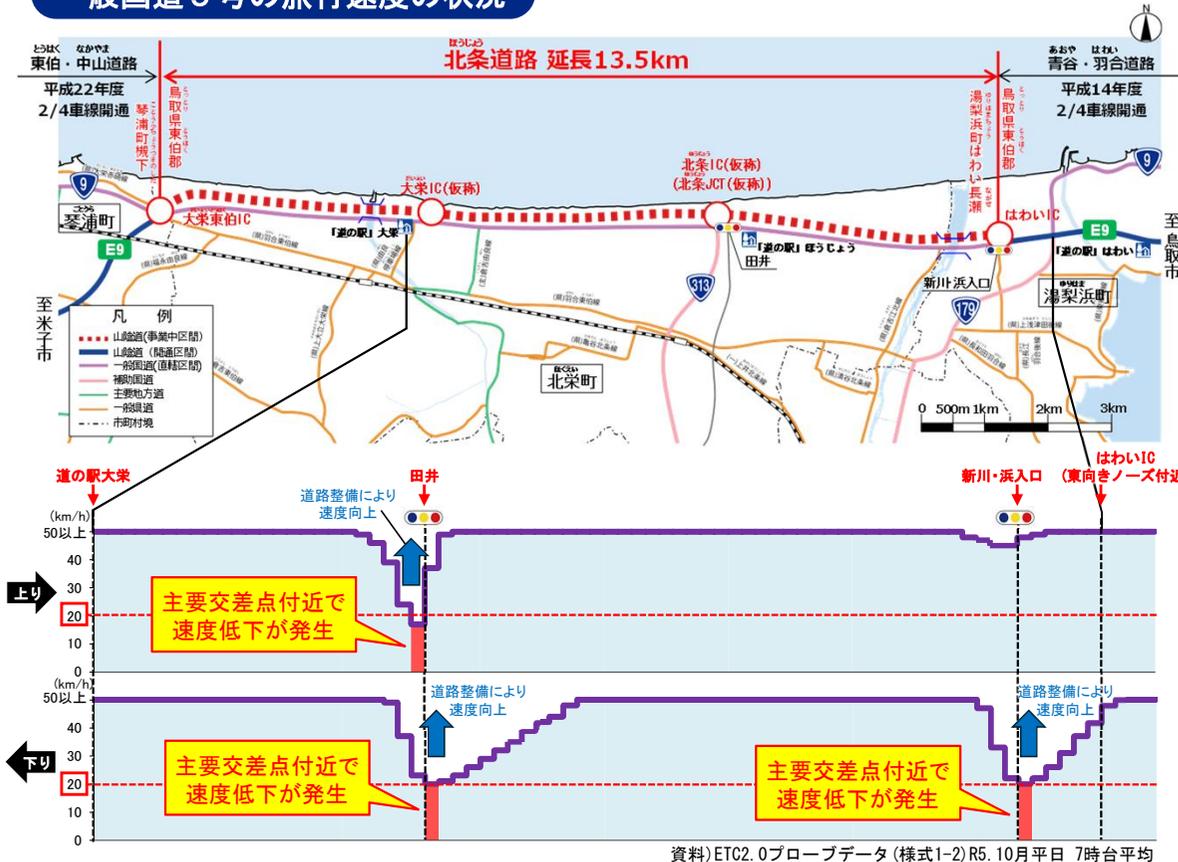
13 気候変動に具体的な対策を



効果項目：(1) 温室効果ガス低減、(2) 騒音低減、(3) NOx削減効果

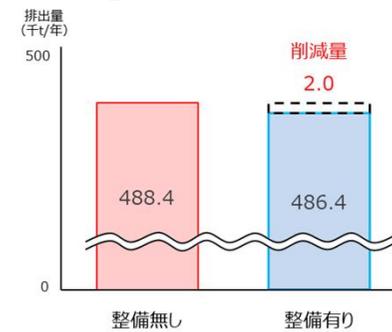
- 一般国道9号(はわいIC～大栄東伯IC)は、山陰道のミッシングリンク区間となっており、はわいIC端末や田井交差点で朝ピーク時を中心に速度低下が発生している。
- 北条道路が整備されることで、走行速度が向上し、環境負荷や騒音の低減により生活環境が改善する。

一般国道9号の旅行速度の状況

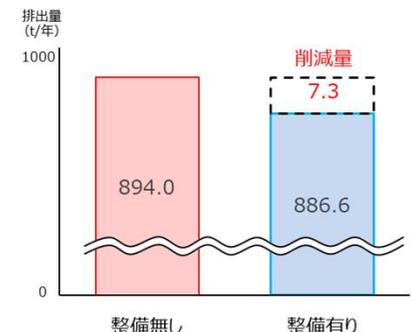


大気環境・騒音に関する交通量推計結果

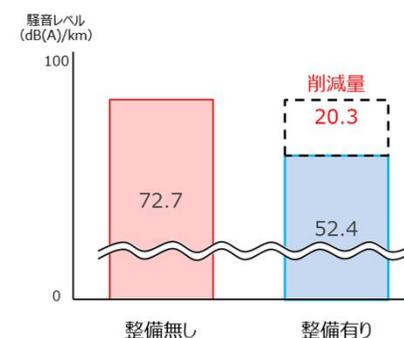
▼CO₂ ※影響エリア全体として



▼NOx ※影響エリア全体として



▼騒音 ※現道区間として



データ：R22将来交通量推計結果(H27ベース)

環境負荷ガス排出量削減に伴う環境改善効果

⇒ CO₂ : 1.03億円、NOx: 0.46億円

※整備後50年間の便益額として試算した値

便益額(試算値) =

$$(整備なしの排出量貨幣評価値 - 整備ありの排出量貨幣評価値) \times 365日 \times 評価期間(整備後50年間)$$

騒音低減に伴う生活環境の改善効果

⇒ 2.13億円

※整備後50年間の便益額として試算した値

便益額(試算値) = (騒音低減便益(億円/年)) × 評価期間(整備後50年間)

※騒音低減便益：整備なしの騒音貨幣評価値 - 整備あり騒音貨幣評価値

鳥取県への意見照会と回答

国中整企画第47号
国中整港計第26号
令和6年11月14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6年12月4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賜りたく依頼致します。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
皆生海岸直轄海岸保全施設整備事業	継続	
一般国道9号 北条道路	継続	
一般国道183号 鍵掛峠道路	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。

■ ご意見の返信期限：令和6年11月26日（火）まで（※様式自由）

■ 返信・お問い合わせ先

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

中国地方整備局 企画部 企画課

建設専門官 前田（内線：3153）<maeda-k87mb@mlit.go.jp>

係長 土井（内線：3166）<doi-y87uk@mlit.go.jp>

係員 三島（内線：3167）<mishima-s87vh@mlit.go.jp>

TEL：082-221-9231（代表）

第202400206877号
令和6年11月21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・海岸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6年11月14日付国中整企画第47号及び国中整港計第26号で依頼のあった委員会に諮る対応方針（原案）について、異存ありません。

また、各対象事業への意見を別紙のとおり回答します。

〔	担当	【皆生海岸関係】	河川課	椎木、和田	電話 0857-26-7374
		【北条道路関係】	道路企画課	宮中	電話 0857-26-7696
		【鍵掛峠道路関係】	道路企画課	安藤	電話 0857-26-7355
〕					

事業執行に関する付帯意見

事業名	付帯意見	備考
皆生海岸 直轄海岸保全施設整備事業	<p>現在までに実施された侵食対策事業により砂浜が回復するなど事業の効果が見られますが、依然として汀線が安定しない箇所もあり、引き続き事業の推進をお願いします。</p> <p>また、皆生海岸全体の砂浜に配慮した海岸侵食対策を推進していくため、モニタリングにより海岸保全施設の整備効果や影響を検証していただきますようお願いいたします。</p> <p>なお、事業の執行に際しては、できる限り経費の縮減を図られるようお願いいたします。</p>	
一般国道9号 北条道路	<p>事業費の増加は、事前に予見不可能な内容で、道路の安全性や強靱性確保の観点からやむを得ないものと考えます。</p> <p>またこの度、令和8年度の全線供用から、はわいIC～北条IC（仮称）の部分供用に見直しとなりましたが、引き続きコスト縮減と安全確保を図りつつ、一日も早い供用開始にご尽力いただきますようお願いいたします。</p> <p>あわせて、北条IC（仮称）～大栄東伯ICを含めた全線開通が大幅に遅延することがないように工程精査をお願いします。</p>	
一般国道183号 鍵掛峠道路	<p>事業費の増加は、事業計画段階では予見不可能な内容で、工事の安全性確保と周辺地域への影響を考慮するとやむを得ないものと考えますが、コスト縮減と安全確保を図りつつ、鳥取県側区間の部分開通が大幅に遅延することがないように工程精査をお願いします。</p>	