

一般国道9号 鳥取西道路

一般国道9号 鳥取西道路（Ⅱ期）

一般国道9号 鳥取西道路（Ⅲ期）

道路建設事業の再評価項目調書

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	7.0 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 730 km 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市松原を結ぶ延長 7.0 km 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>					
	H17 年度事業化	H17 年度都市計画決定	H19 年度用地着手	H20 年度工事着手		
全体事業費	約 520 億円	事業進捗率 (H30 年度末見込)	96%	供用済延長	1.8 km	
計画交通量	13,000~28,600 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (3 便益) (事業全体) 1.8 (残事業) 25.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 42/622 億円 事業費：20/592 億円 維持管理費：22/30 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,067/1,134 億円 走行時間短縮便益：869/928 億円 走行経費減少便益：158/163 億円 交通事故減少便益：39/42 億円	基準年 平成 30 年		
感度分析の結果	<p>(事業全体) 交通量：B/C=1.5~2.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=23.3~26.8(交通量±10%) 事業費：B/C=1.8~1.8(事業費±10%) 事業費：B/C=24.0~26.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~1.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C=24.5~25.8(事業期間±20%)</p>					
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安全で安心できるくらしの確保 ・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（Ⅱ期）、鳥取西道路（Ⅲ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IC～大栄東伯IC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96%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、コスト縮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。

道路建設事業の再評価項目調書

事業名 一般国道 9 号 鳥取西道路（Ⅱ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：鳥取県鳥取市松原 至：鳥取県鳥取市気高町下坂本	延長 5.9 km		
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 730 km の主要幹線道路である。 鳥取西道路（Ⅱ期）は、鳥取県鳥取市松原と鳥取市気高町下坂本を結ぶ延長 5.9 km 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。			
H19 年度事業化	H17 年度都市計画決定	H20 年度用地着手	H22 年度工事着手
全体事業費 約 405 億円	事業進捗率 (H30 年度末見込) 94%	供用済延長 0.0 km	
計画交通量 28,100 台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (3 便益) (事業全体) 3.1 (残事業) 31.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 44/444 億円 事業費：21/421 億円 維持管理費：23/23 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,372/1,372 億円 走行時間短縮便益：1,056/1,056 億円 走行経費減少便益：252/252 億円 交通事故減少便益：64/64 億円
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=2.6~3.6(交通量±10%) 事業費：B/C=3.1~3.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=3.0~3.2(事業期間±20%)	(残事業) 交通量：B/C=26.0~36.1(交通量±10%) 事業費：B/C=29.8~32.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=30.4~32.0(事業期間±20%)	基準年 平成 30 年
事業の効果等			
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間の削減が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂ 排出量の削減が期待される <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO_x 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>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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（Ⅲ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 			

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IC～大栄東伯IC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94%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、コスト縮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。

道路建設事業の再評価項目調書

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。</p> <p>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年度末見込)	93%	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	<p>(事業全体) 交通量：B/C=2.0～2.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=16.2～21.1(交通量±10%) 事業費：B/C=2.3～2.3(事業費±10%) 事業費：B/C=18.0～19.7(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.2～2.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=18.4～19.3(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間の削減が期待される <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が期待される <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 					

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、コスト縮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。

「事業再評価」

一般国道9号 とっとりにし 鳥取西道路
とっとりにし 鳥取西道路(Ⅱ期)
とっとりにし 鳥取西道路(Ⅲ期)

平成30年9月

国土交通省 中国地方整備局

今後の対応方針（原案）

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

(1) 鳥取西道路

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅲ期)

1. 再評価の視点

① 事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇平成29年度に山陰道北条道路が事業化された。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.8(事業全体) 25.1(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約8.7千トンの/年のCO2削減]

鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。

②沿道環境の改善[NOX排出量約36.5 t/年(約1.3%削減)、SPM排出量約2.0 t/年(約1.3%削減)]

③重症患者の救急救命[例]青谷町から県立中央病院への所要時間短縮約3分]

④物流効率化の支援[例]鳥取IC～境港までの時間短縮約25分]

3) 事業の進捗状況

◇平成30年度末で事業全体の進捗率は96%となる見込みである。

② 事業の進捗見込み

◇平成25年度に鳥取IC～鳥取西IC間が開通している。現在、平成31年夏迄の開通を目指し工事を推進している。

③ コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

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。

【今後の対応方針（原案）】

◇上記①～③の各視点により、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ため、今後とも**事業継続が妥当**。

◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

今後の対応方針（原案）

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

(2) 鳥取西道路Ⅱ期

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅲ期)

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇平成29年度に山陰道北条道路が事業化された。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=3.1(事業全体) 31.2(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約13.8千トンのCO2削減]

鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。

②沿道環境の改善[NOX排出量約51.5 t/年(約1.8%削減)、SPM排出量約2.7 t/年(約1.8%削減)]

③重症患者の救急救命[例]青谷町から県立中央病院への所要時間短縮約3分]

④物流効率化の支援[例]鳥取IC～境港までの時間短縮約25分]

3) 事業の進捗状況

◇平成30年度末で事業全体の進捗率は94%となる見込みである。

②事業の進捗見込み

◇平成31年夏迄の開通を目指し工事を推進している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

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。

【今後の対応方針（原案）】

◇上記①～③の各視点により、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ため、今後とも**事業継続が妥当**。

◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

今後の対応方針（原案）

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

(3) 鳥取西道路Ⅲ期

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅲ期)

1. 再評価の視点

①事業の必要性の視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇平成29年度に山陰道北条道路が事業化された。

2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=2.3(事業全体) 18.8(残事業)

◇道路の役割

①環境への影響を考慮した効果[約9.1千トンのCO2削減]

鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。

②沿道環境の改善[NOX排出量約36.6 t/年(約1.3%削減)、SPM排出量約2.0 t/年(約1.3%削減)]

③重症患者の救急救命[例]青谷町から県立中央病院への所要時間短縮約3分]

④物流効率化の支援[例]鳥取IC～境港までの時間短縮約25分]

3) 事業の進捗状況

◇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。

②事業の進捗見込み

◇平成31年夏迄の開通を目指し工事を推進している。

③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。

2. 県への意見照会結果

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行っ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。

【今後の対応方針（原案）】

◇上記①～③の各視点により、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ため、今後とも**事業継続が妥当**。

◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的に事業を継続する。

1. 再評価の重点化・効率化判定票

(道路・街路事業)

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

(1) 鳥取西道路

項目	判定			
	判断根拠	チェック欄		
事業を巡る社会経済情勢等の変化				
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 H27: 191,969人 → H29: 189,799人(鳥取市) 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H26: 146,453台 → H28: 147,651台(鳥取市)	変化なし <input checked="" type="checkbox"/>	変化あり <input type="checkbox"/>	
前回評価からの事業費・事業期間の増加		増加 無し	10%以内 増加	10%超え
事業費の増加	全体事業費: 497億円(H28年度再評価時) → 520億円(H30年度再評価時) ※増加率5%	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事業期間の増加	14年(H28年度再評価時) → 15年(H30年度再評価時) ※増加率7%	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等				
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル改定	変化なし <input type="checkbox"/>	変更あり <input checked="" type="checkbox"/>	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	1,166,200TE/日(H28年度再評価) → 1,104,100TE/日(H30年度再評価) ※増加率-5%	10%以下 <input checked="" type="checkbox"/>	10%超え <input type="checkbox"/>	
周辺ネットワークで新規事業化がない	H29_一般国道9号北条道路 新規事業化あり	なし <input type="checkbox"/>	あり <input checked="" type="checkbox"/>	
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.03% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.2 ≥ 基準値(1.0)	満足している <input checked="" type="checkbox"/>	満足していない <input type="checkbox"/>	
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない <input checked="" type="checkbox"/>	省略している <input type="checkbox"/>	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない <input checked="" type="checkbox"/>	省略している <input type="checkbox"/>	
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	-		
以上より、審議区分： 要点 資料： 省略 費用対効果分析： 実施 とする。				

1. 再評価の重点化・効率化判定票

(道路・街路事業)

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

(2) 鳥取西道路(Ⅱ期)

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 H27: 191,969人 → H29: 189,799人(鳥取市) 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H26: 146,453台 → H28: 147,651台(鳥取市)	変化なし <input checked="" type="checkbox"/>	変化あり <input type="checkbox"/>
前回評価からの事業費・事業期間の増加		増加 無し	10%以内 増加
事業費の増加	全体事業費: 381億円(H28年度再評価時) → 405億円(H30年度再評価時) ※増加率6%	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
事業期間の増加	12年(H28年度再評価時) → 13年(H30年度再評価時) ※増加率8%	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル改定	変化なし <input type="checkbox"/>	変更あり <input checked="" type="checkbox"/>
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	1,166,200TE/日(H28年度再評価) → 1,104,100TE/日(H30年度再評価) ※増加率-5%	10%以下 <input checked="" type="checkbox"/>	10%超え <input type="checkbox"/>
周辺ネットワークで新規事業化がない	H29_一般国道9号北条道路 新規事業化あり	なし <input type="checkbox"/>	あり <input checked="" type="checkbox"/>
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.02% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.8 ≥ 基準値(1.0)	満足している <input checked="" type="checkbox"/>	満足していない <input type="checkbox"/>
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない <input checked="" type="checkbox"/>	省略している <input type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない <input checked="" type="checkbox"/>	省略している <input type="checkbox"/>
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	-	
以上より、審議区分： 要点 資料： 省略 費用対効果分析： 実施 とする。			

1. 再評価の重点化・効率化判定票

(道路・街路事業)

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

(3) 鳥取西道路(Ⅲ期)

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	対象路線沿線市町村の人口 H27: 191,969人 → H29: 189,799人(鳥取市) 対象路線沿線市町村の自動車保有台数 H26: 146,453台 → H28: 147,651台(鳥取市)	変化なし <input checked="" type="checkbox"/>	変化あり <input type="checkbox"/>
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
事業費の増加	全体事業費: 387億円(H28年度再評価時) → 415億円(H30年度再評価時) ※増加率7%	増加無し <input type="checkbox"/>	10%以内増加 <input checked="" type="checkbox"/> 10%超え <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	11年(H28年度再評価時) → 12年(H30年度再評価時) ※増加率9%	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	H30.2.9_費用便益分析マニュアル改定	変化なし <input type="checkbox"/>	変更あり <input checked="" type="checkbox"/>
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	1,166,200TE/日(H28年度再評価) → 1,104,100TE/日(H30年度再評価) ※増加率-5%	10%以下 <input checked="" type="checkbox"/>	10%超え <input type="checkbox"/>
周辺ネットワークで新規事業化がない	H29_一般国道9号北条道路 新規事業化あり	なし <input type="checkbox"/>	あり <input checked="" type="checkbox"/>
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	直近3ヶ年の事業費の平均に対する分析費用 0.02% < 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.2 ≥ 基準値(1.0)	満足している <input checked="" type="checkbox"/>	満足していない <input type="checkbox"/>
前回評価で資料の作成を省略していない		省略していない <input checked="" type="checkbox"/>	省略している <input type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない <input checked="" type="checkbox"/>	省略している <input type="checkbox"/>
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	-	
以上より、審議区分： 要点 資料： 省略 費用対効果分析： 実施 とする。			

2. 事業概要

(1) 位置図

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅲ期)

- 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、鳥取西道路(Ⅱ期)、鳥取西道路(Ⅲ期)は、鳥取県東部に位置し、鳥取県鳥取市本高と鳥取市青谷町あおやを結ぶ全延長19.3kmの自動車専用道路である。



2. 事業概要

(2) 事業目的と計画概要

一般国道9号

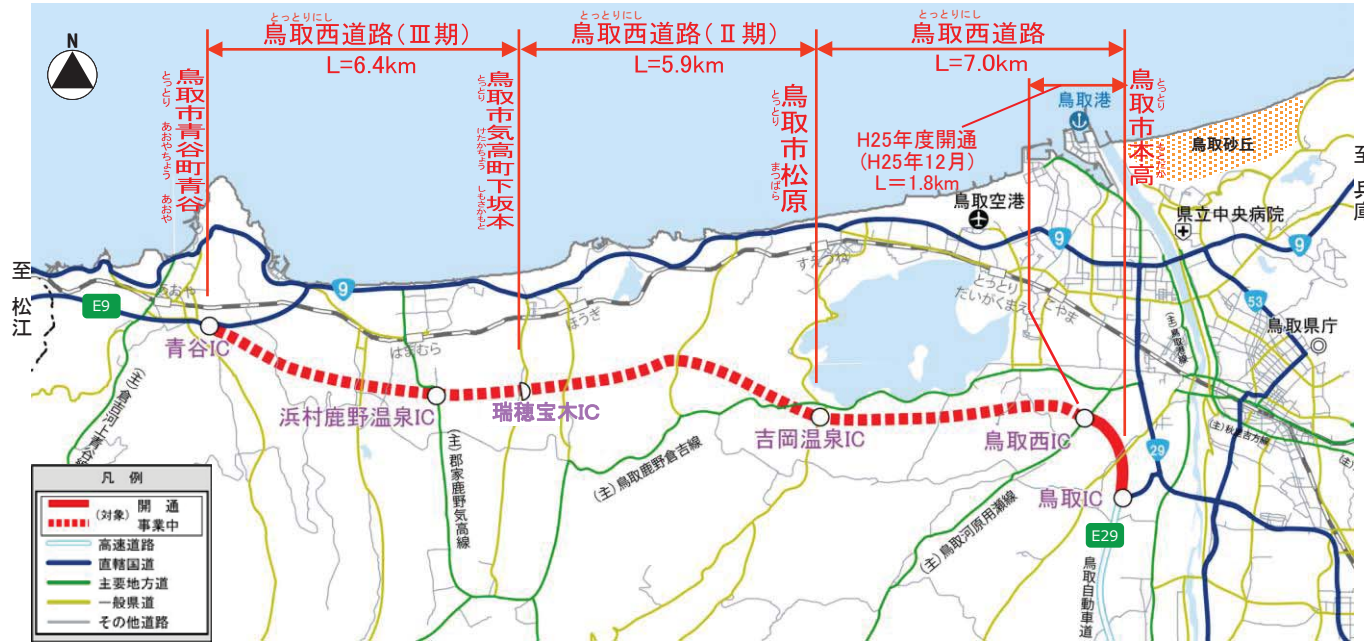
とっとりにし
鳥取西道路

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

【目的】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

計画概要

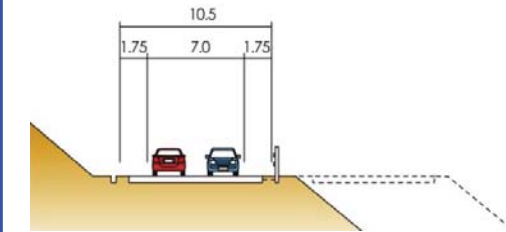


事業名	とっとりにし 鳥取西道路(Ⅲ期)	とっとりにし 鳥取西道路(Ⅱ期)	とっとりにし 鳥取西道路
起終点	起点: 鳥取県鳥取市気高町下坂本 終点: 鳥取県鳥取市青谷町青谷	起点: 鳥取県鳥取市松原 終点: 鳥取県鳥取市気高町下坂本	起点: 鳥取県鳥取市本高 終点: 鳥取県鳥取市松原
計画延長	L=6.4km	L=5.9km	L=7.0km
道路規格	第1種第2級		
設計速度	100km/h		
車線数	暫定2車線		

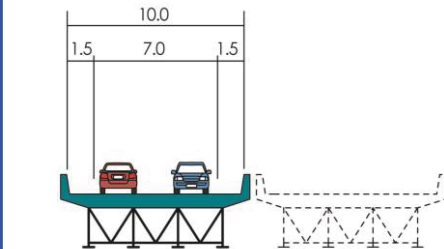
標準断面図

単位:m

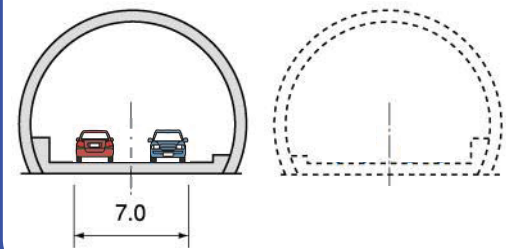
■土工区間



■橋梁区間



■トンネル区間



※破線部は4車線完成時

2. 事業概要

(3) 事業の経緯

一般国道9号

鳥取西道路

鳥取西道路(Ⅱ期)

鳥取西道路(Ⅲ期)

- ・都市計画道路鳥取青谷線として平成17年6月に都市計画決定され、平成17年度から順次、事業着手している。
- ・平成25年12月には鳥取西道路の鳥取IC～鳥取西IC間の延長1.8kmを開通している。



事業経緯	年度	区間	鳥取西道路(Ⅲ期) 瑞穂宝木IC～青谷IC	鳥取西道路(Ⅱ期) 吉岡温泉IC～瑞穂宝木IC	鳥取西道路 鳥取IC～吉岡温泉IC
	平成17年度	都市計画決定 鳥取青谷線L=約20km(平成17年6月)			
平成19年度				事業着手	事業着手
平成20年度			事業着手	用地着手	工事着手
平成22年度				再評価	
平成23年度			用地着手、工事着手		
平成25年度				再評価	
平成28年度				再評価	鳥取IC～鳥取西IC開通

2. 事業概要

(4) 事業の進捗状況

一般国道9号

鳥取西道路

鳥取西道路(Ⅱ期)

鳥取西道路(Ⅲ期)

・現在、鳥取西IC～青谷ICについて工事を推進しており、平成31年夏迄の全線開通を目指している。



●事業の進捗状況(H30年度末見込)

	鳥取西道路(Ⅲ期)	鳥取西道路(Ⅱ期)	鳥取西道路
用地	100%	100%	100%
工事	93%	94%	95%
全体	93%	94%	96%

※事業費に対する割合



写真① 鳥取西IC付近(大満地区)



写真④ 青谷IC付近(青谷地区)



写真③ 瑞穂宝木IC付近(常松～下阪本地区)



写真② 吉岡温泉IC付近(松原地区)

3. 事業の必要性

(1) 現状の課題

一般国道9号

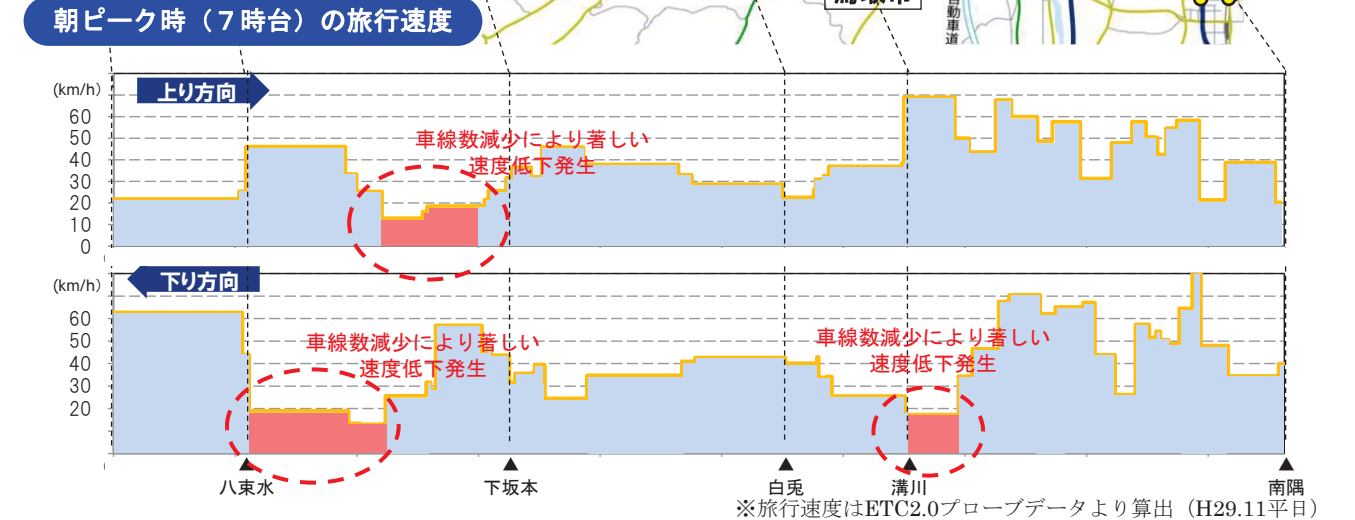
とっとりにし
鳥取西道路

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

課題① 円滑なモビリティの確保(交通の転換による渋滞の緩和)

- ・鳥取西道路に並行する国道9号の交通量は約3万台／日であり、主要渋滞箇所が存在。
- ・朝夕の通勤時間帯には、主要交差点の溝川交差点や下坂本交差点付近で速度低下による渋滞が発生している。
- ・同じく終点付近の八束水交差点においても速度低下が発生している。
- ・鳥取西道路に交通が転換することにより、並行する国道9号では渋滞緩和が期待される。



3. 事業の必要性

(1) 現状の課題

一般国道9号

鳥取西道路

鳥取西道路(Ⅱ期)

鳥取西道路(Ⅲ期)

課題② 安全・安心の確保(通行止めによる迂回の解消、安心した日常生活の確保)

- ・鳥取西道路に並行する国道9号では過去10年間で事故による通行止めが平均3.1回/年(1回当たり約80分)発生。
- ・また、冬季にはスタック車両による通行障害も発生しており、通行止め時には渋滞や大幅な迂回等、日常生活に支障をきたしている。
- ・鳥取西道路の整備により、並行現道における災害発生時の通行止めによる大幅な迂回の解消が期待される。

並行現道区間 国道9号南隈交差点～青谷間の 通行止め実績と迂回状況

発生年度	全面通行止め		片側通行止め	
	件数	規制時間	件数	規制時間
H20	-	-	-	-
H21	1	54分	1	2時間 26分
H22	5	5時間 51分	-	-
H23	3	6時間 17分	-	-
H24	3	2時間 27分	3	1時間 52分
H25	1	34分	-	-
H26	2	2時間 39分	2	1時間 22分
H27	2	3時間 43分	2	4時間
H28	-	-	3	3時間 59分
H29	3	5時間 24分	-	-
合計	20	27時間 49分	11	13時間 39分
平均	2.0	2時間 47分	1.1	1時間 22分

※事故による通行規制を対象

合計3.1回

平成18年度には以下の通行止めが発生。
 ・全面通行止め4件、
 ・規制時間延べ約6時間

通常時(現況)
 距離:約27km
 所要時間:約40分

国道9号通行止め時
 (迂回路)
 距離:約56km
 所要時間:約77分
 通常時の1.9倍

【写真②】追突事故による通行止め状況
 (鳥取市気高町八束水地内 H18年11月)



【写真①】スタック車両による渋滞状況
 (鳥取市気高町地内 H23年1月)



※迂回路は県道以上の道路で設定
 ※「現況」及び「迂回路」の所要時間は、H27年度全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度より算出

<凡 例>	
	(鳥取西道路) 開通済み
	" 事業中
	国道
	迂回路ルート
	積雪時スタック箇所
	全面通行止め発生箇所 (H20~H29)

4. コスト増加の要因

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

■コスト増加の内訳

項目	増額費用計	鳥取西道路	Ⅱ期	Ⅲ期
(1) 重山地区構造変更	17億円			17億円
(2) 土質の変化等による対策の追加 松原地区法面对策、金沢地区法面補助工法、土質改良の追加	41億円	23億円	18億円	
(3) 埋蔵文化財調査の出土品の増加等	4億円			4億円
(4) その他 トンネル発破工法の変更、落石対策工の追加、排水工の追加	13億円		6億円	7億円
合計	75億円	23億円	24億円	28億円

4. コスト増加の要因

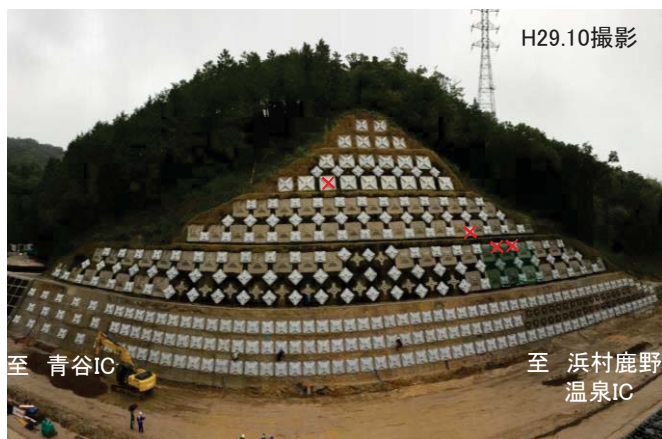
(1) 重山地区 構造変更

約17億の増額

- 重山地区において、掘削後に地形変位により道路法面を安定させるグラウンドアンカーが破断。斜面変状に対応するため、改良ソイルセメントによる盛土を行い、トンネル構造に変更した。

変状状況

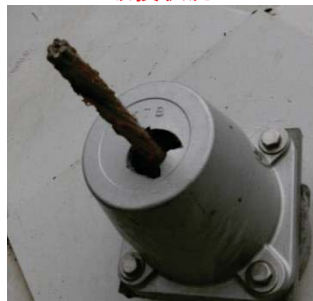
重山地区において、切土掘削後、地形変位によりグラウンドアンカーが破断し、アンカーキャップが破損



アンカーキャップ
通常時

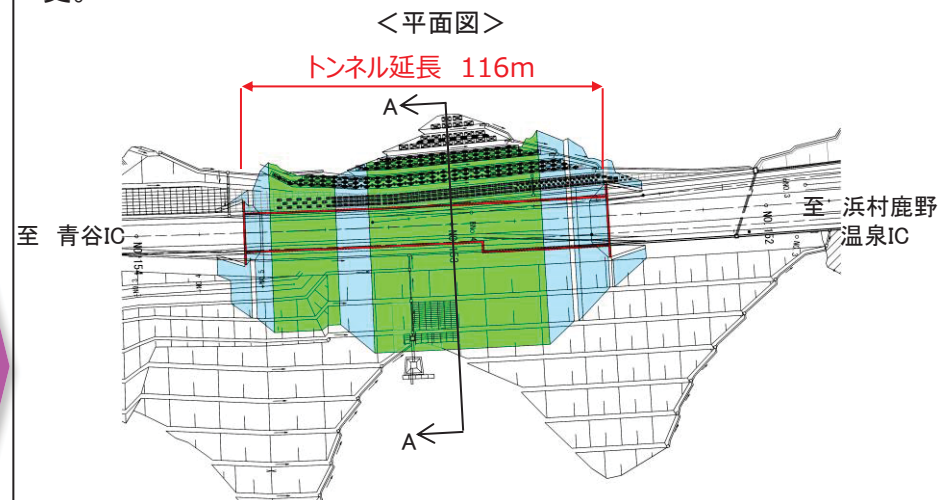


アンカーキャップ
破損状況



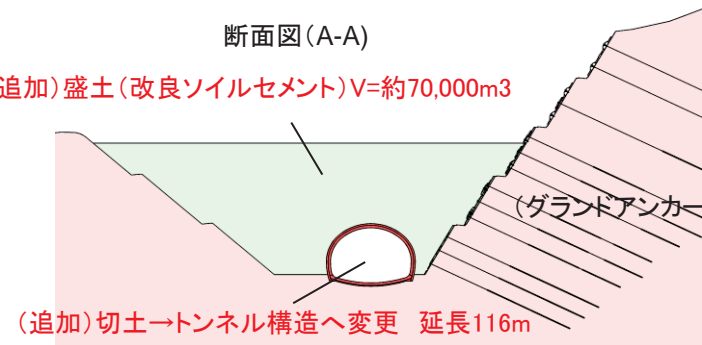
対策工

斜面の変状を抑止させるため、地山と同等以上の強度をもつ改良土(ソイルセメント)による盛土を施工。本線構造は切土からトンネル構造に変更。



断面図(A-A)

(追加)盛土(改良ソイルセメント)V=約70,000m³



→ 完成後(将来)も本線構造として安全性を確保

4. コスト増加の要因

(1) 重山地区 構造変更<変状の素因とメカニズム>

- 変状が起きたことを受けて追加の地質調査等を行い、この結果を踏まえて有識者で構成される「鳥取西道路技術検討委員会」の助言も頂きながら、素因と変状のメカニズムから複雑で大きな地すべりであることが判明。

素因

◇地質的素因

- ・地盤内にすべり面となりうる熱水変質した薄い粘土が面的に複数存在。
- ・大きく2つの岩層が流れ盤状に存在しており、かつ地質境界部は粘土化。
- ・この粘土部は、乾湿が繰り返されることで脆弱化する「膨潤性粘土鉱物」を部分的に含有。

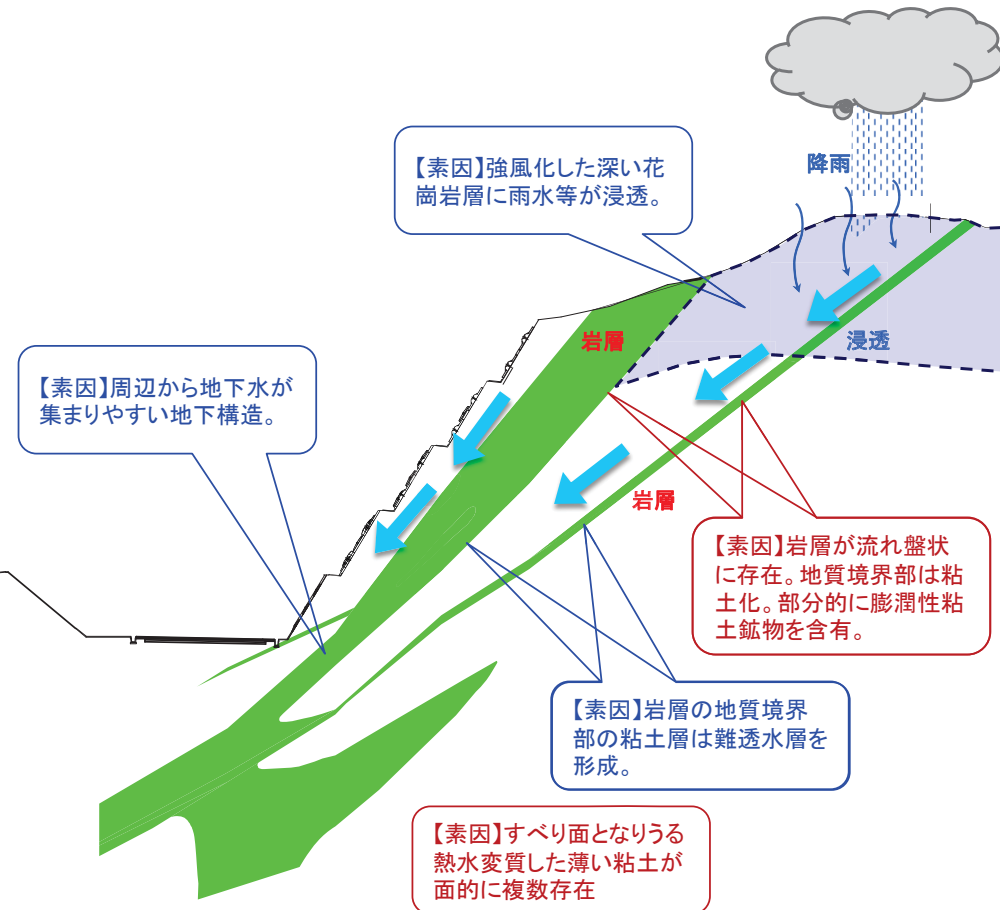
◇水文素的素因

- ・強風化した深い花崗岩層に雨水等が浸透。
- ・岩層の地質境界部の粘土層は難透水層を形成。
- ・周辺から地下水の集まりやすい地下構造であった。

メカニズム

- ・雨水等が強風化花崗岩部より深層部(粘土層)へ浸透
- ・膨潤性粘土鉱物を含む粘土層に沿って雨水等が流下し、乾湿が繰り返されることで粘土層が脆弱化。
- ・地盤内の薄く複数存在する粘土層が切土による応力開放に合わせすべりを発生。

⇒複数の薄い粘土層の変状から始まり、岩層の地質境界部の粘土層の脆弱化によりすべり範囲が拡大し、**複雑で大きな地すべりであることが判明**



4. コスト増加の要因

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

(1) 重山地区 構造変更<設計の考え(トンネル構造)>

- 本線構造については、有識者で構成される「鳥取西道路技術検討委員会」において、施工時及び将来の法面変状についても安全性が確保できるトンネル構造を採用。

鳥取西道路技術検討委員会の主な意見

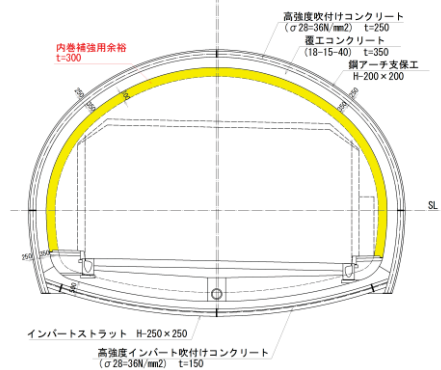
- 複数の薄い粘土層の変状から始まり、岩層の地質境界部の粘土層の脆弱化によりすべり範囲が拡大し、複雑で大きな地すべりであることが判明。
- 北側法面に手を加えると、さらなる変状が発生する可能性があり、形状変更するべきでない。
- 対策工法は頭部排土、グラウンドアンカー再設置、ボックスカルバート、トンネルを提案して、トンネル案が妥当と判断された。

1. 北側法面の安定対策

法面の形状変更をしない先行盛土を行うことで斜面変位を抑制する。先行盛土は地山と同等以上の強度を持つ改良土（ソイルセメント）とする。

2. トンネル変状対策

内空断面は、完成後（将来）の不測の変状を考慮し、内部補強が可能な余裕幅を確保する。

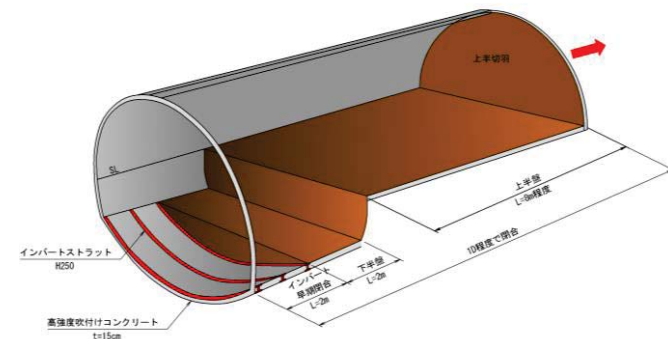


トンネル内部補強（イメージ）



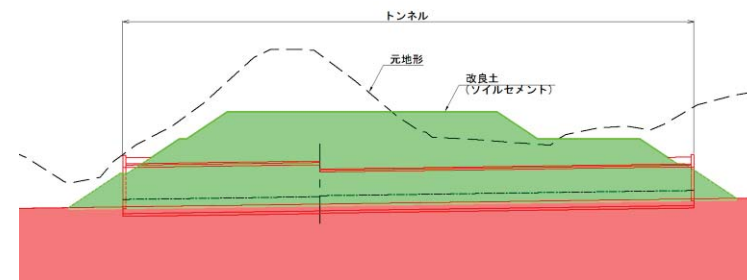
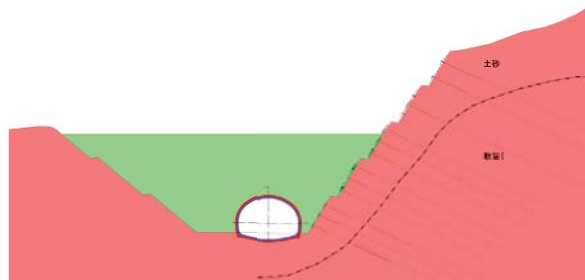
3. トンネル盤膨れ対策

施工時の路面下（ひん岩層）からの不測変状も考慮し、早期閉合工法としインパーストラッドを設置する。



4. トンネル構造

現地条件等を踏まえるととも、上記事項を考慮したトンネル構造とする。



4. コスト増加の要因

一般国道9号

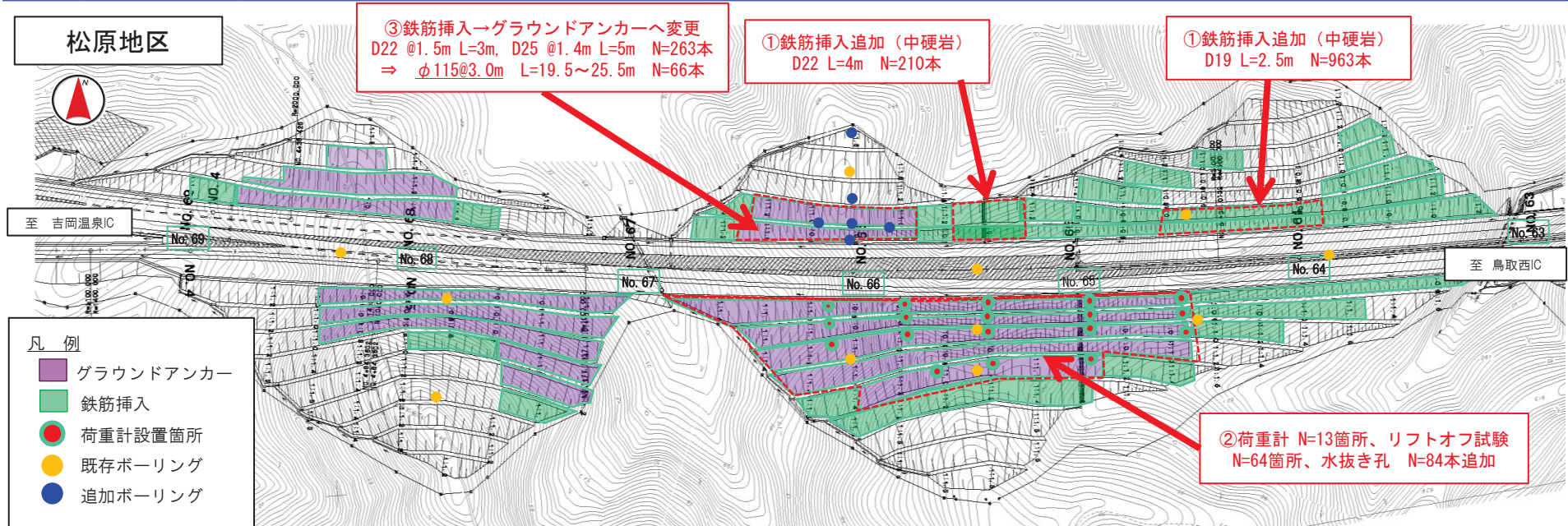
鳥取西道路

鳥取西道路(Ⅱ期) 鳥取西道路(Ⅲ期)

(2)土質の変化等による対策の追加 (松原地区法面对策、金沢地区法面補助工法、土質改良の追加)

約41億の増額

■ 松原地区法面对策:法面表層部分の小崩落対策や法面の変状対策として鉄筋挿入、グラウンドアンカー等を追加。



■ 土質改良:掘削した土(切土)を盛土材として使用するにあたり土質改良を行った上で使用。



4. コスト増加の要因

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

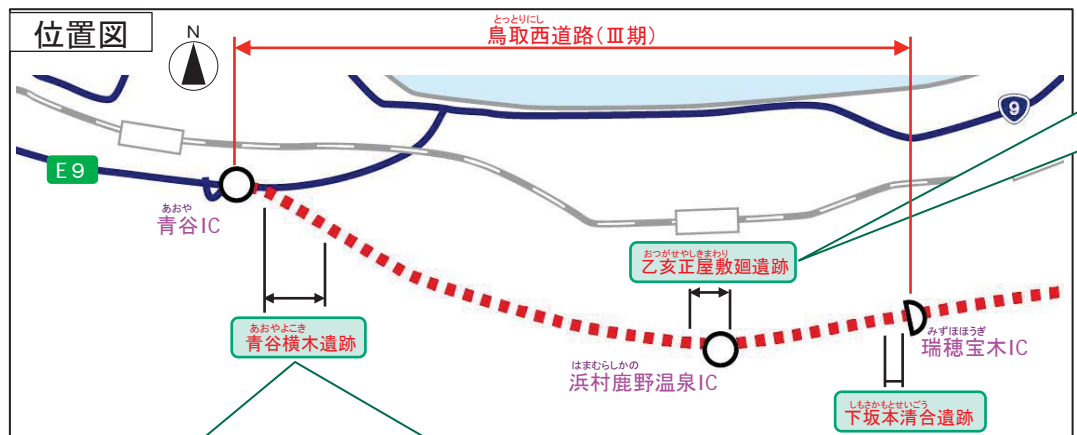
とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

(3)埋蔵文化財調査の出土品の増加等

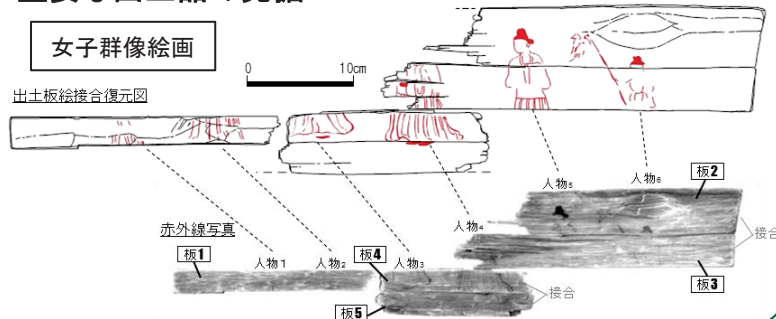
約4億の増額

- 試掘調査及び文献調査結果により調査面積を確定したが、本調査を実施していく中で、予想を上回る多数の遺跡が確認された。さらに、青谷横木遺跡からは重要な出土品も発掘された。
- そのため、出土品の実測(図化)・トレース作業や復元・保存・分析作業、および編集作業が増加した。



■青谷横木遺跡 重要な出土品の発掘

青谷横木遺跡では国宝『高松塚古墳壁画』に次ぐ女子群像絵画が発見された。



<内容>

- ・出土品数量増:当初約3,700品→変更約8,000品
- ・重要な出土品による保存処理や分析の費用単価増

■乙亥正屋敷廻遺跡の特徴と重要性 ○居住域を維持するためのインフラ整備

・低湿な土地を整地して居住域とし、横板と杭で護岸工事を施した溝で水を管理するなど、「湧水地に近接する居住域」の中に複数の住居が確認され、「導水施設」としてインフラ整備された溝がセットで確認された。



○秀麗な木製容器をはじめとした膨大な遺物

・土器や木器を中心とした良質な遺物が多量に出土。



花卉高杯

赤彩された桶

緑土の塗られた木製盾

・全国でも出土例が限られ、拠点となる大規模集落でしか見られない「八禽鏡(中国製青銅鏡)」や「巴形銅器」などが出土。



八禽鏡 (中国製青銅鏡)
全国10例目の出土

巴形銅器

銅製矢尻

鳥取県埋蔵文化財センター提供資料

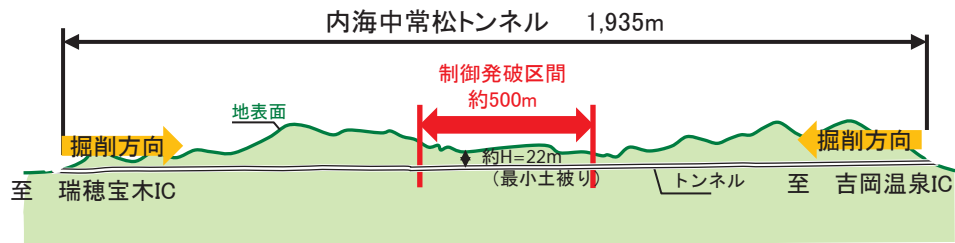
4. コスト増加の要因

(4)その他 (トンネル発破工法の変更、落石対策工の追加、排水工の追加)

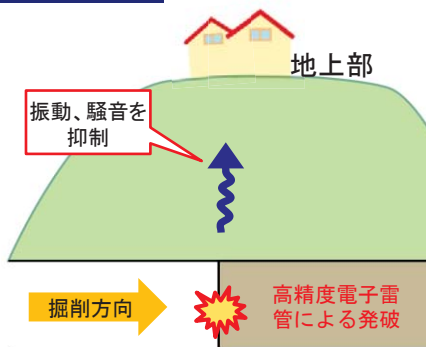
約13億の増額

■ トンネルの発破工法の変更

- トンネルの発破掘削時において、地上部への振動・騒音による影響を低減させる必要が生じたため制御発破により対応。

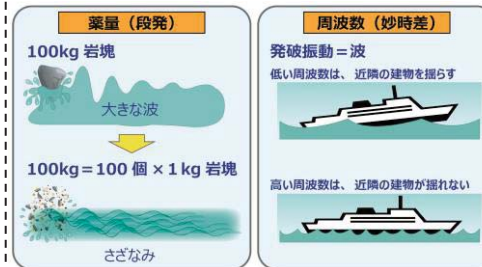


制御発破



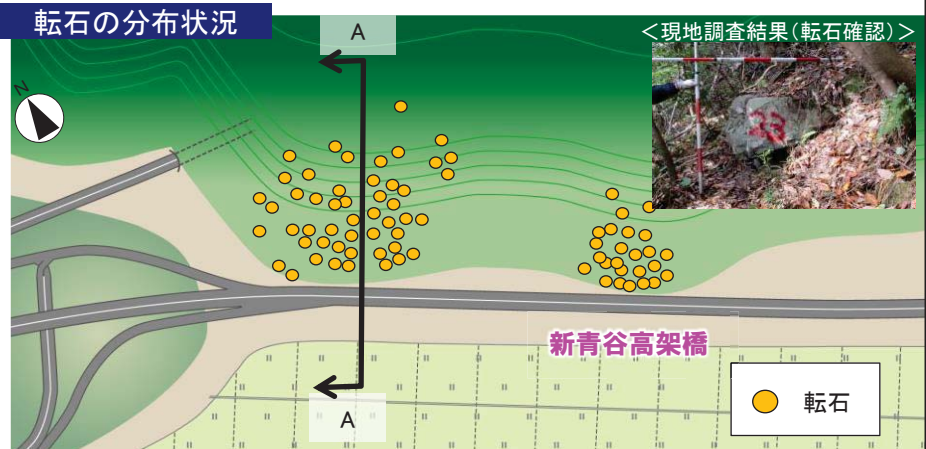
(参考) 高精度電子雷管
火薬を詰めた孔ごとに起爆までの時間(秒時間隔)を任意に設定できる電子雷管。秒時間隔を狭め、発破の継続時間を短くすることが可能で、振動や騒音による体感的な不快感を低減できる。

(イメージ)

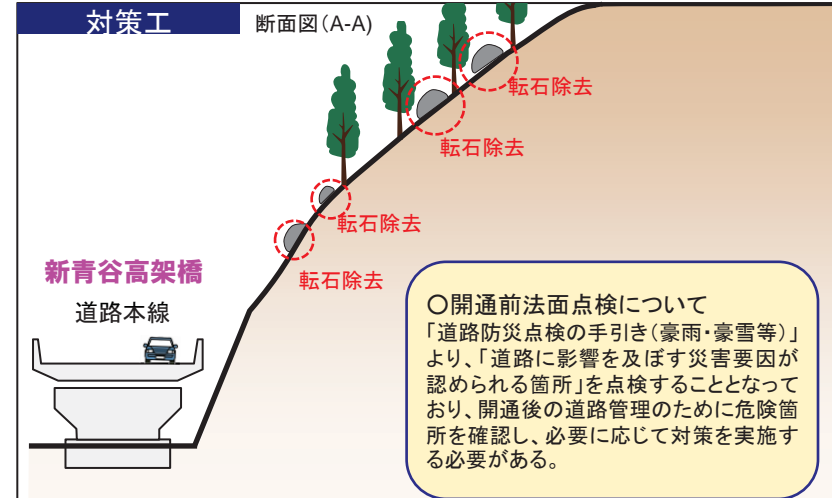


■ 落石対策工の追加

- 法面に多数の転石を確認。
- 落石が発生した場合、道路管理上影響が生じる可能性があることから、転石除去による対策工を追加。



対策工



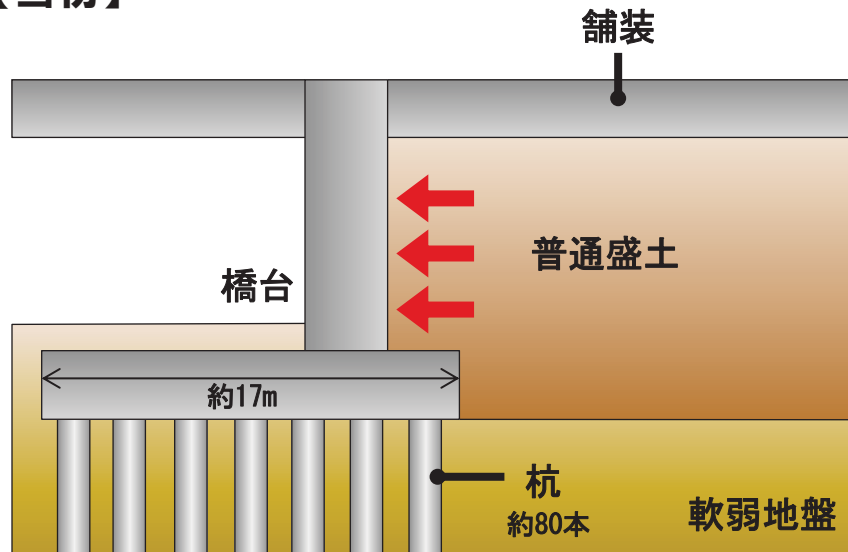
5. コスト縮減に対する取組

橋梁下部構造の規模縮小によるコスト縮減

約2億のコスト縮減

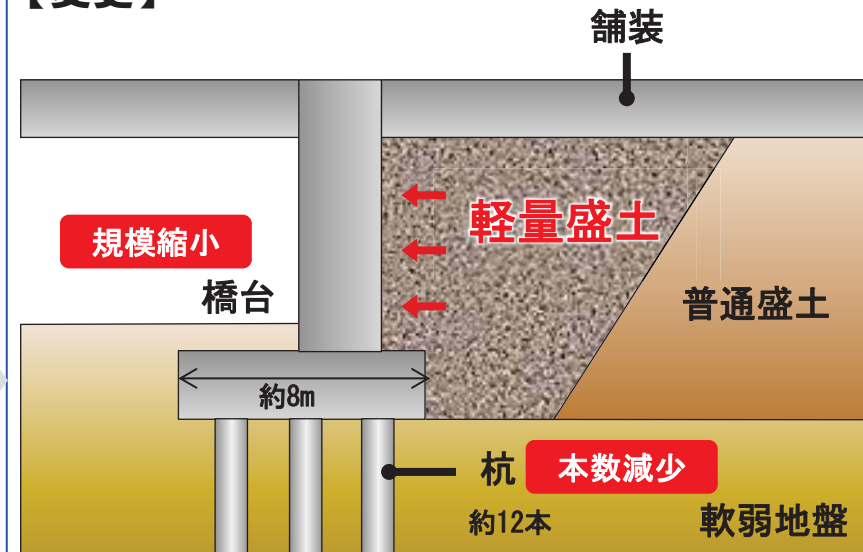
- 軟弱地盤上における橋梁において、橋台背面の盛土材に軽量盛土材を使用することにより橋台への土圧が軽減されることで杭本数が少なくなり下部工規模の縮小が可能。

【当初】



橋台への作用力が大きく
下部工の規模が大きくなる。

【変更】



橋台背面からの土圧を減らすことで水平変位が抑えられ、その結果杭の本数が減少し下部工の規模が縮小化。

金沢、常松高架橋において採用

5. コスト縮減に対する取組

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

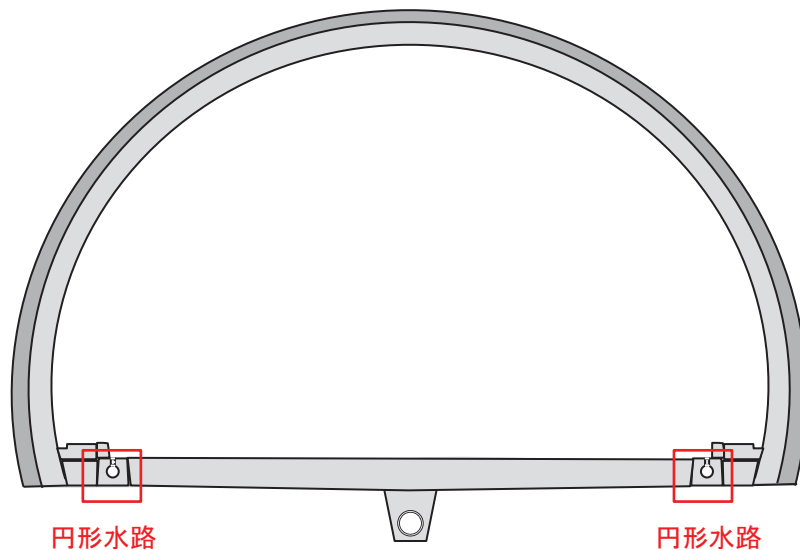
施工方法変更によるコスト縮減

約0.2億のコスト縮減

- トンネル内の円形水路について、施工方法をスリップフォーム工法に変更することでコスト縮減が可能。

【当初】現場打ち円形水路

【変更】スリップフォーム工法による円形水路



(写真)スリップフォーム工法による円形水路施工状況



※スリップフォーム工法

締固め装置と整形装置を備えた自走式施工機械を用い、連続的にコンクリート構造物を構築する工法で、型枠を設置せずにコンクリートを所定の形状に締固め・整形しながら成型装置を移動させて構築する工法。

今回のとりまとめ結果

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

(1) 鳥取西道路

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期) とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	622	42
事業費	592	20
維持管理費	30	22
便益額 (B)	1,134	1,067
走行時間短縮便益	928	869
走行経費減少便益	163	158
交通事故減少便益	42	39
費用便益比	1.8	25.1

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費(燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費)の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失(運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額等)が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用便益比(B/C) ()内は残事業B/C
13,000台/日~28,600台/日	約520億円	622億円	1,134億円	1.8(25.1)

※基準年：H30年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約8.7千ト/年のCO2削減]
鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
- ②沿道環境の改善 [NOX排出量約36.5 t/年(約1.3 %削減)、SPM排出量約2.0 t/年(約1.3 %削減)]
- ③重症患者の救急救命[例]青谷町から県立中央病院への所要時間短縮約3分]
- ④物流効率化の支援[例]鳥取IC~境港までの時間短縮約25分]

<参考資料>

(1) 鳥取西道路

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

◆前回評価時との比較

	鳥取西道路		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成28年)	今回評価時 (平成30年)	
事業諸元	L=7.0km	L=7.0km	—
計画交通量	12,000台/日 ~24,000台/日	13,000台/日 ~28,600台/日	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)
総事業費	約497億円	約520億円	・土質の変化等による対策の追加による事業費増加
総費用 (C)	545億円	622億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H28基準からH30基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	746億円	1,134億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H28基準からH30基準) ・供用年の変更
費用便益比 (B/C)	1.4	1.8	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

今回のとりまとめ結果

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

(2) 鳥取西道路Ⅱ期

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅲ期)

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	444	44
事業費	421	21
維持管理費	23	23
便益額 (B)	1,372	1,372
走行時間短縮便益	1,056	1,056
走行経費減少便益	252	252
交通事故減少便益	64	64
費用便益比	3.1	31.2

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費(燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費)の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失(運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額等)が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用便益比(B/C) ()内は残事業B/C
28,100台/日	約405億円	444億円	1,372億円	3.1(31.2)

※基準年：H30年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約13.8千t/年のCO2削減]
鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
- ②沿道環境の改善 [NOX排出量約51.5 t/年(約1.8%削減)、SPM排出量約2.7 t/年(約1.8%削減)]
- ③重症患者の救急救命[例]青谷町から県立中央病院への所要時間短縮約3分]
- ④物流効率化の支援[例]鳥取IC～境港までの時間短縮約25分]

<参考資料>

(2) 鳥取西道路Ⅱ期

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

◆前回評価時との比較

	鳥取西道路Ⅱ期		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成28年)	今回評価時 (平成30年)	
事業諸元	L=5.9km	L=5.9km	—
計画交通量	23,700台/日	28,100台/日	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)
総事業費	約381億円	約405億円	・土質の変化等による対策の追加等による事業費増加
総費用 (C)	386億円	444億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H28基準からH30基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	777億円	1,372億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H28基準からH30基準) ・供用年の変更
費用便益比 (B/C)	2.0	3.1	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

今回のとりまとめ結果

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

(3) 鳥取西道路Ⅲ期

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし

鳥取西道路(Ⅲ期)

・地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については、従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理。

◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業	残事業
費用 (C)	458	55
事業費	428	25
維持管理費	30	30
便益額 (B)	1,041	1,041
走行時間短縮便益	811	811
走行経費減少便益	182	182
交通事故減少便益	47	47
費用便益比	2.3	18.8

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算出したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費(燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費)の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失(運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額等)が減少する効果を貨幣価値として算出したもの。

◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	費用対効果(B/C) ()内は残事業B/C
26,200台/日~26,800台/日	約415億円	458億円	1,041億円	2.3(18.8)

※基準年：H30年

◆道路の役割

■道路の役割

- ①環境への影響を考慮した効果[約9.1千トンの年のCO2削減]
鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
- ②沿道環境の改善 [NOX排出量約36.6 t/年(約1.3 %削減)、SPM排出量約2.0 t/年(約1.3 %削減)]
- ③重症患者の救急救命[例)青谷町から県立中央病院への所要時間短縮約3分]
- ④物流効率化の支援[例)鳥取IC~境港までの時間短縮約25分]

<参考資料>

(3) 鳥取西道路Ⅲ期

一般国道9号

とっとりにし
鳥取西道路

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅱ期)

とっとりにし
鳥取西道路(Ⅲ期)

◆前回評価時との比較

	鳥取西道路Ⅲ期		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回評価時 (平成28年)	今回評価時 (平成30年)	
事業諸元	L=6.4km	L=6.4km	—
計画交通量	22,000台/日 ~22,100台/日	26,200台/日 ~26,800台/日	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース)
総事業費	約387億円	約415億円	・重山地区構造変更、埋蔵文化財調査の出土品の増加等による事業費増加
総費用 (C)	390億円	458億円	・総事業費の増加 ・基準年の変更(H28基準からH30基準) ・供用年の変更
総便益 (B)	559億円	1,041億円	・将来交通需要推計ベースの変更(H17年度全国道路・街路交通情勢調査ベース → H22年度全国道路・街路交通情勢調査ベース) ・「費用便益分析マニュアル」改訂(H30.2)による変更 ・基準年の変更(H28基準からH30基準) ・供用年の変更
費用便益比 (B/C)	1.4	2.3	・総費用及び総便益を見直したため

※費用/便益は基準年における現在価値の値

一般国道9号 鳥取西道路

一般国道9号 鳥取西道路（Ⅱ期）

一般国道9号 鳥取西道路（Ⅲ期）

〔鳥取県への意見照会と回答〕



国中整企画第40号
国中整港計第5号
平成30年 8月10日

鳥取県知事 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針
(原案)の作成に係る意見照会について (ご依頼)

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会（以下「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針（原案）について審議しております。

このたび、平成30年9月13日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針（原案）の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

事業名	「対応方針（原案）」案※	備考
一般国道9号 鳥取西道路	継続	
一般国道9号 鳥取西道路（Ⅱ期）	継続	
一般国道9号 鳥取西道路（Ⅲ期）	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成するためのものです。

■ご意見の送付期限：平成30年8月30日（木）までをお願いします。

※様式自由

■送付先・お問い合わせ先

中国地方整備局 企画部企画課

課長補佐 藤原（内線：3153）

施策分析評価係長 寺岡（内線：3186）

TEL：082-221-9231（代表）

FAX：082-227-2651

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

国土交通省中国地方整備局長 様

鳥取県知事



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について(回答)

平成30年8月10日付国中整企画第40号及び国中整港計第5号で照会のあった一般国道9号鳥取西道路、一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）及び一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）の事業再評価に係る対応方針（原案）について、下記のとおり回答します。

（担当 技術企画課 企画・県土強靱化担当 中野 電話 0857-26-7410）

記



1 回答

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。

2 理由

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。

3 意見

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縮減を図るようお願いします。