

新規事業採択時評価結果（平成29年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業の概要

事業名	一般国道9号（山陰自動車道）北条道路	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：鳥取県東伯郡湯梨浜町はわい長瀬 至：鳥取県東伯郡琴浦町楓下	延長	13.5 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に至る総延長約781kmの主要幹線道路である。北条道路は、一般国道9号の自動車専用道路であり、湯梨浜町はわい長瀬から琴浦町楓下に至る延長13.5kmの道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>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に寄与するものである。</p>				
全体事業費	約364億円	計画交通量	約23,500～29,400台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

「一般国道9号（山陰自動車道）北条道路」事業の予算化に同意します。

「一般国道9号（山陰自動車道）北条道路」は、日本海国土軸の一部を形成し国土強靱化に資するとともに、人流・物流を活性化し生産性の向上による当県の広域観光及び産業活動に大きく寄与する重要な社会インフラであることから、事業の予算化について異論はありません。

平成28年10月21日に発生した鳥取県中部地震では、大規模災害時のリダンダンシーを確保し、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あり、災害時における緊急輸送道路としても県民の安全・安心の確保に大きな役割を担う重要な幹線道路であります。

本県では、「鳥取県観光振興指針」や「鳥取県地域産業活性化基本計画」に高速道路ネットワークの整備を位置付けており、北条道路の整備による広域観光周遊ネットワークの形成を前提とした中部圏域への観光プランの造成や、物流の効率化や環境整備、新たな産業の立地や企業誘致等を進めることとしています。

また、地元自治体では新設されるインターチェンジへのアクセス道路の整備を行うとともに、県では北条道路を活用した中部圏域の観光地へのアクセス強化を図るための道路整備を行うこととしており、2015年日本遺産第一号に認定された三徳山・三朝温泉等では県道鳥取鹿野倉吉線バイパスが平成29年度には部分供用しますが、引き続き新たな区間の整備に着手することとしています。さらに、北条道路と一体となって中部地域の活性化に資する、小さな拠点としての機能を発揮するよう道の駅リニューアル事業について、設置者とともに道路管理者も一体となって検討を行うこととしています。

今後、北条道路整備事業を進めるにあたっては、地元との調整や、事業進捗に影響を及ぼす可能性のある保安林解除と代替施設の整備、埋蔵文化財調査とそれに伴う環境整備等、円滑に事業が進めていけるよう地元自治体が一体となって取り組んでいくこととしておりますので、早期全線供用に向けてご尽力を頂きますようお願いいたします。

なお、広域交通と域内交通などの利用形態を考慮し、災害に強いネットワークの確保を図るため、今後の管理のあり方について、貴省とともに議論を重ねていきたいと考えておりますので、ご配慮いただくようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件

費用便益：便益が費用を上回る。
手続き等：計画段階評価手続き完了（H27.12.15）、都市計画決定手続き完了（H29.2.17）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	3.1 (2.3)	総費用：646億円 （事業費：564億円 維持管理費：82億円）	総便益：1,975億円 （走行時間短縮便益：1,336億円 走行経費減少便益：437億円 交通事故減少便益：203億円）	基準年：平成28年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 2.7 (交通量 -10%)	B/C= 3.4 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C= 2.8 (事業費 +10%)	B/C= 3.3 (事業費 -10%)		
	事業期間変	B/C= 2.9 (事業期間 +20%)	B/C= 3.2 (事業期間 -20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-	注目すべき影響はない		
		事故対策	◎	・混在していた生活交通と通過交通が分離され、安全で円滑な走行環境が形成される。 ・当該区間では死亡事故が1件/年の頻度で発生。死亡事故率は1.49件/億台キロと全国平均(0.58件/億台キロ)の約3倍、山陰道未事業化区間でワースト1位であり、道路の機能分担が必要。		
		歩行空間	-	注目すべき影響はない		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・鳥取大学医学部附属病院までの輸送時間が短縮 倉吉市から鳥取大学医学部附属病院 現況：約58分 ⇒ 約56分（約2分短縮） ・第3次救急医療施設への60分圏人口のカバー率が約85%から約96%に増加 鳥取県中部地域における第3次救急医療機関60分圏人口 現況：92.3千人 ⇒ 整備後：104.8千人（12.5千人増）		
		地域経済	○	・時間短縮、定時性確保などにより、新たな企業誘致の促進と雇用の確保が期待される。		
		災害	○	・代替路の確保によって、通行止めになった場合の事業活動への影響を最小限にとどめることが期待される。		
環境		-	注目すべき影響はない			
	地域社会	◎	・観光周遊ルートが拡大し、鳥取県中部への観光客数の拡大が期待される。			
事業実施環境	○	・計画段階手続き完了 ・鳥取県知事等より早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が3.1(2.3)と便益が費用を上回っていることから、事業採択の前提条件が確認できる。また、当該区間の整備により観光周遊ルートの拡大や企業活動の更なる発展や地域経済への効果、地域の医療活動の支援が期待でき、事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。
※B/Cの上段の値は鳥取ICから米子JCTを対象とした場合、下の()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（平成29年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
<p>現道の交通事故の低減や救急医療の速達性確保による安全・安心の向上、東西の高速道路と一体となった広域的なネットワーク形成による地域産業の活性化、観光振興の促進、及び通行止め時に機能するネットワーク（代替性）の確保に寄与するものである。</p>		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 鳥取市～湯梨浜町間の国道9号には、津波浸水想定区域や地震時や豪雨時に落石、土砂崩れ等の発生が懸念される区間が存在し、鳥取県庁から倉吉市や米子市などの県西部への緊急物資の円滑な輸送に支障となる恐れ。 	<ul style="list-style-type: none"> ※中国圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 大規模地震災害に対し、圏域内の道路・橋りょうや港湾施設等の社会資本の耐震化を強力に進め、強靱な交通・物流ルートを形成する。 ※鳥取県国土強靱化計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 大規模自然災害発生時に、物資輸送や救助・救援、その後の復旧活動のため、「命の道」となる高速道路の整備促進によるミッシングリンク解消。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 第三次医療施設が存在しない鳥取県中部地域では、約16,800人が第三次医療施設60分到達圏外に居住しており、一刻を争う救命措置が遅れる恐れ。 	<ul style="list-style-type: none"> ※中国圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> 高次医療施設へのアクセス向上に資する道路の整備を図るとともに、ドクターヘリの導入による救急対応等、広域連携による医療機能の充実を図る。 ※鳥取県保健医療計画[中部保健医療圏]（H25.4） <ul style="list-style-type: none"> 高速道路整備等による災害時救急搬送経路の確保。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 鳥取県中部地域には観光資源や、工業団地が存在するものの、東部・西部地域と比較して伸び悩んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ※中国圏広域地方計画（H28.3） <ul style="list-style-type: none"> リスク分散等の戦略に基づく企業誘致を促進させる山陰道、北条湯原道路、美作岡山道路といった高規格幹線道路等の幹線道路ネットワークや港湾等の交通基盤の整備を進める。 整備された高速道路網等を活用し、物流の効率化や地域間の産業連携を進めることで、産業競争力の強化を図る。 山陰道や小郡萩道路といった高規格幹線道路等の道路ネットワーク、旅客船・フェリー等の航路等、広域観光を支える交通ネットワークの活用・強化を図る。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価はCランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成し、医療活動や経済活動を支援する有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	鳥取市	米子市	21 (10)	0.44 [C] (0.10) [B]	0.10 [B] (0.10) [B]	▲94.30 (▲0.00)	0.13 (0.03)	0.42 (0.02)	◎

事業の効率性	
<ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了（H27.12.15） 	

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は鳥取IC～米子JCTを対象とした場合、
下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。