

# 事後評価結果（平成26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：岡本 雅之

事業名	中国横断自動車道 姫路鳥取線 智頭～鳥取	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：鳥取県八頭郡智頭町市ノ瀬 至：鳥取県鳥取市本高	延長	24.7km		

## 事業概要

中国横断自動車道姫路鳥取線は、姫路市を起点に兵庫県・岡山県・鳥取県の3県を通過し、鳥取市に至る延長86kmの国土開発幹線自動車道である。

この内、智頭～鳥取間は、H15.12.25の第1回国土開発幹線自動車道建設会議を経て、H16.1.30に新直轄方式に切り替わった鳥取県八頭郡智頭町市ノ瀬から鳥取市本高に位置する延長24.7kmの道路である。

## 事業の目的・必要性

本路線は中国縦貫自動車道・山陰自動車道と接続することにより、中国地方の広域的な交通ネットワークを形成し、瀬戸内海側地域と日本海側地域を結ぶ幹線道路として、輸送時間の短縮、周辺道路の交通混雑の緩和を図り、沿線地域の産業・経済発展及び地域活性化に重要な役割を果たすものである。

## 事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H9年度	用地着手	H11年度	供用年(当初)	- / H21年度	変動	1.00倍	
		都市計画決定	H8年度	工事着手	H13年度	(暫定/完成)	(実績) - / H21年度			
	事業費	計画時	(名目値) 952億円 / -	実績	(名目値) 952億円 / -			変動	1.00倍	
		(暫定/完成)	(実質値) 832億円 / -	(暫定/完成)	(実質値) 832億円 / -					
	交通量 (当該路線)	計画時	19,100~23,500台/日 / -			実績	9,900~14,300台/日 / -			変動
	(暫定/完成)				(暫定/完成)					
旅行速度向上	38.6	→	64.6 km/h	交通事故減少	48.8	→	25.3 件/年			
	(供用前現道→当該路線)		(供用前年次) H17年度		(供用前現道→供用後現道)		(供用中年次) H17~H20年		(供用後年次) H22~H24年	
費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	1.9	総費用	1,058億円 (事業費: 997億円 維持管理費: 61億円)	総便益	2,009億円 (走行時間短縮便益: 1,477億円 走行経費減少便益: 345億円 交通事故減少便益: 187億円)	基準年	H20年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.2	総費用	1,272億円 (事業費: 1,176億円 維持管理費: 96億円)	総便益	1,542億円 (走行時間短縮便益: 1,095億円 走行経費減少便益: 246億円 交通事故減少便益: 202億円)	基準年	H26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				

	<p>事業遅延の理由 特になし</p> <p>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 ・都市間高速バスの利便性が向上【鳥取～大阪間 38便/日→41便/日 3時間29分→3時間11分】 ・第三種空港(鳥取空港)へのアクセスが向上【智頭町役場～鳥取空港】 ②物流効率化の支援 ・大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上【鳥取地方卸売市場～豊中IC間 210分→182分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・鳥取県東部と山陽・京阪神の拠点都市間を高規格幹線道路で連絡し、中国地方における広域的なネットワークを形成 ④個性ある地域の形成 ・鳥取県東部地域の年間観光客入り込み数が増加【約259万人(H19)⇒約337万人(H25)】 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向上【八頭郡智頭町～県立中央病院(三次医療施設) 42分→28分】 ⑥安全な生活環境の確保 ・並行する国道53号の交通量減少による死傷事故件数の減少【48.8件/年→25.3件/年】 ⑦災害への備え ・国道53号の代替性を確保【智頭町～鳥取市間通行止め件数 1.4件/年→0件/年】</p> <p style="text-align: right;">他7項目に該当</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 当該区間の整備により、国際コンテナ通行支障区間の解消及び物流活動を支援している。 当該区間の整備により、鳥取県東部地域への企業進出が増加するなど地域産業を支援している。</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 特になし</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>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と意見集約した。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・周辺道路では、平成25年3月に鳥取自動車道(大原IC～西粟倉IC間:約8.8km)が開通。また、鳥取ICで連結する山陰道(鳥取IC～鳥取西IC間:約1.8km)が平成25年12月に、国道29号津ノ井バイパスが平成12年度までに全線暫定開通。 ・沿線地域では、企業進出が活発化するとともに、新たな工業団地の造成が進展。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 本事業は暫定供用により、現時点では十分な効果を発揮しており、今後とも中国地方の広域的なネットワークの一部として、物流支援、国道53号の代替性の確保、救急救命活動の支援などが見込まれることから、改めて事業評価を実施する必要はない。 また、現時点では事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 特に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>
	<p>特記事項 特になし</p>

※ 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の。