

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

| | | | | | |
|---|-------------------------------------|---|------------|---|-------|
| 事業名 | 地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 岩美道路 | 事業 区分 | 一般国道 | 事業 主体 | 鳥取県 |
| 起終点 | 自：鳥取県岩美郡岩美町陸上 至：鳥取県岩美郡岩美町本庄 | | | 延長 | 5.7km |
| 事業概要 | | | | | |
| 鳥取豊岡宮津自動車道は鳥取県鳥取市から京都府宮津市へ至る延長120kmの地域高規格道路である。岩美道路は鳥取豊岡宮津自動車道の一部を構成し、山陰自動車道及び中国横断自動車道姫路鳥取線と一体となって広域幹線道路ネットワークを形成する延長5.7kmの2車線バイパスである。 | | | | | |
| 平成20年度事業化 | 平成21年度都市計画決定 | 平成22年度用地着手 | 平成22年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 264億円 | 事業進捗率 | 14% | 供用済延長 | 0km |
| 計画交通量 | 7,600～13,200台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C | 総費用 | | 総便益 | |
| | (事業全体) 1.6 (残事業) 1.9 | (残事業)/(事業全体) 199/236億円 事業費：195/232億円 維持管理費：4/4億円 | | (残事業)/(事業全体) 371/371億円 走行時間短縮便益：305/305億円 走行経費減少便益：53/53億円 交通事故減少便益：13/13億円 | |
| 基準年 平成24年 | | | | | |
| 感度分析の結果 | | | | | |
| (事業全体) 交通量：B/C=1.5～1.7 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.4～1.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5～1.7 (事業期間±20%) | | | | | |
| (残事業) 交通量：B/C=1.8～2.0 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.7～2.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8～2.0 (事業期間±20%) | | | | | |
| 事業の効果等 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・山陰道及び中国横断自動車道姫路鳥取線と北近畿豊岡自動車道と一体となった広域的な高速道路ネットワークを形成 ・世界ジオパークネットワークに加盟した山陰海岸ジオパークを代表とする恵まれた自然と点在する観光拠点を結び広域周遊型観光を促進 ・鳥取県東部・兵庫県但馬・京都府北部の3地方生活圏の連携と地域活性化に寄与 ・通過交通と生活交通を分離することで死傷事故の低減が見込まれる。 ・交通渋滞の緩和により損失時間が削減され、CO2排出量の削減が見込まれる。 ・緊急輸送道路としての機能の強化するとともに緊急車両到達時間を短縮し、要救護者の救命率向上に寄与する | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | |
| 鳥取県東部地方生活圏と兵庫県但馬地方生活圏の連携強化、地域開発事業の支援が期待される本事業に対して、地元の期待は大きく、整備を促進し、早期にネットワークの形成を実現するために必要な連絡、調整及び要望活動を行うために京都府知事を会長とする「山陰近畿自動車道整備促進協議会（鳥取豊岡宮津自動車道整備推進協議会から名称変更）」が設立されている。 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・鳥取豊岡宮津自動車道整備促進大会開催（平成19年10月13日（豊岡市）） 主催：三府県及び沿線12市町 出席者：国土交通省谷口技監ほか ・山陰近畿自動車道サミットin東京開催（総決起大会）（平成25年1月25日（東京都）） 主催：三府県及び沿線12市町 出席者：石破自民党幹事長、赤澤国土交通大臣政務官、谷垣法務大臣ほか | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | | | | | |
| 当該道路の完成により通過交通の利便性、地域住民の安全や安心の向上を図るとともに地域活性化につながる基幹道路となること、今後の整備にあたり環境への配慮も考慮される計画であること等も確認した結果、継続が妥当と判断した。 | | | | | |
| 事業完成の遅延は便益の発現を遅らせるばかりでなく、低減させることにもなることから、特に地域の幹線道路となる岩美道路等について、今後とも円滑に事業を進め、より早期の事業完成に努力していただきたい。 | | | | | |

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 平成25年3月には鳥取自動車道姫路鳥取線が全線開通予定
 隣接する国道9号駟馳山バイパスが平成25年度に供用予定

事業の進捗状況、残事業の内容等
 平成20年度に事業化され、用地進捗率41%、事業進捗率14%となっている。
 現在、駟馳山バイパスと隣接する西工区(L=1.9km)を重点的に整備しており、3箇年工事国債によりトンネル工事を実施中である。今後着手する東工区(L=3.8km)も橋梁やトンネルの構造物が中心工事となる。

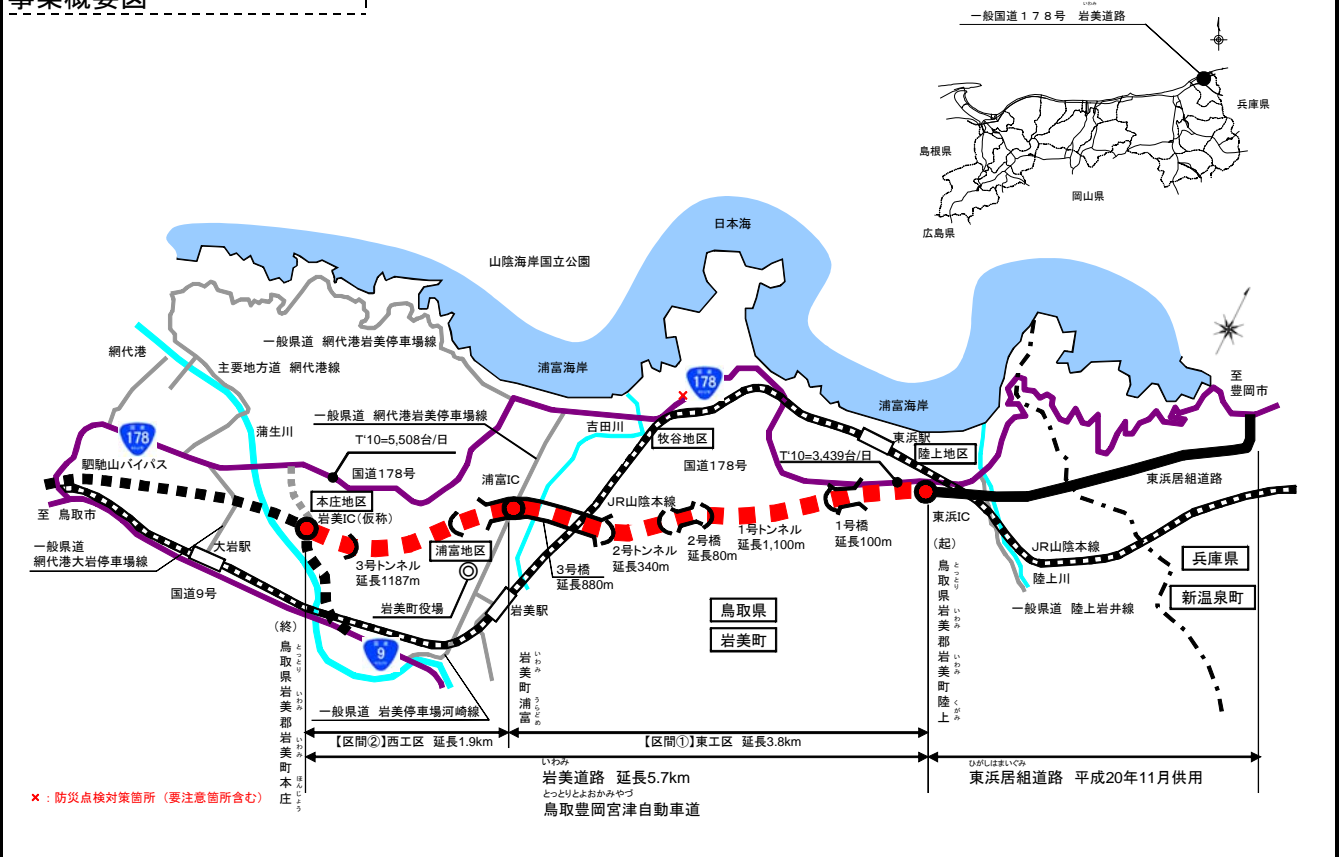
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 引き続き事業が順調に進んだ場合、平成27年度に西工区の部分供用を予定している。
 東工区の用地買収にも今後着手し、早期の全線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等
 中央分離帯の構造を簡易分離方式から完全分離方式に変更し、正面衝突事故の防止を図った。
 残土処分場の独自確保により、残土処分に係るコスト縮減を図る予定としている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 以上の状況を踏まえると、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

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の合計と一致しないことがある。