

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：木村 昌司

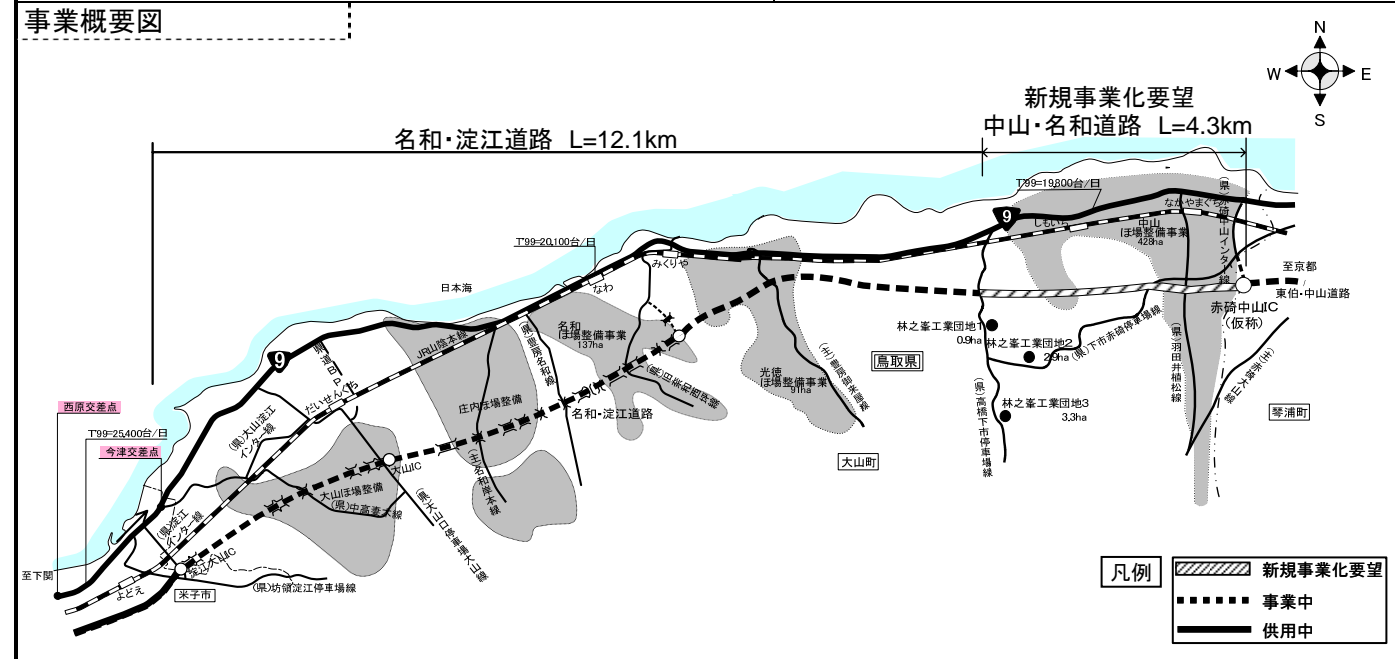
事業の概要

事業名	一般国道9号 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、京都市から下関市に至る延長約645kmの主要な幹線道路であるほか、周辺地域の社会基盤を担う重要な道路である。
中山・名和道路は、一般国道9号の交通隘路区間の解消及び交通安全の確保を目的として計画された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
当該区間の国道9号は、鳥取県中西部において東西方向を結ぶ唯一の幹線道路であるが、通過交通と生活交通が混在し、幹線道路として支障をおよぼしているうえ、災害時等非常時の大型車の迂回路がない状況であることから、目的別交通の分離やリダンダンシーを確保する道路整備が必要である。
また、中山・名和道路は東伯・中山道路と名和・淀江道路を結ぶ区間であり、前後区間の整備後は当該区間が最大の交通隘路区間となることが予想されるため当該区間の整備が必要である。

全体事業費	123億円	計画交通量	20,800台/日
-------	-------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
鳥取市長など10市町村の首長で構成される国道9号整備・山陰自動車道建設促進鳥取県期成会など複数の団体から要望を受けている。

事業採択の前提条件
費用対便益：便益が費用を上回っている
手続きの完了（予定）：都市計画決定済（平成10年3月）

事業評価結果

費用対便益	B/C	7.4	総費用：117億円 （事業費：98億円 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 走行費用減少便益：104億円 交通事故減少便益：23億円）	基準年 平成18年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 6.5 (交通量 -10%)	B/C= 8.3 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C= 6.8 (事業費 +10%)	B/C= 8.1 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C= 6.9 (事業期間 +20%)	B/C= 8.0 (事業期間 -20%)		

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-
事故対策		○	当路線の死傷事故の改善が予想される。 【死傷事故率】単路部約201件/億台キロ、交差点部約173件/億台キロ（H12～15値） 全国平均値：単路部 48.2件/億台キロ、交差点部 83.1件/億台キロ 鳥取県平均：単路部 25.3件/億台キロ、交差点部 49.7件/億台キロ 【事故率曲線】鳥取県内直轄道路単路・交差点における死傷事故率平均比の2倍以上の区間が存在する。 【その他の特徴】当区間現道部の大山町名和周辺は死傷事故率が県平均値より大きく、当道路の整備により交通量の転換が進むことで、その改善が予想される。
歩行空間		-	注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	○	第三次医療施設である鳥取大学医学部附属病院（米子市）までのアクセス向上が見込まれる。（倉吉市→鳥取大学医学部附属病院 96分→80分）
	地域経済	○	重要港湾である境港へのアクセスの向上が見込まれる。（倉吉市→境港 115分→99分）
	災害	○	一般国道9号代替路が形成される。「防災幹線道路ネットワーク」の構築に寄与する。
	環境	○	騒音の環境基準超過区間が解消されることが予測される。（夜間73dB→54.3dB）
	地域社会	○	鳥取県東部の鳥取砂丘と西部の大山を結ぶルートなど周遊ルートの向上が図られる。
事業実施環境		○	住民からの強い要望がある。また、県民の声を基に作成された「鳥取県21世紀ビジョン」の中でも早期整備が望まれている。

採択の理由

費用便益比が7.4と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択前の前提条件が確認できる。
また、事故対策や災害ルートの確保、第三次医療施設へのアクセスの向上等、事業の効果が高いと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

※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。