

事後評価結果（平成30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：吉田 真人

事業名	一般国道9号 <small>なやま なわ</small> 中山・名和道路	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八重 至：鳥取県西伯郡大山町下市	延長	4.3km		

事業概要

一般国道9号は、京都市を起点とし下関市に至る延長約740kmの主要な幹線道路である。
中山・名和道路は、鳥取県の西部に位置し、鳥取県西伯郡大山町八重から鳥取県西伯郡大山町下市に至る延長4.3kmの道路である。

事業の目的・必要性

中山・名和道路は、山陰道の一部を構成し山陰の地方都市間の連携強化を図るとともに、国道9号の交通混雑の緩和、安心・安全の確保、災害時における緊急輸送道路の確保等を目的とした道路である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H19年度 H9年度	用地着手 工事着手	H20年度 H21年度	供用年 (暫定)	当初 H26年 / - 実績 H26年 / -	変動	0.9 倍	
	事業費	計画時 (暫定)	名目 約123億円 / - 実績 約130億円 / -	実績 (暫定)	名目 約98億円 / - 実績 約100億円 / -			変動	0.7 倍	
	交通量 (当線)	計画時 (暫定)	20,800 台/日 / -		実績 (暫定)	17,100 台/日 / -		変動	99.5 %	
	旅行速度向上 (供用前年度→当線)	48.3 → 73.8 km/h (供用前年度 H17年度 (供用後年度 H29年度)		交通事故減少 (供用前年度→供用後年度)	23.4 → 2.0 件/年 (供用前年度 H8~H18年 (供用後年度 H26~H28年)					
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	7.4	総費用 118 億円 事業費：99 億円 維持管理費：19 億円	総便益 870 億円 走行時間短縮便益：743 億円 走行経費減少便益：104 億円 交通事故減少便益：23 億円	基準年	H18年			
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	9.0	総費用 142 億円 事業費：125 億円 維持管理費：16 億円	総便益 1,282 億円 走行時間短縮便益：1,040 億円 走行経費減少便益：204 億円 交通事故減少便益：37 億円	基準年	H30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			
	事業遅延の理由									

	客観的評価指標に対応する事後評価項目
	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間が削減した。【520千人・時間/年】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉吉市から境港（重要港湾）へのアクセスが向上した。【倉吉市役所～境港：120分⇒94分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡した。【倉吉市～米子市：102分⇒69分】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上した。【西伯郡大山町中山支所～米子市：49分⇒33分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大山周辺、米子・皆生温泉周辺へのアクセスが向上した。【鳥取砂丘～境港：164分⇒124分】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセスが向上した。【倉吉市役所～鳥取大学医学部附属病院：77分⇒63分（指定最高速度より）】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の死傷事故件数が減少した。【減少件数：約21.4件/年】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定した。（国道9号） ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が削減した。【削減量：約13.8千t/年、1,363千t/年→1,350千t/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量が削減した。【削減量：約45.3t/年、2,906t/年→2,860t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量：約2.8t/年、155t/年→152t/年】 <p style="text-align: right;">他1項目に該当</p>
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし
の 事 業 に よ る 環 境 変 化 等	環境影響評価に対応する項目
	環境影響評価実施要綱（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
	中山・名和道路へ交通が準換し、国道9号において沿線の騒音が環境基準を達成し、沿道地域の環境が改善した。
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> ・大山町の人口は平成7年以降減少。【平成7年：21千人→平成27年：16千人】 ・大山町の自動車保有台数は、平成7年から平成17年まで増加したが、以降、平成27年にかけて減少。【平成7年：14千台→平成27年：15千台】 ・平成19年9月に名和・淀江道路（大山IC～淀江IC）が暫定2車線で開通。 ・平成20年3月に名和・淀江道路（名和IC～大山IC）が暫定2車線で開通。 ・平成25年12月に名和・淀江道路（赤崎中山IC～名和IC）が暫定2車線で開通。 	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
<p>本事業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。</p> <p>また、本事業の整備により現道に対するバイパス整備だけでなく、山陰道の一部を構成する高速ネットワーク化を行った。この整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、山陰道沿線における企業活動の支援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。</p> <p>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。</p>	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
<p>本事業は一般的な整備効果に加えて、山陰道や米子道との一体的な道路網整備による企業立地の進展など、地域特有の効果を発現している。同種事業の計画・調査にあたっては、同様に地域特有の課題解消や整備効果等について把握に努める必要がある。</p> <p>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更なる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。</p>	
特記事項	
特になし	

※ 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。