

事後評価結果（平成27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：岡本 雅之

事業名	一般国道9号 東伯・中山道路	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：鳥取県東伯郡琴浦町槻下 至：鳥取県西伯郡大山町八重			延長	12.0km

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730kmの主要幹線道路である。
東伯・中山道路は、山陰地方における高規格道路網の一部を形成する路線で、広域交流の促進及び地域活性化に寄与する延長12.0kmの自動車専用道路である。

事業の目的・必要性
東伯・中山道路は、一般国道9号の混雑緩和、安全・円滑な交通の確保、災害時の緊急輸送道路の代替路としての機能を果たすものである。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H11年度	用地着手	H12年度	供用年	(当初) ー / H33年度	変動	ー 倍
		都市計画決定	H9年度	工事着手	H15年度	(暫定/完成)	(実績) H22年度 / ー		
	事業費	計画時	(名目値) 一億円 / 約 559億円 (暫定/完成)	(実績値) 一億円 / 約 553億円	実績	(名目値) 約 452億円 / ー (暫定/完成)	(実績値) 約 416億円 / ー	変動	ー 倍
	交通量 (当該路線)	計画時	ー / 22,600~23,300台/日 (暫定/完成)		実績	10,700~12,300台/日 / ー (暫定/完成)		変動	ー %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	42.0	→	75.6 km/h		交通事故減少	40.3	→	10.2 件/億台キロ
		(供用前年次) H22年度		(供用後年次) H24年度			(供用前年次) H19~H23.2年		(供用後年次) H23.3~H25年
	費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	3.1	総費用	590億円 (事業費: 559億円 維持管理費: 31億円)	総便益	1,814億円 (走行時間短縮便益: 1,485億円 走行経費減少便益: 220億円 交通事故減少便益: 108億円)	基準年	H20年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	2.3	総費用	614億円 (事業費: 564億円 維持管理費: 50億円)	総便益	1,415億円 (走行時間短縮便益: 1,096億円 走行経費減少便益: 196億円 交通事故減少便益: 123億円)	基準年	H27年
	事業遅延によるコスト増			費用増加額	ー 億円	便益減少額	ー 億円		
	事業遅延の理由	特になし							

事業の効果等	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞による損失時間の削減【1,647千人時間/年⇒334千人時間/年（80%削減）】 ・大山町から倉吉駅へのアクセスが向上【大山町役場中山支所～倉吉駅、約35分⇒約32分】 ・倉吉市から米子空港へのアクセスが向上【倉吉市役所～米子空港、約90分⇒約87分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉吉市から境港へのアクセスが向上【倉吉市役所～境港、約93分⇒約90分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉吉市から米子市へのアクセスが向上【倉吉市役所～米子市役所、約73分⇒約70分】 ・琴浦町から米子市へのアクセスが向上【琴浦町役場～米子市役所、約52分⇒約49分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・青山剛昌ふるさと館の年間観光客入り込み客数が増加【約58千人(H22)⇒約71千人※(H26)】※H27.2までの実績 <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【県立厚生病院～鳥取大学医学部附属病院、約65分⇒約62分】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路である一般国道9号の代替路線を形成する。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>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</p> <p>環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>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>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・平成19年9月に名和・淀江道路（大山 IC～淀江 IC）が暫定2車線で供用。 ・平成20年3月に名和・淀江道路（名和 IC～大山 IC）が暫定2車線で供用。 ・平成21年6月に国際定期貨客船「DBSクルーズフェリー」が境港に就航。 ・平成25年12月に中山・名和道路および名和・淀江道路（赤碕中山 IC～名和 IC）が暫定2車線で供用。 ・平成27年6月に北条道路（はわい IC～大栄東伯 IC）は「全区間を自専道で整備することが妥当」と判断。 ・平成20年から平成25年にかけて、「東伯耆周辺・大山周辺」の観光客数は増加傾向。 <p>（約1.2倍：H20＝1,749千人/年、H25＝2,076千人/年）</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>本事業は十分な事業効果を発揮しており、今後も一般国道9号の交通円滑化の確保などが見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。</p> <p>また、事業目的にみあった事業効果が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</p> <p>なお、完成4車線整備については、現在進めている山陰道の一定のネットワーク整備後、今後の交通状況を踏まえて検討を行う。</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>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>
特記事項	<p>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。