

事後評価結果（平成23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：北瀬 弘康

事業名	一般国道9号 米子道路	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：鳥取県西伯郡大山町安原 至：鳥取県米子市陰田町	延長	14.2 km		

事業概要

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約750kmの主要幹線道路である。

米子道路は、西伯郡大山町安原から米子市陰田町に至る延長14.2kmの道路であり、昭和60年度からの段階供用を経て、平成9年度に暫定2車線で全線供用し、平成18年4月に有料道路で供用した淀江IC～米子東IC間の無料化を図った。また、米子JCTの岡山方向行きランプ、松江方向行きランプを平成18年度迄に供用。

事業の目的・必要性

米子道路は、米子市内の交通混雑の緩和および山陰の地方都市間との連携強化、地域の活性化を図ることを目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S47年度	用地着手	S50年度	供用年(当初)	-	/ H30	変	動	-	倍	
		都市計画決定	S49年度	工事着手	S54年度	暫定/完成	(実績)	H18年度	/	-	変	動	-
	事業費	計画時	(名目値)	一億円 / 957億円	実績	(名目値)	709	-	一億円	変	動	-	倍
		暫定/完成	(実質値)	一億円 / 911億円	暫定/完成	(実質値)	665	-	一億円	変	動	-	倍
	交通量 (当該路線)	計画時				実績				変	動	-	%
		暫定/完成	-/ 8,900~31,100台/日			暫定/完成	9,300~30,700 / 一台/日			変	動	-	%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	24.6 → 27.0 km/h		交通事故減少		156.2 → 75.7 件/億台キロ							
		(供用直前年次) S60年度 (供用後年次) H23年度		(供用前現道→供用後現道)		(供用直前年次) S58~S60平均値 (供用後年次) H18~H21平均値							
	費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	2.3		総費用	1,578億円		総便益	3,702億円		基準年	H17年	
					事業費	1,405億円		走行時間短縮便益	3,240億円				
					維持管理費	172億円		走行経費減少便益	340億円				
								交通事故減少便益	122億円				
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	2.9		総費用	1,528億円		総便益	4,383億円		基準年	H23年	
					事業費	1,434億円		走行時間短縮便益	3,455億円				
					維持管理費	94億円		走行経費減少便益	633億円				
								交通事故減少便益	295億円				
	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 ・損失時間の削減【3,465千人時間/年→868千人時間/年（75%削減）】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の改善【12.2km/h→43.4km/h】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【皆生線（30往復/日）】 ・大山町から米子駅（特急停車駅）、米子空港（共用飛行場）へのアクセスが向上 【大山町役場～米子駅：50分⇒34分※1、大山町役場～米子空港：70分⇒53分※1】</p> ②物流効率化の支援 ・倉吉市から境港（重要港湾）へのアクセスが向上【倉吉市役所～境港：103分⇒84分※2】 ・大山町の農林水産品の速達性が向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成【大山町～米子市：47分⇒32分※1】 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【倉吉市～米子市：100分⇒74分※1】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【大山町～米子市：47分⇒32分※1】 ④個性ある地域の形成 ・米子・皆生温泉周辺（H22年間観光入込客数158万人）へのアクセスが向上【倉吉市～皆生温泉：84分⇒81分※2】 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上【倉吉市役所～鳥取大学医学部附属病院：67分⇒57分※3】 ⑥災害への備え ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道9号） ・緊急輸送道路である一般国道9号が通行止めになった場合の代替路線を形成 ⑦他のプロジェクトとの関係 ・名和・淀江道路、安来道路、中国横断自動車道岡山米子線と一体的な整備により、高規格幹線道路ネットワークを形成 ※1 うち米子道路の時間短縮効果は9分 ※2 うち米子道路の時間短縮効果は4分 ※3 うち米子道路の時間短縮効果は3分 <p>その他評価すべきと判断した項目 ----- 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 ----- 環境影響評価を実施していない。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 ----- 沿道環境の保全措置として、遮音壁の設置や排水性舗装等を実施。</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4年12月に中国横断自動車道岡山米子線が全線供用、平成21年11月迄に山陰道（名和IC～出雲IC）が供用。 ・境港がH22年8月に重点港湾、H23年1月にリサイクルポート、H23年11月に日本海側拠点港に指定。米子空港では、H21年12月に滑走路2500m延長供用開始。 ・平成17年3月に市町村合併により旧米子市と旧淀江町が合併。 ・沿線地域では、事業所数や就業者数、居住人口が増加。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ----- 本事業は十分な事業効果を発揮しており、今後とも鳥取県西部の広域道路ネットワークとして利用されることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 また、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。 なお、米子道路の交通量は年々増加傾向にあり、山陰道のネットワーク化などの整備状況も踏まえ、混雑解消に向けた検討が必要と考えられる。</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。