

事後評価結果(令和6年度)

担 当 課：中国地方整備局 道路部 道路計画課

担当課長名：亀岡 敬和

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 / -	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 / -			
	事業費	計画時	(名目値)	— / 約210億円		実績	(名目値)	約520億円 / -		変動	2.5倍
		(暫定/完成)	(実質値)	— / 約223億円		(暫定/完成)	(実質値)	約537億円 / -			
	交通量 (当該路線)	計画時	— / 11,000台/日			実績	19,400台/日 / -			変動	176%
		(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	185億円	総便益	325億円	基準年			
		1.7	— %	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		— 億円		便益減少額		— 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】
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
	他2項目に該当
	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
	事業評価監視委員会の意見 ・審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。
	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。