

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：東川 直正

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。 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415億円	事業進捗率 (H30年3月末時点)	約94%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	26,200～26,800台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (3便益) (事業全体) 2.3 (残事業) 18.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 55/458億円 (事業費：25/428億円 維持管理費：30/30億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,041/1,041億円 (走行時間短縮便益：811/811億円 走行経費減少便益：182/182億円 交通事故減少便益：47/47億円)	基準年 平成30年	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=2.0～2.6(交通量±10%) 事業費：B/C=2.3～2.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.2～2.4(事業期間±20%)			(残事業) 交通量：B/C=16.2～21.1(交通量±10%) 事業費：B/C=18.0～19.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=18.4～19.3(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見込まれる</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（H28観光入込み客数：288万人/年）等へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・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号の代替路線を形成</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）」、「鳥取市都市計画マスタープラン（H29.3）」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。

山陰道の全線開通は県民の悲願であるとともに、平成30年7月豪雨でも通行止めとならなかった山陰道は迂回路として使用されており、山陰道の全線供用が待ち望まれています。

鳥取西道路は、観光・交流人口の拡大による地域の活性化や企業進出による雇用創出など、安心して暮らし続け、地域の豊かな資源や特色を生かして将来にわたり本県が発展するために不可欠な社会インフラであり早期供用が必要です。

法面変状の対策工事をしている重山地区及び松原地区をはじめ、安全を第一に、公表されている平成31年夏までの一体供用を一日でも早く迎えられるよう一層の御尽力をお願いします。

なお、事業執行に際しては、施工の効率化等によりなお一層のコスト削減を図るようお願いします。

事業評価監視委員会の意見

- ・事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。
- ・審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は妥当であると意見集約した。

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。

H29年度に山陰道（はわい～大栄東伯間）が事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度末で事業全体の進捗率は93%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

平成31年夏迄の開通を目指し、工事を推進する。

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、コスト削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。