

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(Ⅲ期)                |                             |                                            | 事業区分       | 一般国道                                                       |         | 事業主体                                | 国土交通省<br>中国地方整備局 |      |   |      |
| 起終点                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 自:鳥取県鳥取市気高町下坂本<br>至:鳥取県鳥取市青谷町青谷 |                             |                                            |            |                                                            |         | 延長                                  | 6. 4km           |      |   |      |
| 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。<br>鳥取西道路(Ⅲ期)は、鳥取県鳥取市気高町下坂本と鳥取県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。<br>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。<br>このような状況を背景に鳥取西道路(Ⅲ期)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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                 |                             |                                            |            |                                                            |         |                                     |                  |      |   |      |
| <div><div>【凡例】</div><div><div>鳥取西道路</div><div>自動車専用道路</div><div>直轄国道</div><div>主要地方道</div><div>一般県道</div></div><div></div></div>                                                                                                                                                                                            |                                 |                             |                                            |            |                                                            |         |                                     |                  |      |   |      |
| 事業の<br>効果等                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 事業期間                            | 事業化年度                       | H20年度                                      | 用地着手       | H23年度                                                      | 供用年     | (当初) H28年度/                         | 変                | 1.3倍 |   |      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                 | 都市計画決定                      | H17年度                                      | 工事着手       | H23年度                                                      | (暫定/完成) | (実績) R1年度/                          | 動                |      |   |      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 事業費                             | 計画時                         | (名目値)                                      | — / 約248億円 |                                                            | 実績      | (名目値)                               | 約415億円 /         |      | 変 | 1.7倍 |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                 | (暫定/完成)                     | (実質値)                                      | — / 約257億円 |                                                            | (暫定/完成) | (実質値)                               | 約428億円 /         |      | 動 |      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 交通量<br>(当該路線)                   | 計画時                         | — / 25,200~25,700台/日                       |            |                                                            | 実績      | 18,000台/日 /                         |                  |      | 変 | 70%  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                 | (暫定/完成)                     |                                            |            |                                                            | (暫定/完成) |                                     |                  |      | 動 |      |
| 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<br>分析結果<br>(当初)                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | B/C                             | EIRR                        | 総費用 214億円                                  |            | 総便益 772億円                                                  |         | 基準年                                 |                  |      |   |      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 3.6                             | 13.9 %                      | 事業費: 201億円<br>維持管理費: 13億円<br>更新費: 0億円      |            | 走行時間短縮便益: 521億円<br>走行経費減少便益: 177億円<br>交通事故減少便益: 74億円       |         | H20年                                |                  |      |   |      |
| 費用対効果<br>分析結果<br>(事後)                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | B/C                             | EIRR                        | 総費用 8,185億円                                |            | 総便益 18,012億円                                               |         | 基準年                                 |                  |      |   |      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2.2<br>(2.3)                    | 9.0 %<br>(9.6 %)            | 事業費: 7,256億円<br>維持管理費: 818億円<br>更新費: 111億円 |            | 走行時間短縮便益: 14,615億円<br>走行経費減少便益: 2,773億円<br>交通事故減少便益: 623億円 |         | R6年                                 |                  |      |   |      |
| 事業遅延による<br>コスト増                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                 | 費用増加額                       |                                            |            | 便益減少額                                                      |         |                                     |                  |      |   |      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                 | — 億円                        |                                            |            | — 億円                                                       |         |                                     |                  |      |   |      |

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|           | 事業遅延の理由<br>道路法面を安定させるグラウンドアンカー4本破損により応急対策工事を実施したものの、法面が安定化しなかったことから事業期間を見直した。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|           | 交通量変動の理由<br>—                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|           | 客観的評価指標に対応する事後評価項目<br>① 円滑なモビリティの確保<br>・渋滞損失時間が削減した【削減時間:68.3千人・時間/年】<br>② 物流効率化の支援<br>・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】<br>③ 国土・地域ネットワークの構築<br>・山陰道と並行する路線として位置づけられている<br>④ 個性ある地域の形成<br>・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<br>⑤ 安全で安心できるくらしの確保<br>・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】<br>⑥ 災害への備え<br>・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<br>⑦ 地域環境の保全<br>・CO2排出削減量が削減した【削減量:7.8千t/年、1,196.7千t/年⇒1,188.9千t/年】<br>⑧ 生活環境の改善・保全<br>・NOx排出量が削減した【削減量:26.7t/年、2,284.3t/年⇒2,257.6t/年】<br>他2項目に該当 |
|           | その他評価すべきと判断した項目<br>特になし                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|           | 環境影響評価に対応する項目<br>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<br>特になし                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 事業による環境変化 | 事業評価監視委員会の意見<br>・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<br>・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】<br>・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】<br>・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<br>鳥取西道路(Ⅲ期)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。<br>鳥取西道路(Ⅲ期)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<br>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。<br>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<br>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。