

再評価結果（平成23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

事業名	一般国道9号 <small>しちやま</small> 駒馳山バイパス	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 いわみ いわみ ほんじょう</small> 鳥取県岩美郡岩美町本庄 至： <small>とっとり とっとり ふくべ ゆやま</small> 鳥取県鳥取市福部町湯山			延長	7.7km
事業概要					
<p>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。</p> <p>駒馳山バイパスは、一般国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした鳥取県岩美郡岩美町本庄から鳥取県鳥取市福部町湯山に至る延長7.7kmのバイパスである。</p>					
H7年度事業化		H10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393億円	事業進捗率	45%	供用済延長	0.0km
		(H21年度末現在)			
計画交通量 7,900～17,200台/日					
費用対効果分析結果 (3便益)	B/C (3便益) (事業全体) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 181/421億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 574/574億円	基準年 平成22年	
	(残事業) 3.2	事業費：158/398億円 維持管理費：23/23億円	走行時間短縮便益：450/450億円 走行経費減少便益：81/81億円 交通事故減少便益：44/44億円		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施					
交通量変動		B/C=3.4 (交通量+10%)		B/C=2.9 (交通量-10%)	
事業費変動		B/C=2.9 (事業費+10%)		B/C=3.5 (事業費-10%)	
事業期間変動		B/C=3.1 (事業期間+20%)		B/C=3.3 (事業期間-20%)	
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ・日本交通バス（岩井線）：36便/日の利便性向上が見込まれる 					
②物流効率化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備により岩美郡岩美町から境港へのアクセス向上が見込まれる 					
③国土・地域ネットワークの構築					
<ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圏中心都市鳥取市～豊岡市間の所要時間短縮が見込まれる 					
④個性ある地域の形成					
<ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備により鳥取砂丘から浦富海岸へのアクセス向上が見込まれる <p>【年間観光客入り込み客数：鳥取砂丘198万人、浦富海岸16万人（H21）】</p>					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
<ul style="list-style-type: none"> ・周辺ネットワークとの一体的な整備により兵庫県美方郡新温泉町から三次救急医療機関鳥取県立中央病院までの所要時間短縮が見込まれる 					
⑥災害への備え					
<ul style="list-style-type: none"> ・鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送路である国道9号が通行止めになった場合、鳥取市～岩美郡岩美町間の代替路を形成する 					
⑦地球環境の保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる 					
⑧生活環境の改善・保全					
<ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 					
⑨交通事故件数の削減					
<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故件数の削減が見込まれる 					

関係する地方公共団体等の意見

鳥取市長など1市2町の首長で構成される鳥取豊岡宮津自動車道整備推進協議会など複数の団体から駒馳山バイパス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号駒馳山バイパス事業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。
一般国道9号駒馳山バイパスがその一部を形成する地域高規格道路「鳥取豊岡宮津自動車道」は、日本海側の高規格幹線道路網の空白箇所を連結し、山陰自動車道などとともに国土の骨格を形成する基幹的な第一次の高速道路ネットワークであり、当県の自立と成長に必要最低限の社会資本です。また、本年10月に世界ジオパークネットワークへの加盟が決定した「山陰海岸ジオパーク」エリアに位置し、「ジオパークロード」という愛称を冠して広域観光連携に欠かせない路線でもあります。

現在の国道9号駒馳山峠は冬期のあい路区間であり、一たびスリップ事故等による通行止めが発生した場合には、大幅な迂回を余儀なくされることから、当該事業の早期完成が喫緊の課題です。

当該事業は、用地買収が概成しており、予算の重点投資により平成25年度の供用が可能と判断しております。貴職においても、本事業を国策の第一順位として重点整備を図り、早期完成していただくようなお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、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。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成21年度末に、中国横断自動車道姫路鳥取線が鳥取ICまで開通した。
並行する国道9号では、交通量は増加傾向にあり、主要な交差点では渋滞、交通事故が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度末で用地買収については99%完了しており、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車線での早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

アフターバンド工法等の採用により、コスト縮減を図っている。
当面、暫定2車線で整備を行う。

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。