

事後評価結果（平成19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：門間俊幸

事業名	一般国道9号 青谷・羽合道路	事業区分	一般国道 (2次改築)	事業主体	中国地方整備局
起終点	自：鳥取県鳥取市青谷町青谷 至：鳥取県湯梨浜町はわい長瀬	延長	13.2km		

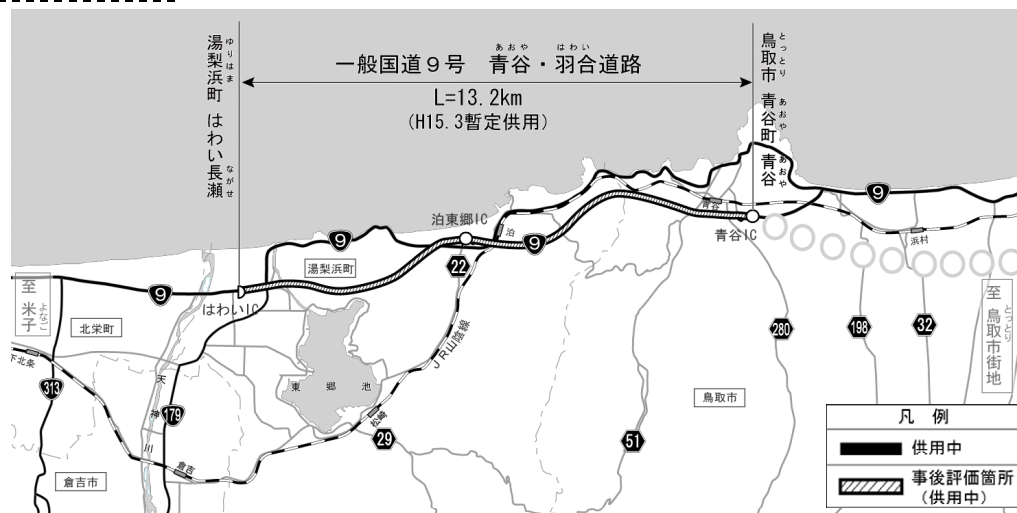
事業概要

一般国道9号は、山陰地方を東西に結ぶ、主要幹線道路であり、広域交通はもとより、観光交通、生活交通等、多様な交通を担う重要な路線である。青谷・羽合道路は、鳥取市青谷町青谷から湯梨浜町はわい長瀬に至る延長13.2kmの道路である。

事業の目的・必要性

青谷・羽合道路は、交通安全の確保、冬期交通障害の解消等、安全で円滑な交通の確保のほか、代替路線確保を目的として計画された道路である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S61年度	用地着手	S63年度	供用年	(当初) - / - (実績) H14年度 / -	変動	- 倍
		都市計画決定	H4年度	工事着手	H2年度	(暫定/完成)			
	事業費	計画時 暫定/完成	(名目値) - / - 億円 (実質値) - / - 億円	実績 暫定/完成	(名目値) 757 / - 億円 (実質値) 743 / - 億円			変動	- 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 暫定/完成	- / - 台/日	実績 暫定/完成	13,500 / - 台/日			変動	- %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	47.9 → 67.3 km/h (供用直前年次) H11年度 (供用後年次) H17年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	24.3 → 5.2 件/億台キロ (供用直前年次) 14年度 (供用後年次) 16年度				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : -	総費用 : - 億円 (事業費 : 億円 維持管理費 : 億円)	総便益 : - 億円 (走行時間短縮便益 : 億円 走行経費減少便益 : 億円 交通事故減少便益 : 億円)	基準年 : -				
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 2.0	総費用 : 1,172億円 (事業費 : 1,073億円 維持管理費 : 99億円)	総便益 : 2,327億円 (走行時間短縮便益 : 2,121億円 走行経費減少便益 : 160億円 交通事故減少便益 : 46億円)	基準年 : H19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 ●円滑なモビリティの確保・・・渋滞損失時間の削減、特急停車駅、空港、港湾へのアクセス性向上、バス路線の利便性向上が図られた。 ●国土・地域ネットワークの構築・・・拠点都市間や、日常活動圏中心都市へのアクセスの向上が図られた。 ●個性ある地域の形成・・・はわい温泉等の観光地へのアクセス性が向上した。道の駅はわいが開設し、地域の観光・情報拠点として機能している。 ●安全で安心できる暮らしの確保・・・3次医療施設（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が図られた。 ●安全な生活環境の確保・・・現道の交通が減少し、安全性や走行性が向上した。 ●災害への備え・・・第一次緊急輸送道路に位置付け（鳥取県地域防災計画）。長尾峠が通行止めの場合でも、東西方向の移動を確保した。 ●地球環境の保全／生活環境の改善・保全・・・環境（大気質）の改善が図られた。</p>
	<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 青谷・羽合道路供用により、周辺環境における大気質の改善が図られた。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・S50.10 中国自動車道の吹田～落合間が開通 ・S58.3 中国自動車道が全線開通（吹田～下関間542.6km） ・H4.12 米子自動車道が全線開通（米子～落合間66.5km） ・H13頃 有料道路制度の在り方、高速自動車国道の在り方、公団民営化などの議論により暫定2車（無料）となる。 ・H15.3 青谷・羽合道路（本線）13.2kmが供用 ・H16.10 町村合併により湯梨浜町が発足（羽合町、泊村、東郷町） ・H16.11 鳥取市が市町村合併（気高郡気高町・青谷町等を編入合併） ・H17.3 倉吉市が市町合併（関金町を編入合併） ・H17.11 青谷・羽合道路アクセス部2.4kmが供用</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 事業に伴う整備効果の発現がみられることから、今後の再事後評価および改善措置の必要はないと考えられる。なお、今後の交通量の変化及び利用状況を踏まえ、バイパスの4車化に向けた検討を行いたい。</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 特になし</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。