

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道9号 名和・淀江道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中国地方整備局		
<b>起終点</b> 自：鳥取県西伯郡大山町下市 至：鳥取県西伯郡大山町安原	<b>延長</b> 12.1km			
<b>事業概要</b> 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。 名和・淀江道路は、国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、事故・災害時におけるリダンダンシ一確保などを目的とした、鳥取県西伯郡大山町下市から鳥取県西伯郡大山町安原に至る延長約12.1kmの道路である。				
H8年度事業化	H9年度都市計画決定	H10年度用地着手	H13年度工事着手	
全体事業費	約401億円	事業進捗率 (H22年度末現在)	85% 供用済延長 7.8km	
<b>計画交通量</b> 21,000～24,900台/日				
<b>費用対効果分析結果</b> (3便益)	<b>B/C</b> (3便益) (事業全体) 2.5  (残事業) 13.4	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 54/505億円 (事業費：38/459億円) (維持管理費：16/46億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 725/1,250億円 (走行時間短縮便益：525/863億円) (走行経費減少便益：150/270億円) (交通事故減少便益：51/117億円)	<b>基準年</b> 平成23年
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C= 2.2～2.7 (交通量±10%) 事業費：B/C= 2.5～2.5 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 2.4～2.6 (事業期間±20%)				
(残事業) 交通量：B/C= 11.7～14.3 (交通量±10%) 事業費：B/C= 12.5～14.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C= 13.0～13.8 (事業期間±20%)				
<b>事業の効果等</b>				
①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在【鳥取-福岡線（1本/日）】 ・大山町から米子駅（特急停車駅）へのアクセスが向上 ・倉吉市から米子空港（共用飛行場）へのアクセスが向上				
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 ・西伯郡大山町から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 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上				
④個性ある地域の形成 ・大山周辺（H21年間観光入込客数122万人）、米子・皆生温泉周辺（同140万人）へのアクセスが向上				
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・倉吉市から三次医療施設へのアクセスが向上				
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地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる				

関係する地方公共団体等の意見

大山町長など4市5町1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名和・淀江道路の早期完成の要望を受けている。

鳥取県知事の意見

一般国道9号名和・淀江道路の事業再評価に係る対応方針（原案）案については異存ありません。

山陰道は観光・物流・地域振興及び防災・医療面など、鳥取県として重要な幹線であり命の道であります。

山陰道の当該区間は、西側の名和IC以西及び東側の赤碕中山IC以东は既に供用されているなか、この区間がつながっていない状況であり、ネットワークとしての機能を発揮するためには当該区間の一刻も早い完成が必要です。

当該区間については平成25年度供用予定が公表され、つながった後の経済波及効果が期待されているところであり、公表された供用時期が遅れることのないよう引き続き早期完成に向け一層の御尽力をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、次のとおり意見の取りまとめを行った。

審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

なお、審議過程において、不適切な点又は改善すべき点等の意見は無かった。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

当該路線に並行する国道9号は、鳥取県の東西方向の唯一の幹線道路であるが、通過交通と生活交通が混在し、事故が多発しているほか、沿道環境の悪化が懸念されている。

平成19年度に当該路線のうち名和IC～淀江IC間が、平成22年度に東伯・中山道路が供用するなど、山陰道の前後区間が整備される中、当該路線の残区間（大山町下市～名和IC）および中山・名和道路がミッシングリンクとなっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

（名和IC～淀江IC間）平成19年度に暫定供用済み

（下市～名和IC間）平成22年度末時点で用地買収については完了しており、現在は工事を推進している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

事業効果の早期発現のため暫定2車線で整備しており、残る4.3km区間が平成25年度供用予定。

施設の構造や工法の変更等

跨道橋の橋梁形式見直し、新工法の導入（橋梁塗装）等により、コスト縮減。【約1.6億円の縮減】  
当面、暫定2車線で整備。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※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。  
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。