

事後評価結果（平成30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：吉田 真人

事業名 一般国道9号 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：鳥取県岩美郡岩美町本庄 至：鳥取県鳥取市福部町湯山		延長 7.7km	

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。
 一般国道9号駒馳山バイパスは鳥取県の東部に位置し、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。

事業の目的・必要性

駒馳山バイパスは、地域高規格道路「鳥取豊岡宮津自動車道」の一部を構成し周辺地域・施設との連携強化を図るとともに、旧道部（旧国道9号）の交通混雑の緩和、安全・安心の確保、冬季の交通機能の確保等を行うもの。



事業の効果等	事業期間	事業化年度	H7年度	用地着手	H10年度	供用年	当初 H26年 / H41年	変動	— 倍
		都市計画決定	H10年度	工事着手	H13年度	(暫定完成)	実績 H26年 / —		
	事業費	計画時	(名目) — / 約609億円		実績	(名目) 約351億円 / —		変動	— 倍
		(暫定完成)	(実績) — / 約617億円		(暫定完成)	(実績) 約346億円 / —			
	交通量	計画時	(暫定完成)	— / 11,300~16,400台/日		実績	(暫定完成)	17,500台/日 / —	変動
	旅行速度向上		17.0 → 64.5 km/h		交通事故減少		18.5 → 0.7 件/年		
			(供用前現道-当路線)	(供用前現道-供用後現道)			(供用前現道 H17年度)	(供用後現道 H26年4月~H28年)	
	費用対効果分析結果 (再評価)	B/C	1.2	総費用	541億円	総便益	674億円	基準年	
				事業費：506億円		走行時間短縮便益：548億円			
				維持管理費：35億円		走行経費減少便益：82億円			
						交通事故減少便益：44億円			H19年
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.2	総費用	528億円	総便益	623億円	基準年	
				事業費：496億円		走行時間短縮便益：490億円			
				維持管理費：31億円		走行経費減少便益：103億円			
						交通事故減少便益：31億円			
	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		H30年
	事業遅延の理由								

	<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"> ・渋滞損失時間が削減した【削減時間：356千人時間/年】 ・日本交通バス：岩井線の便数が6便/日増加し利便性が向上した <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩美郡岩美町から境港（重要港湾）へのアクセスが向上した【岩美町役場～境港：169分⇒150分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上した【岩美郡岩美町～鳥取市：34分⇒23分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鳥取砂丘から浦富海岸へのアクセスが向上した【鳥取砂丘～浦富海岸：23分⇒15分】 ・駒馳山バイパスの開通を見越して「道の駅」きなんせ岩美が開業、地域情報の発信や地元特産品の販売の拠点として機能 <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した【岩美消防署～鳥取県立中央病院：20分⇒12分】 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道(旧国道9号)の死傷事故件数が減少した【減少件数：17.8件/年】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鳥取県地域防災計画（平成29年度修正）で第1次緊急輸送道路に指定 ・緊急輸送路である現道（旧国道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 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量が削減した【削減量：3.4千t/年、306.8千t/年⇒303.4千t/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量が削減した【削減量：9.2t/年、578.7t/年⇒569.5t/年】 ・SPM排出量が削減した【削減量：0.7t/年、31.2t/年⇒30.5t/年】 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>	<p>他1項目に該当</p>
<p>の事業による環境等</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <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>駒馳山バイパスへ交通が準対換し、旧国道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>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鳥取市・岩美町の人口は平成2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2年：211千人→H27：205千人】 ・鳥取市・岩美町の自動車保有台数は、平成2年から平成27年にかけて増加【H2：101千台→H27：156千台】 ・岩美ICで連結する岩美道路（岩美IC～浦富IC間：約1.9km）が平成28年3月に開通 	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p>	<p>駒馳山バイパス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>駒馳山バイパスの整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、冬季の交通機能の確保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。</p>	
<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>	<p>同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域計画）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。</p> <p>今後周辺道路整備が進み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>	
<p>特記事項</p>	<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の。