

一般国道 9 号 名和・淀江道路

一般国道 9 号 中山・名和道路

# 道路建設事業の事後評価項目調書

事業名	一般国道 9号 名和・淀江道路	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下市 至：鳥取県西伯郡大山町安原			延長	12.1km

## 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。  
 名和・淀江道路は、鳥取県の西部に位置し、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12.1kmの道路である。

## 事業の目的・必要性

名和・淀江道路は、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	H8年度	用地着手	H10年度	供用年	(当初) H26年度/H38年度	変動	— 倍	
		都市計画決定	H9年度	工事着手	H13年度	(暫定/完成)	(実績) H25年度 / —			
	事業費	計画時	(名目値) — / 約531億円	実績	(名目値) 約394億円 / —			変動	— 倍	
		(暫定/完成)	(実質値) — / 約532億円	(暫定/完成)	(実質値) 約379億円 / —					
交通量	計画時	—/24,400~39,500台/日			実績	16,000台/日 / —			変動	— %
	(暫定/完成)				(暫定/完成)					
旅行速度向上	14.0 → 72.4 km/h		交通事故減少		28.2 → 3.7 件/年					
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H17年度	(供用後年次) H29年度	(現道→現道)	(供用前年次) H8~H18年	(供用後年次) H26~H28年				
費用対効果分析結果 (再評価)	B/C	4.8	総費用	539億円	総便益	2,568億円	基準年 H18年			
			事業費: 481億円		走行時間短縮便益: 2,294億円					
			維持管理費: 57億円		走行経費減少便益: 211億円					
					交通事故減少便益: 62億円					
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	3.9	総費用	668億円	総便益	2,604億円	基準年 H30年			
			事業費: 598億円		走行時間短縮便益: 2,101億円					
			維持管理費: 70億円		走行経費減少便益: 409億円					
					交通事故減少便益: 94億円					
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										

事業の効果等	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"> <li>・渋滞損失時間が削減した。【1, 134千人・時間/年】</li> </ul> <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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】</li> </ul> <p>③ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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】</li> <li>・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】</li> </ul> <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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】</li> </ul> <p>⑤ 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）】</li> </ul> <p>⑥ 安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の死傷事故件数が減少した。【減少件数：約24.5件/年】</li> </ul> <p>⑦ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定した。（国道9号）</li> <li>・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。</li> </ul> <p>⑧ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量が削減した。【削減量：約24.1千t/年、1,476千t/年→1,452千t/年】</li> </ul> <p>⑨ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX排出量が削減した。【削減量：約80.3t/年、3,150t/年→3,069t/年】</li> <li>・SPM排出量が削減した。【削減量：約5.1t/年、168.8t/年→163.7t/年】</li> </ul> <p>他1項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境の変化	環境影響評価に対応する項目
	<p>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。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>名和・淀江道路へ交通が転換し、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。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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】</li> <li>・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】</li> <li>・平成25年12月に中山・名和道路（赤碕中山IC～名和IC）が暫定2車線で開通。</li> </ul>	
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の。

# 道路建設事業の事後評価項目調査書

事業名	一般国道9号 <small>なかやま 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： <small>とっとり さいはく だいせん やえ</small> 鳥取県西伯郡大山町八重 至： <small>とっとり さいはく だいせん しもいち</small> 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、きよと京都市を起点とし、しものせき下関市に至る延長約740kmの主要な幹線道路である。  
なかやま なわ中山・名和道路は、鳥取県の西部に位置し、とっとり さいはく だいせん やえ鳥取県西伯郡大山町八重からとっとり さいはく だいせん しもいち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

なかやま なわ中山・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	H19年度	用地着手	H20年度	供用年	(当初) H26年度 / -	変動	0.9 倍
		都市計画決定	H9年度	工事着手	H21年度	(暫定/完成)	(実績) H25年度 / -		
	事業費	計画時	(名目値) 約123億円 / -		実績	(名目値) 約98億円 / -		変動	0.7 倍
		(暫定/完成)	(実質値) 約130億円 / -		(暫定/完成)	(実質値) 約100億円 / -			
	交通量	計画時	20,800台/日 / -		実績	17,100台/日 / -		変動	99.5 %
		(暫定/完成)			(暫定/完成)				
旅行速度向上	48.3	→	73.8 km/h	交通事故減少	23.4	→	2.0 件/年		
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H17年度	(供用後年次) H29年度	(現道→現道)	(供用前年次) H8~H18年	(供用後年次) H26~H28年			
費用対効果分析結果 (当初)	B/C	7.4	総費用	118億円	総便益	870億円	基準年	H18年	
			事業費:	99億円	走行時間短縮便益:	743億円			
			維持管理費:	19億円	走行経費減少便益:	104億円			
					交通事故減少便益:	23億円			
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	9.0	総費用	142億円	総便益	1,282億円	基準年	H30年	
			事業費:	125億円	走行時間短縮便益:	1,040億円			
			維持管理費:	16億円	走行経費減少便益:	204億円			
					交通事故減少便益:	37億円			
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									



事業の効果等	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"> <li>・渋滞損失時間が削減した。【520千人・時間/年】</li> </ul> <p>② 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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】</li> </ul> <p>③ 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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】</li> <li>・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】</li> </ul> <p>④ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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】</li> </ul> <p>⑤ 安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）】</li> </ul> <p>⑥ 安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の死傷事故件数が減少した。【減少件数：約21.4件/年】</li> </ul> <p>⑦ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定した。（国道9号）</li> <li>・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。</li> </ul> <p>⑧ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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】</li> </ul> <p>⑨ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX排出量が削減した。【削減量：約45.3t/年、2,906t/年→2,860t/年】</li> <li>・SPM排出量が削減した。【削減量：約2.8t/年、155t/年→152t/年】</li> </ul> <p>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
事業による環境の変化	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・名和道路へ交通が転換し、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"> <li>・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】</li> <li>・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】</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・平成25年12月に名和・淀江道路（赤碕中山IC～名和IC）が暫定2車線で開通。</li> </ul>	
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。

## 「事後評価」

一般国道9号 なわ名和・よどえ淀江道路  
一般国道9号 なかやま中山・なわ名和道路

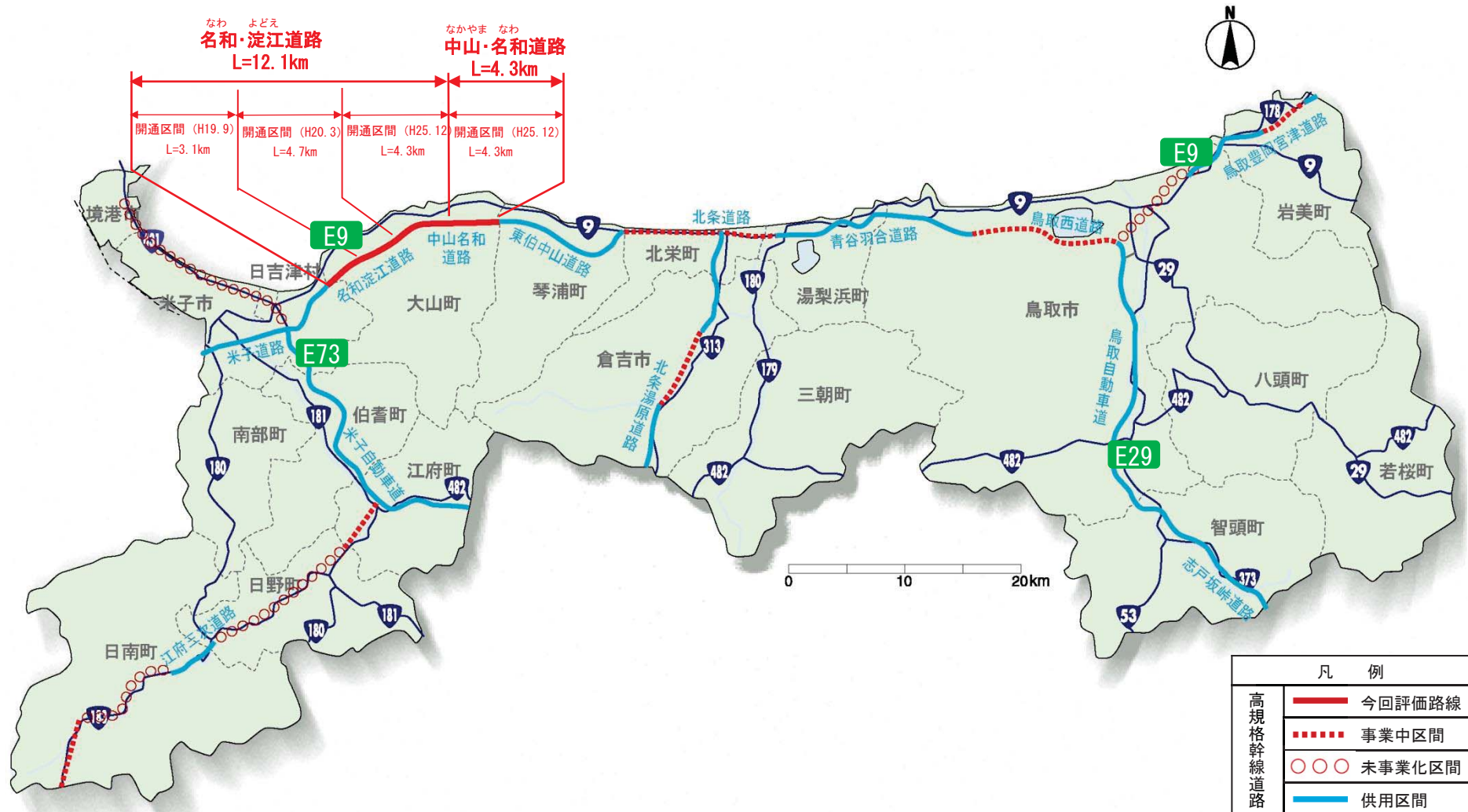
平成30年12月

国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図

一般国道9号 名和・淀江道路  
 一般国道9号 中山・名和道路

- ・ 一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約740kmの主要幹線道路である。
- ・ 名和・淀江道路は鳥取県西伯郡大山町に位置する延長12.1kmの道路である。
- ・ 中山・名和道路は鳥取県西伯郡大山町に位置する延長4.3kmの道路である。



## 2. 事業概要及び経緯

### (1) 事業概要

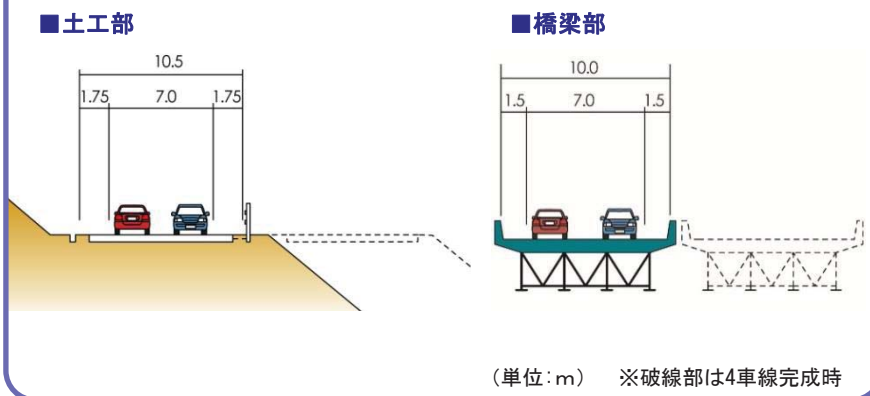
一般国道9号 名和・淀江道路  
 一般国道9号 中山・名和道路

【目的】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行うもの。

#### 計画概要

	名和・淀江道路	中山・名和道路
起 終 点	起点：鳥取県西伯郡 大山町下市 終点：鳥取県西伯郡 大山町安原	起点：鳥取県西伯郡 大山町八重 終点：鳥取県西伯郡 大山町下市
計画延長	L=12.1km	L=4.3km
道路規格	第1種第2級	第1種第2級
設計速度	V=100km/h	V=100km/h
車 線 数	暫定2車線	暫定2車線

#### 標準断面図



#### 計画概要図





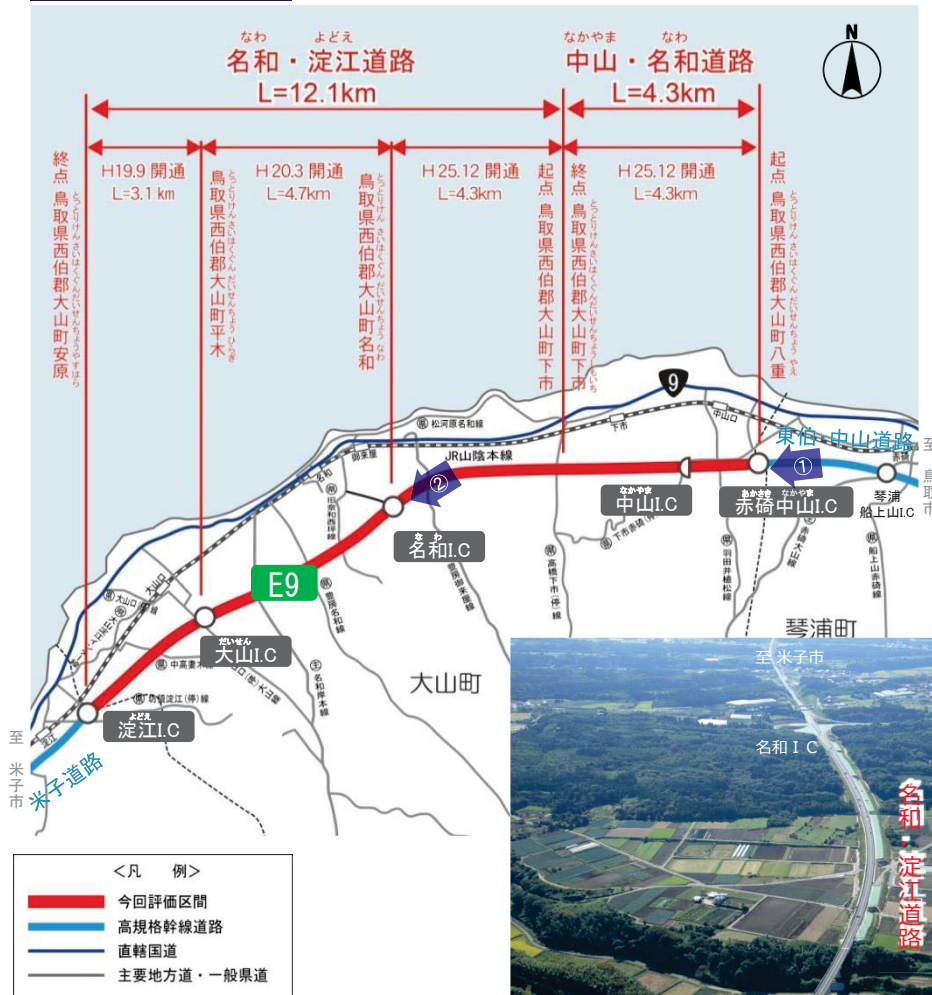
## 2. 事業概要及び経緯

一般国道9号 名和・淀江道路  
一般国道9号 中山・名和道路

### (2) 事業の経緯

- 名和・淀江道路は平成8年度に事業着手し平成19年度に名和IC～淀江IC間を部分開通。
- 平成25年12月に名和・淀江道路、中山・名和道路の赤碓中山IC～名和IC間が開通し全線開通した。

#### 計画概要図



#### 事業の経緯

区間	名和・淀江道路			中山・名和道路
	淀江IC ～大山IC L=3.1km	大山IC ～名和IC L=4.7km	名和IC ～大山町下市 L=4.3km	大山町下市 ～赤碓中山IC L=4.3km
都市計画決定	平成10年3月			
事業着手	平成8年度		平成18年度	平成19年度
用地着手	平成10年度		平成19年度	平成20年度
工事着手	平成13年度		平成19年度	平成21年度
開通	平成19年9月	平成20年3月	平成25年12月	

区間	名和・淀江道路	中山・名和道路
再評価実施	平成18年度 平成23年度	平成23年度



写真② 大山町小竹上空より西（名和IC）を望む



写真① 赤碓中山IC上空より西を望む

### 3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

一般国道9号 名和・淀江道路  
 一般国道9号 中山・名和道路

#### ■名和・淀江道路

	当初・再評価 (H18再評価)	実績
事業延長	12.1km	12.1km
道路構造	暫定2車線 (大山町下市～名和IC) 完成4車線 (名和IC～淀江IC)	暫定2車線
総事業費	約531億円	約394億円
交通量	24,400～39,500台/日 (H11道路交通調査に基づくH42推計値)	16,000台/日 (H27_実績値)
事業期間	1996年度～2026年度 (平成8年度～平成38年度) 31年間	1996年度～2013年度 (平成8年度～平成25年度) 18年間

※新規事業採択時評価または事業着手後の再評価時点の想定・予測と事後の実績を比較する。

### 3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

一般国道9号 名和・淀江道路  
一般国道9号 中山・名和道路

#### ■中山・名和道路

	当初・再評価 (H18新規事業採択)	実績
事業延長	4.3km	4.3km
道路構造	暫定2車線	暫定2車線
総事業費	約123億円	約98億円
交通量	20,800台/日 (H11道路交通調査に基づくH42推計値)	17,100台/日 (H27_実績値)
事業期間	2007年度～2014年度 (平成19年度～平成26年度) 8年間	2007年度～2013年度 (平成19年度～平成25年度) 7年間

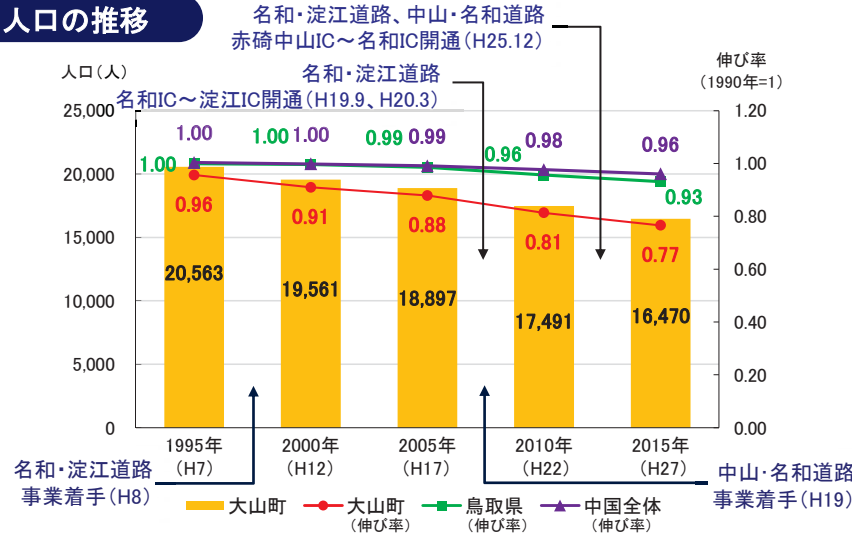
※新規事業採択時評価または事業着手後の再評価時点の想定・予測と事後の実績を比較する。

# 4. 社会経済情勢等の変化

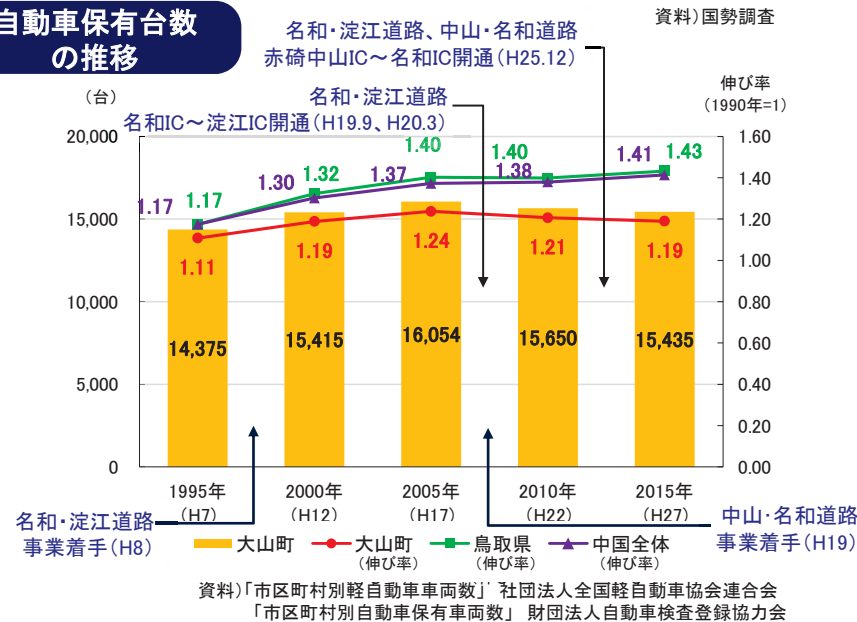
一般国道9号 名和・淀江道路  
 一般国道9号 中山・名和道路

- ・ 大山町の人口は減少しているが、自動車保有台数は増加している。
- ・ 国道9号の交通量はほぼ横ばいで推移しており、名和・淀江道路、中山・名和道路開通により交通が転換している。

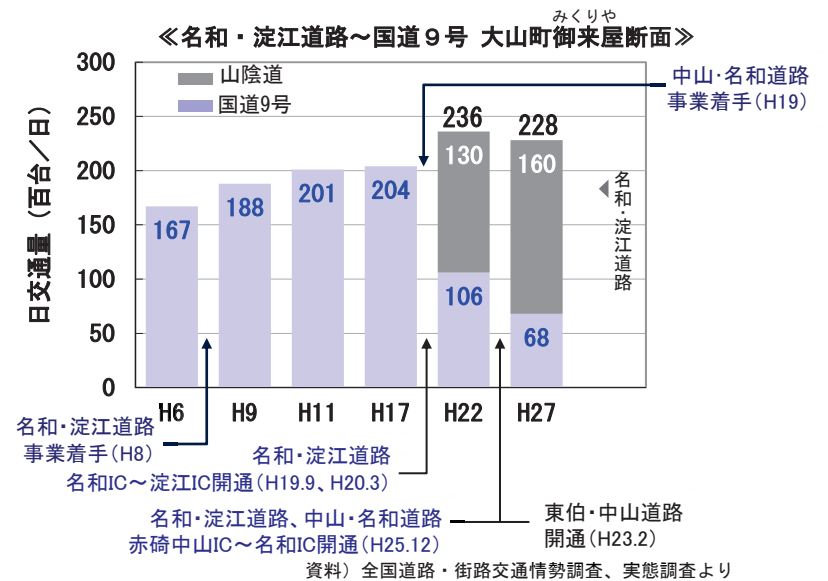
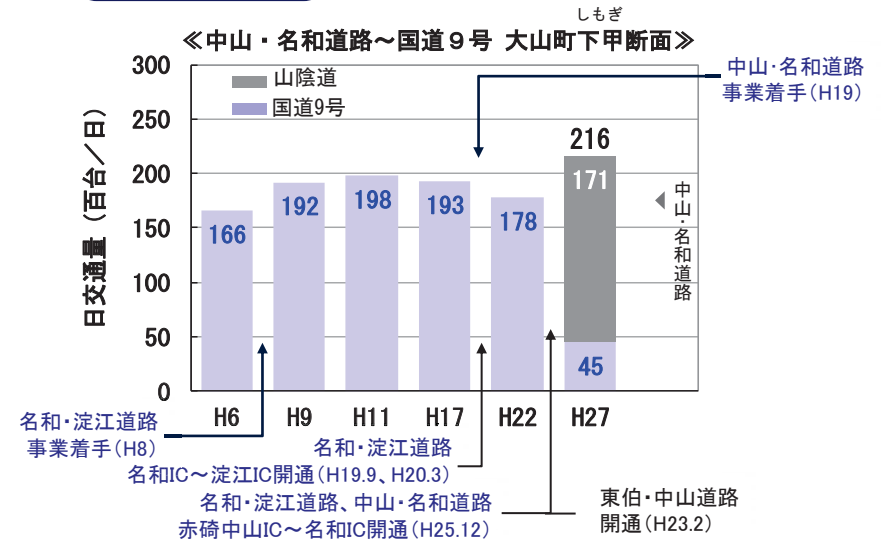
## 人口の推移



## 自動車保有台数の推移



## 交通量の推移





### 《整備効果》

整備効果①： 円滑なモビリティの確保

整備効果②： 安心・安全の確保

整備効果③： 物流効率化の支援

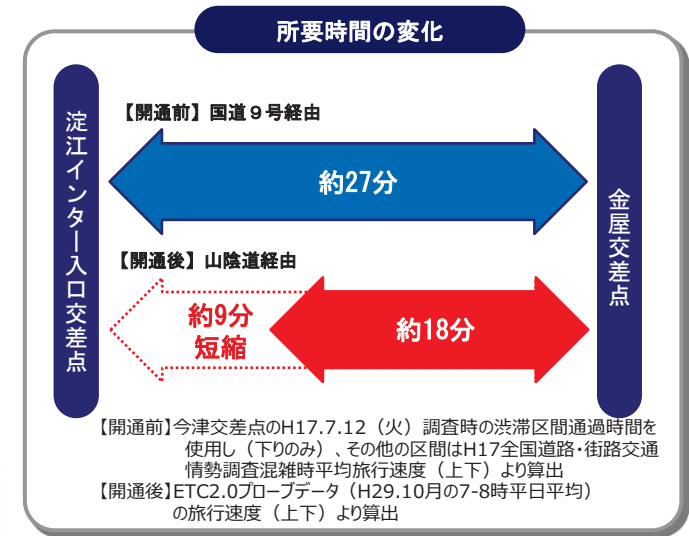
整備効果④： 広域観光振興の支援

# 5. 事業効果の発現状況

一般国道9号 名和・淀江道路  
 一般国道9号 中山・名和道路

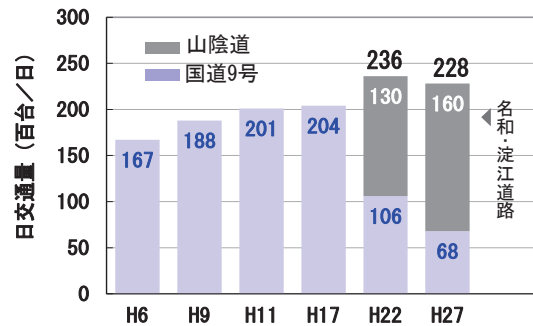
## 整備効果① 円滑なモビリティの確保

- 名和・淀江道路、中山・名和道路の整備により交通が転換し、国道9号の主要渋滞ポイントが解消された。
- 名和・淀江道路、中山・名和道路の利用により約9分短縮し、円滑な交通が確保されている。

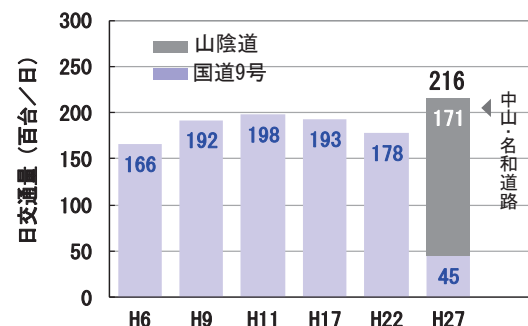


## 利用交通量の変化

断面②：名和・淀江道路～国道9号 大山町御来屋



断面①：中山・名和道路～国道9号 大山町下甲

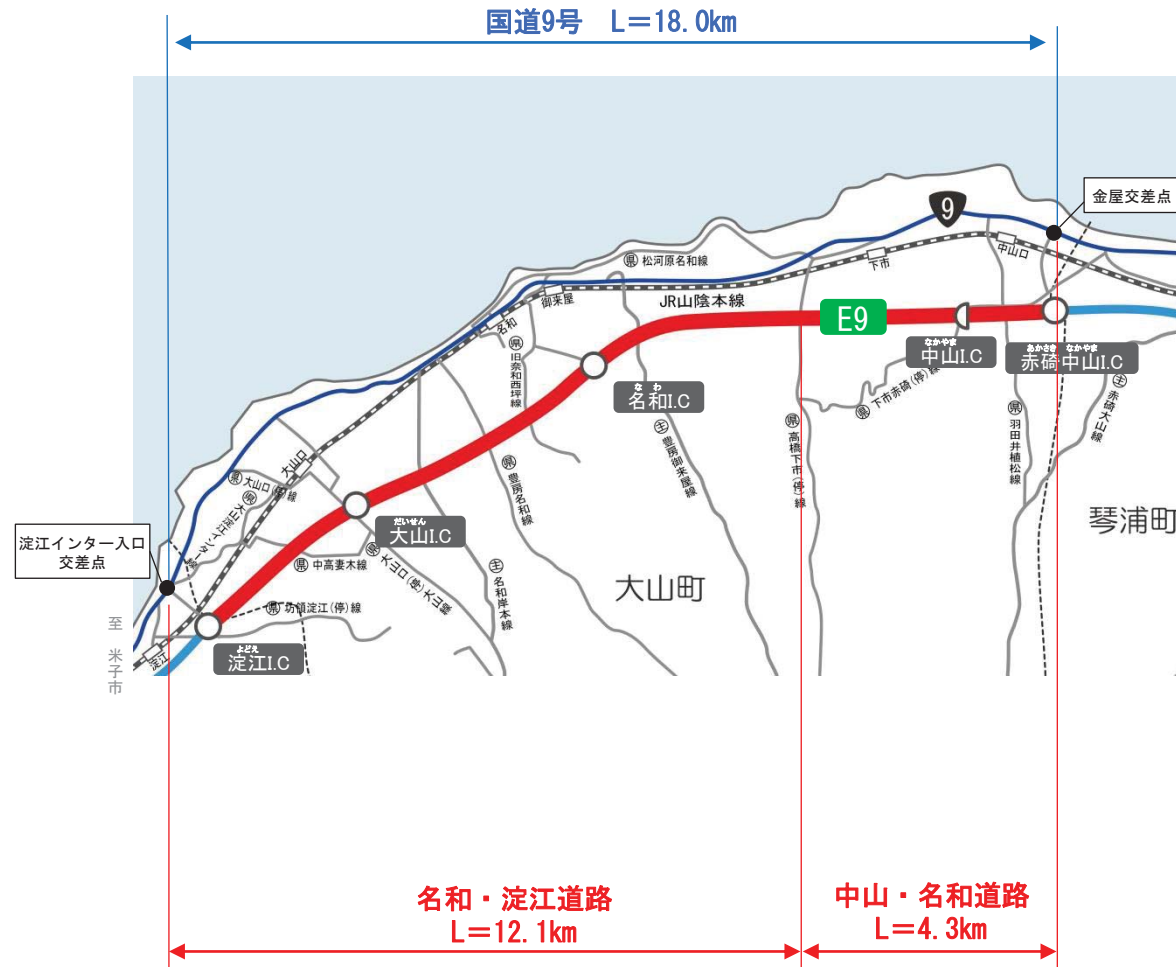


## 5. 事業効果の発現状況

### 整備効果② 安心・安全の確保

- 名和・淀江道路、中山・名和道路の整備により交通が転換し、開通後の国道9号と当該道路の死傷事故件数が約8割減少している。

死傷事故件数集計範囲（現道側）

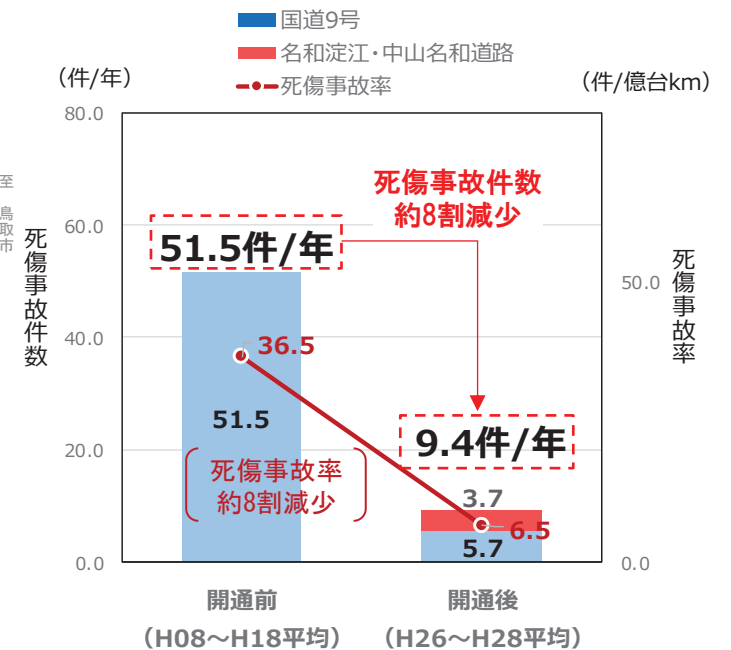


死傷事故件数集計範囲（バイパス側）

名和・淀江道路  
L=12.1km

中山・名和道路  
L=4.3km

死傷事故件数の変化



資料) 死傷事故 交通事故・道路統合データベース  
 交通量【H08~H18】H17全国道路・街路交通情勢調査交通量  
 【H26~H28】H27全国道路・街路交通情勢調査交通量

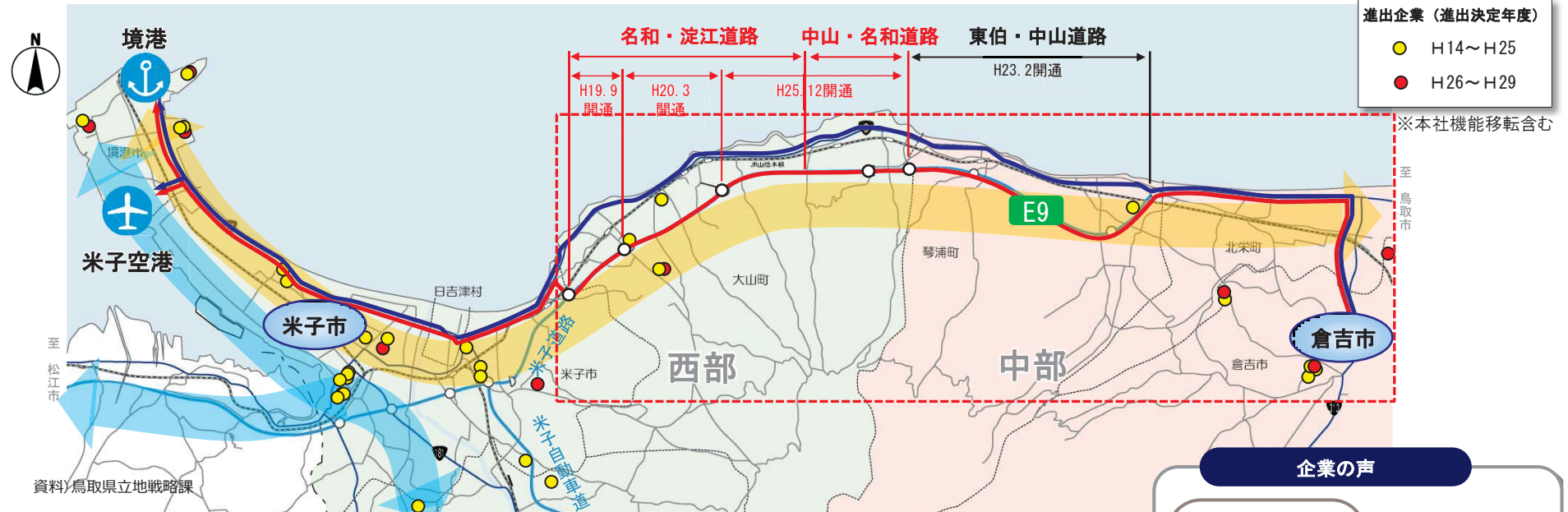
※集計範囲

国道9号：金屋交差点～淀江インター入口交差点  
 名和・淀江道路、中山・名和道路：赤碓中山IC～淀江IC

# 5. 事業効果の発現状況

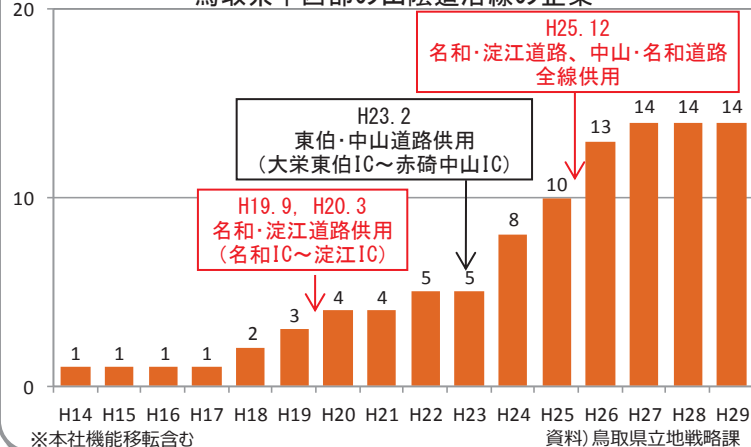
## 整備効果③ 物流効率化の支援

- 鳥取県中西部の山陰道沿線では境港や米子空港を利用した企業が立地。境港については更なる国際化のため平成28年度に大型船に対応した国際物流ターミナルを整備するなど日本海沿岸地域を代表する国際物流拠点となっている。
- 山陰道利用により境港や米子空港、米子自動車道へのアクセスが向上し定時性が確保されるなど企業活動を支援している。

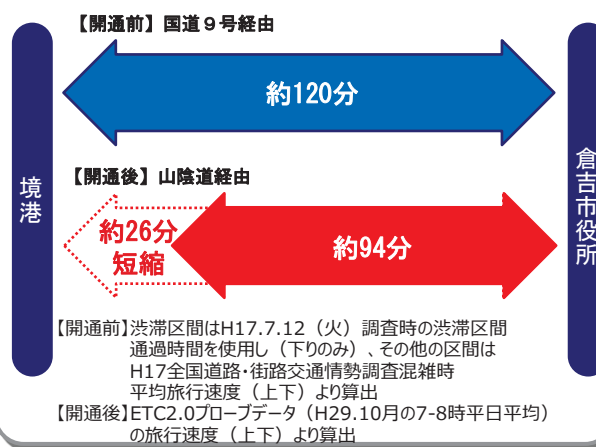


企業進出決定数の推移（累計）

鳥取県中西部の山陰道沿線の企業



所要時間の変化



企業の声

・海外工場、大山工場の2工場で生産していたが山陰道が段階的に整備され、道路網が充実されてきたので、大山工場に生産拠点を集約・集中させ倍以上の規模に拡張することができました。

・原料を境港から運送しているが、山陰道の整備が定時性の確保や生産性の向上につながっており、さらなる山陰道の整備を期待して事業拡大を検討しています。

大山町進出企業の声  
 (H27.6月ヒアリング調査)

倉吉市進出企業の声  
 (H30.11月ヒアリング調査)



# 5. 事業効果の発現状況

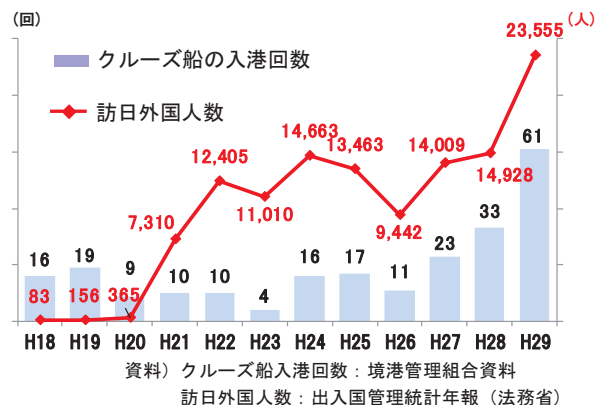
## 整備効果④ 広域観光振興の支援

一般国道9号 名和・淀江道路  
 一般国道9号 中山・名和道路

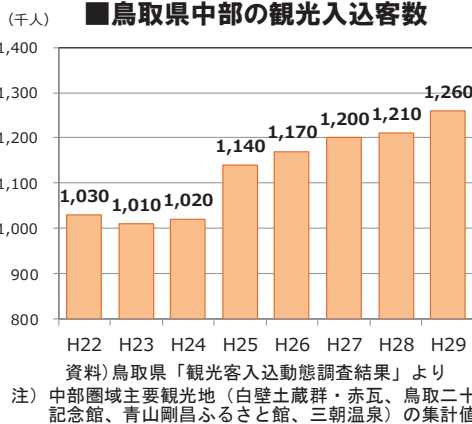
- ・ 境港のH29年のクルーズ船の寄港は61回と訪日外国人数は増加傾向。鳥取県中東部へのツアー数も増加している。
- ・ 山陰道の整備により鳥取県中東部への所要時間の短縮、定時性確保により圏域が拡大し、鳥取県中東部へのツアー数が増加するなど地域の観光振興を支援している。



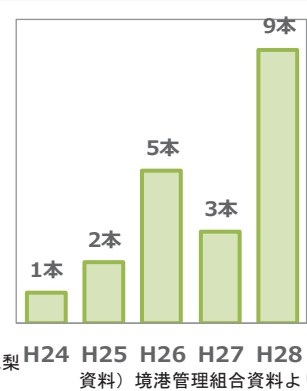
■ 境港のクルーズ船の入港回数と訪日外国人数



■ 鳥取県中部の観光入込客数



■ 鳥取県中東部へのツアー数



・ 山陰道の整備により中東部までが圏域として広がったことがツアーの増加につながっている。



(一社) 山陰インバウンド機構  
 (H30. 7月ヒアリング調査)

### 今後の事後評価の必要性

- ・ 名和・淀江道路、中山・名和道路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。

### 改善措置の必要性

- ・ 山陰道の一部を構成する名和・淀江道路、中山・名和道路整備により、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。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。

### 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

- ・ 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。
- ・ 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。

# <参考資料>

## ○名和・淀江道路

一般国道9号 名和・淀江道路  
一般国道9号 中山・名和道路

- ・ 地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理

### ◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業
<b>費用 (C)</b>	<b>668</b>
<b>事業費</b>	<b>598</b>
<b>維持管理費</b>	<b>70</b>
<b>便益額 (B)</b>	<b>2,604</b>
<b>走行時間短縮便益</b>	<b>2,101</b>
<b>走行経費減少便益</b>	<b>409</b>
<b>交通事故減少便益</b>	<b>94</b>
<b>費用便益比</b>	<b>3.9</b>

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの

※費用便益比については、暫定2車線整備時の「費用(C)」、「便益(B)」により算出

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3便益 (B)	費用便益比 (B/C)
23,100~23,400台/日	約394億円	668億円	2,604億円	3.9

### ◆道路の役割

#### ■道路の役割

- ①環境の改善（地球環境）[CO2排出量：約24.1千トン/年(1.6%)削減]  
環境の改善（沿道環境）[NOx排出量：約80.3トン/年(2.5%)削減、SPM排出量：約5.1トン/年(3.0%)削減]
- ②緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上

# <参考資料>

## ○中山・名和道路

一般国道9号 名和・淀江道路  
一般国道9号 中山・名和道路

- ・ 地域からの要望等を踏まえ、道路の役割については従来の3便益に加えて、「地域から期待される道路の役割」等を整理

### ◆3便益による費用便益比

(億円)

項目	全体事業
<b>費用 (C)</b>	<b>142</b>
<b>事業費</b>	<b>125</b>
<b>維持管理費</b>	<b>16</b>
<b>便益額 (B)</b>	<b>1,282</b>
<b>走行時間短縮便益</b>	<b>1,040</b>
<b>走行経費減少便益</b>	<b>204</b>
<b>交通事故減少便益</b>	<b>37</b>
<b>費用便益比</b>	<b>9.0</b>

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測したもの。
走行経費減少便益	周辺道路も含め、道路整備によって走行条件が改善されることによる走行に必要な経費（燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費）の減少効果を対象として算出したもの。 なお、走行時間に含まれない経費を対象として算出している。
交通事故減少便益	周辺道路も含め、道路整備による交通量等の変化に伴う、交通事故による社会的損失（運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額等）が減少する効果を貨幣価値として算出したもの

※費用便益比については、暫定2車線整備時の「費用(C)」、「便益(B)」により算出

計画交通量	総事業費	総費用 (C)	3便益 (B)	費用便益比 (B/C)
21,900~22,300台/日	約98億円	142億円	1,282億円	9.0

### ◆道路の役割

#### ■道路の役割

- ①環境の改善（地球環境）[CO2排出量：約13.8千トン/年(1.0%)削減]  
環境の改善（沿道環境）[NOx排出量：約45.3トン/年(1.6%)削減、SPM排出量：約2.8トン/年(1.8%)削減]
- ②緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上