

再評価結果（平成17年度 事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：鈴木 克宗

| | | | | | | |
|--------------------------|---|---|---|--------------|------------|---------|
| 事業名 | 一般国道9号 ^{よなご} 米子道路 | | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 中国地方整備局 |
| 起終点 | 自：鳥取県西伯郡大山町安原 至：鳥取県米子市陰田町 | | | 延長 | 14.2km | |
| 事業概要 | 一般国道9号は京都市から下関市に至る延長約645kmの主要な幹線道路である。米子道路は、米子市内の交通渋滞の緩和および山陰の地方都市間との連携強化、地域の活性化を図ることを目的とした延長約14.2kmの4車線道路である。 | | | | | |
| S47年度事業化 | S49年度都市計画決定 S56年度都市計画決定 (H元年度・H3年度変更) | S51年度用地着手 | S54年度工事着手 | | | |
| 全体事業費 | 約957億円 | 事業進捗率 | 68% | 供用済延長 | 14.2km(暫定) | |
| 計画交通量 | 8,900~31,100台/日 | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 2.3 (残事業) 6.9 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 276/1,578億円 事業費：183/1,405億円 維持管理費：93/172億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 1,899/3,702億円 走行時間短縮便益：1,663/3,240億円 走行費用減少便益：167/340億円 交通事故減少便益：69/122億円 | 基準年 平成17年 | | |
| 感度分析の結果 | 残事業について、感度分析を実施 交通量変動：B/C=9.4(交通量+10%) B/C=3.9(交通量-10%) 事業費変動：B/C=6.4(事業費+10%) B/C=7.4(事業費-10%) | | | | | |
| 事業の効果等 | 円滑なモビリティの確保・・・現道部の主要渋滞ポイントである今津交差点、西原交差点、二本木交差点、新日野橋西詰交差点、陰田交差点の渋滞改善が見込まれる。 安全で安心できる暮らしの確保・・・鳥取大学附属病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。 生活環境の改善・保全・・・Nox、SPM排出量の低減が見込まれる。 個性ある地域の形成・・・地域連携プロジェクトを支援(鳥取県中海圏域地方拠点都市地域) 他8項目 | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | 地元自治体から米子道路の4車線化への要望がある。 | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | 当該路線は、郊外型ショッピングセンター等の商業施設や、工業団地等の開発により交通量が増加しており、米子市街地を中心として慢性的な交通混雑が生じている。 また、観光面では境港や皆生温泉などへ訪れる年間約300万人の観光客のうち9割以上が自動車を利用している。 | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | 米子JCTランプ(岡山 松江方向)について、平成18年度内の供用を目指し事業を進めている。 | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | 米子JCTの施工にあたり、新工法(海浜海岸耐候性鋼材の使用、SSケーソン)の導入によりコスト削減を図った。また、建設副産物の発生抑制や再生材利用等により今後もコスト削減に努めることとしている。 | | | | | |
| 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の。