

## 道路建設事業の再評価項目調書

事業名	一般国道9号 <small>しちやま</small> 駈馳山バイパス	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	<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>駈馳山バイパスは、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 (H21年度末現在)	45%	供用済延長	0.0km
計画交通量	8,100～19,000台/日				
費用対効果 分析結果 (3便益)	B/C (3便益) <small>(事業全体)</small> 1.6  <small>(残事業)</small> 3.7	総費用 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 175/415億円 事業費：158/398億円 維持管理費：17/17億円	総便益 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> 648/648億円 走行時間短縮便益：505/505億円 走行経費減少便益：97/97億円 交通事故減少便益：46/46億円	基準年 平成22年	
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=4.2 (交通量+10%)		B/C=3.2 (交通量-10%)		
事業費変動	B/C=3.4 (事業費+10%)		B/C=4.1 (事業費-10%)		
事業期間変動	B/C=3.6 (事業期間+20%)		B/C=3.9 (事業期間-20%)		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保 (事業区間の損失時間の削減が見込まれる【9,584千人時間/年→8,531千人時間/年 11%削減】)</li> <li>・円滑なモビリティの確保 (日本交通バス (岩井線)：36便/日の利便性向上が見込まれる)</li> <li>・物流効率化の支援 (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)</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築 (周辺ネットワークとの一体的な整備により二次生活圈中心都市鳥取市～豊岡市間の所要時間短縮が見込まれる【129分→73分】)</li> <li>・個性ある地域の形成 (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【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)】)</li> <li>・安全で安心できるくらしの確保 (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【43分→36分】)</li> <li>・災害への備え (鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている)</li> <li>・災害への備え (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)</li> <li>・地球環境の保全 (CO2排出量が約6千t (約4.6%) 削減【140千t/年→134千t/年】)</li> <li>・生活環境の改善・保全 (NOx排出量が約37t (約8.0%) 削減【467t/年→430t/年】)</li> <li>・生活環境の改善・保全 (SPM排出量が約4t (約9.0%) 削減【43t/年→39t/年】)</li> <li>・環境への影響を考慮した効果 (約6千t/年のCO2削減量の貨幣換算値【3.3億円※】)</li> <li>・交通事故件数の削減 (交通事故件数が約6.2%削減【483件/年→453件/年】)</li> <li>・通行止めの影響を考慮した効果 (国道9号通行止め時の迂回解消効果【1.47億円※】)</li> </ul> ※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)				

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

アフターボ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（原案）

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の。

一般国道9号 しちやま 駟馳山バイパス

事業再評価

平成22年11月

国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図

## 一般国道9号 駟馳山バイパス

・一般国道9号駟馳山バイパスは、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。



# 2. 事業概要及び経緯

## (1) 事業概要

## 一般国道9号 駟馳山バイパス

・本道路は、地域高規格道路「鳥取豊岡宮津自動車道」の一部を構成して、地域間の交流発展を図るとともに、国道9号の交通混雑及び線形不良区間の解消や冬期の交通機能確保等に寄与する道路である。

### 計画概要

起 終 点	起点：鳥取県岩美郡岩美町本庄 終点：鳥取県鳥取市福部町湯山
計画延長	L=7.7km
道路規格	第1種第3級（岩美IC～福部IC） 第3種第2級（国道9号～岩美IC）
設計速度	80km/h（岩美IC～福部IC） 60km/h（国道9号～岩美IC）
車線数	暫定2車線（岩美IC～福部IC） 2車線（国道9号～岩美IC）

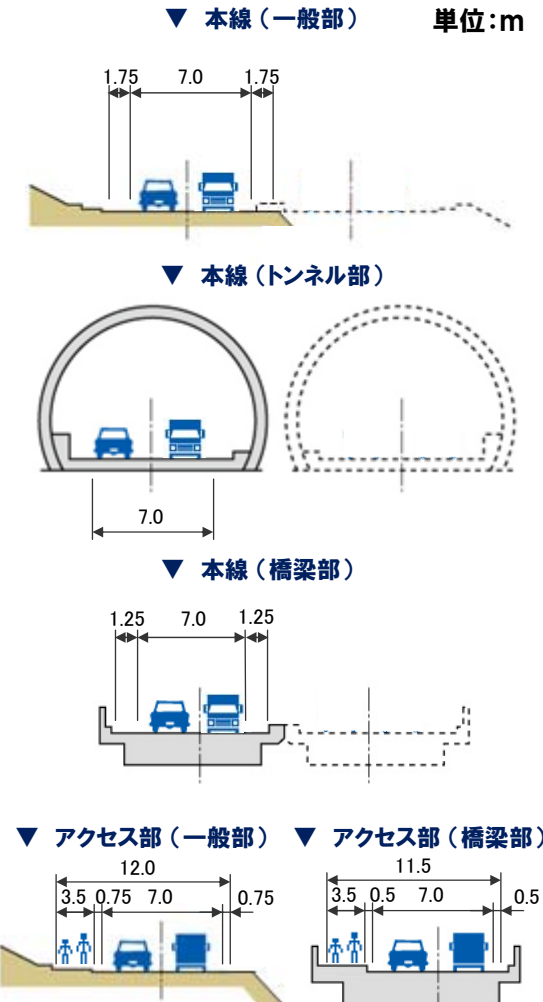
※IC名称は全て仮称

### 広域図



### 標準断面図

※破線分は4車線完成時



### 詳細図



## 2. 事業概要及び経緯

### (2) 事業の経緯

### 一般国道9号 駒馳山バイパス

・平成7年度に事業着手し、平成10年度から用地着手、平成13年度から工事着手している。



事業経緯	年度	区間	駒馳山バイパス	
			事業中	経緯
			事業中	福部IC(仮称)～国道9号 L=7.7km
	平成7年度		事業着手	
	平成10年度		都市計画決定(平成10年7月)	
		用地着手		
	平成13年度		工事着手	
	平成19年度		中国地方整備局事業評価監視委員会にて再評価を実施	

凡例
■■■■ 事業中区間
■■■■ 直轄国道
■■■■ 補助国道
■■■■ 主要地方道
■■■■ 一般県道

## 2. 事業概要及び経緯

### (3) 事業進捗状況

### 一般国道9号 駒馳山バイパス

・現在、用地買収及び工事を推進している。

写真① 終点側から東方面



写真④ 起点側から西方面



●事業の進捗状況(平成21年度末現在)

写真② 海士地区(土工部) 施工状況

写真③ 本庄地区(橋梁部) 施工状況

	駒馳山バイパス
用地	99%
工事	40%
全体	45%

※暫定2車線の事業費に対する割合



### 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

一般国道9号 駟馳山バイパス



#### 課題①: 国道9号で発生する渋滞

<期待される道路の役割(効果)>  
⇒ 渋滞損失時間の削減、沿道環境の改善

#### 課題②: 国道9号の道路構造に課題のある区間の存在

<期待される道路の役割(効果)>  
⇒ 線形不良区間の回避により快適で安全な走行が可能

#### 課題③: 国道9号で発生する交通事故

<期待される道路の役割(効果)>  
⇒ 線形不良区間の回避等による交通事故件数の削減

#### 課題④: 重症患者の救急救命

<期待される道路の役割(効果)>  
⇒ 搬送時間の短縮や安静搬送による救急救命に寄与

#### 課題⑤: 事故・災害等による国道9号の通行止め

<期待される道路の役割(効果)>  
⇒ 災害時の緊急輸送路(代替路線)確保

#### 課題⑥: 観光ネットワークの形成

<期待される道路の役割(効果)>  
⇒ 周辺観光の活性化

#### 課題⑦: 物流ネットワークの形成

<期待される道路の役割(効果)>  
⇒ 港湾からの物流の効率化



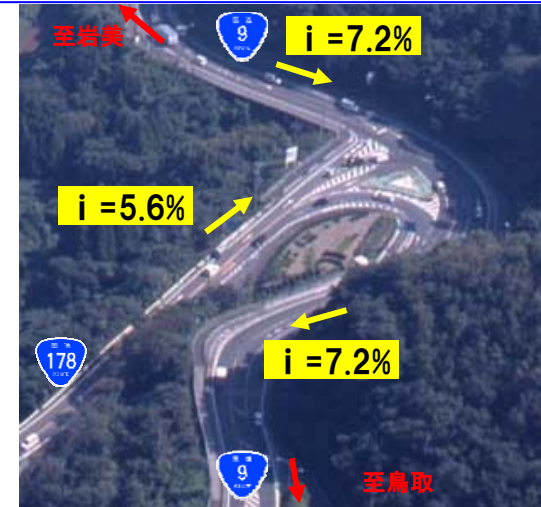
# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 課題① 国道9号で発生する渋滞

## 一般国道9号 駒馳山バイパス

- 国道9号の交通量は増加傾向にあり、約20,000台前後で推移している。
- 主要渋滞ポイントの駒馳山交差点では朝ピーク時に最大900mの渋滞が発生。急勾配区間に交差点があるため、信号機が設置できず、渋滞の要因となっている。

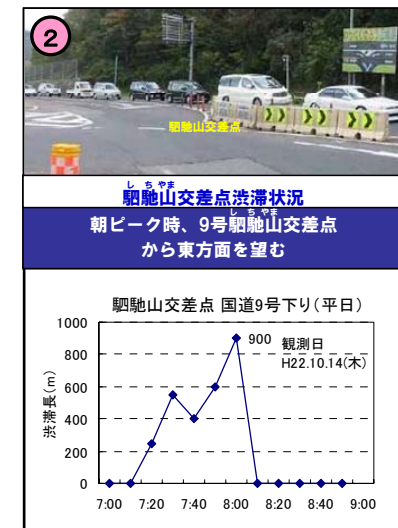
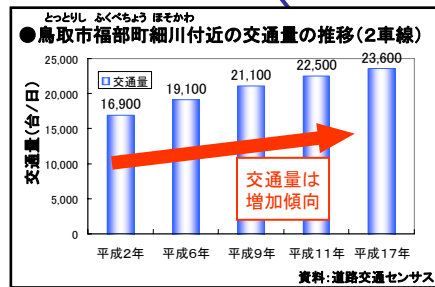
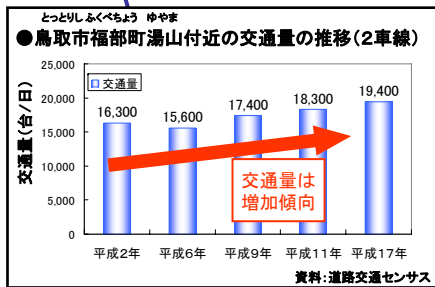
### ● 渋滞状況



信号機のない駒馳山交差点 (上空から撮影)

### 渋滞発生状況

### 交通量の推移



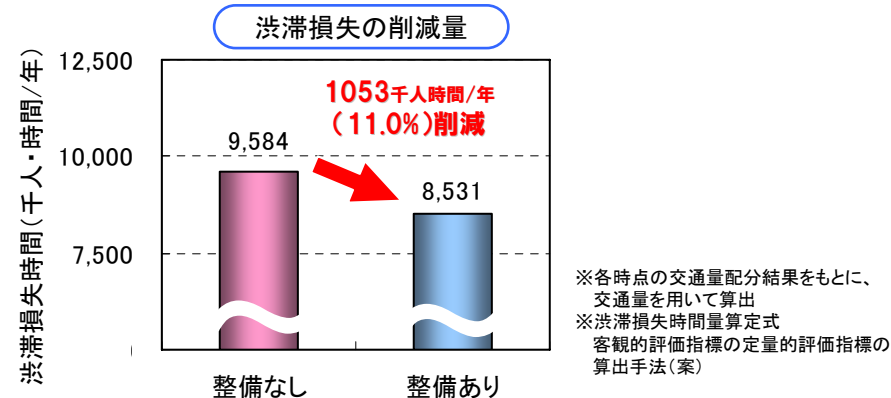
# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 〈期待される道路の役割①〉 渋滞緩和、沿道環境の改善

一般国道9号 駟馳山バイパス

・駟馳山バイパスの整備により、周辺地域の渋滞損失時間の削減、沿道環境の改善が期待される。

### 期待される道路の役割(効果)



#### 【各指標算出対象範囲】

※各指標算出対象範囲は費用便益分析対象範囲と同じ  
 ※費用便益分析対象範囲：鳥取市、岩美町

### 環境への影響を考慮した効果(試算した参考値)

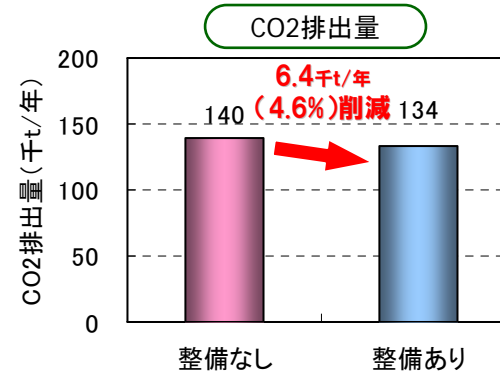
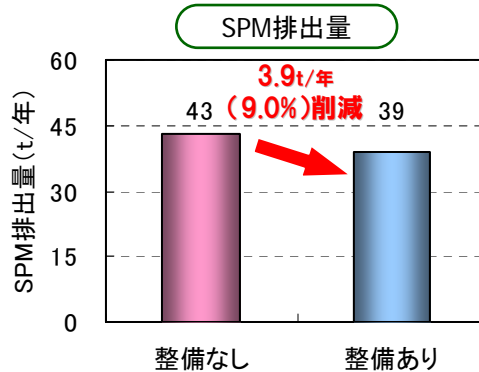
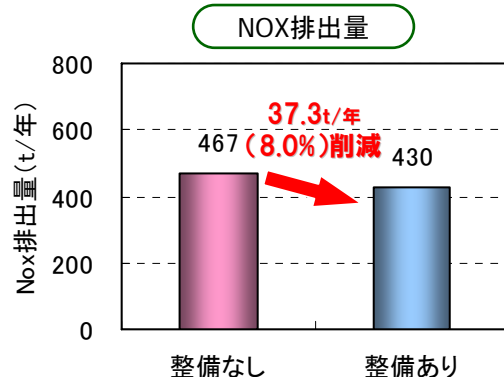
	駟馳山バイパス
削減されるCO2排出量(千トン/年)	6.4
C(炭素)に換算した排出量(千トン/年)	1.75
CO2の排出削減による効果(億円/年) =(トン/年)×10,600円/トン・C ※1	0.19
50年の単純合計(億円)	8.5
基準年における現在価値(億円)※2	3.3

※1:CO2貨幣価値原単位10,600円/トン・C

「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針((共通編)平成20年6月 国土交通省)」

※2:供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

### 期待される道路の役割(効果)



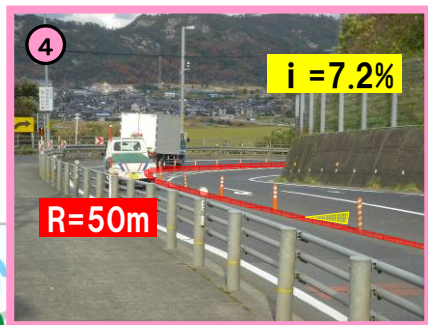
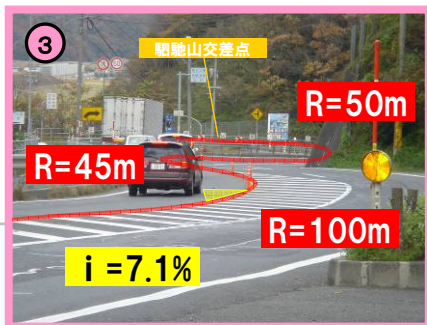
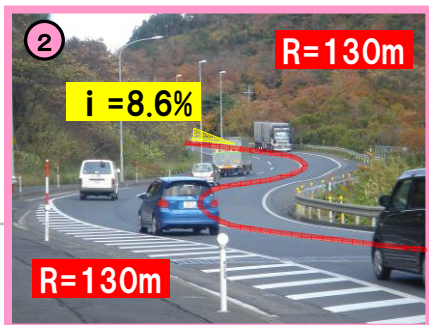
※各時点の交通量配分結果をもとに、交通量・旅行速度を用いて算出  
 ※各排出量算定式:客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)

# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

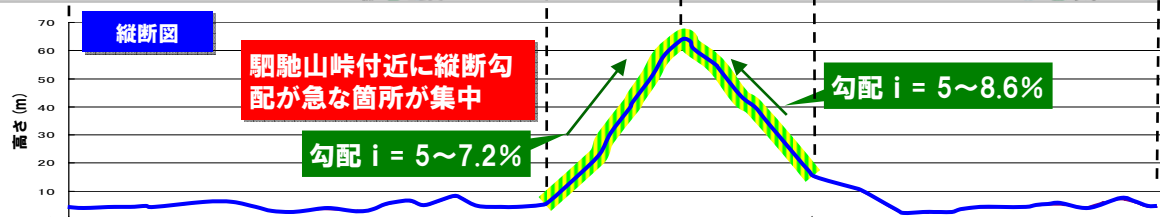
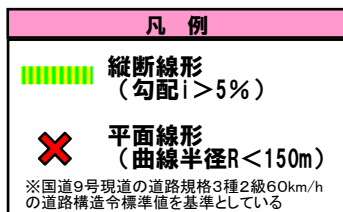
## 課題② 国道9号の道路構造に課題のある区間の存在

一般国道9号 駒馳山バイパス

- 国道9号の駒馳山峠は、急カーブや急勾配が連続しており、特に冬期には交通のネックとなっている。
- 駒馳山バイパスの整備により、快適で安全な走行が期待される。



冬期の積雪状況

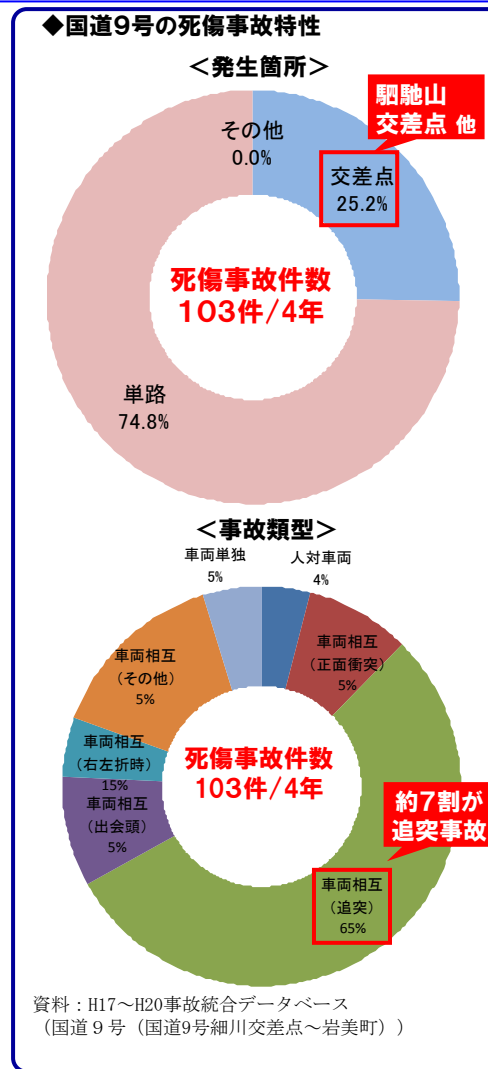
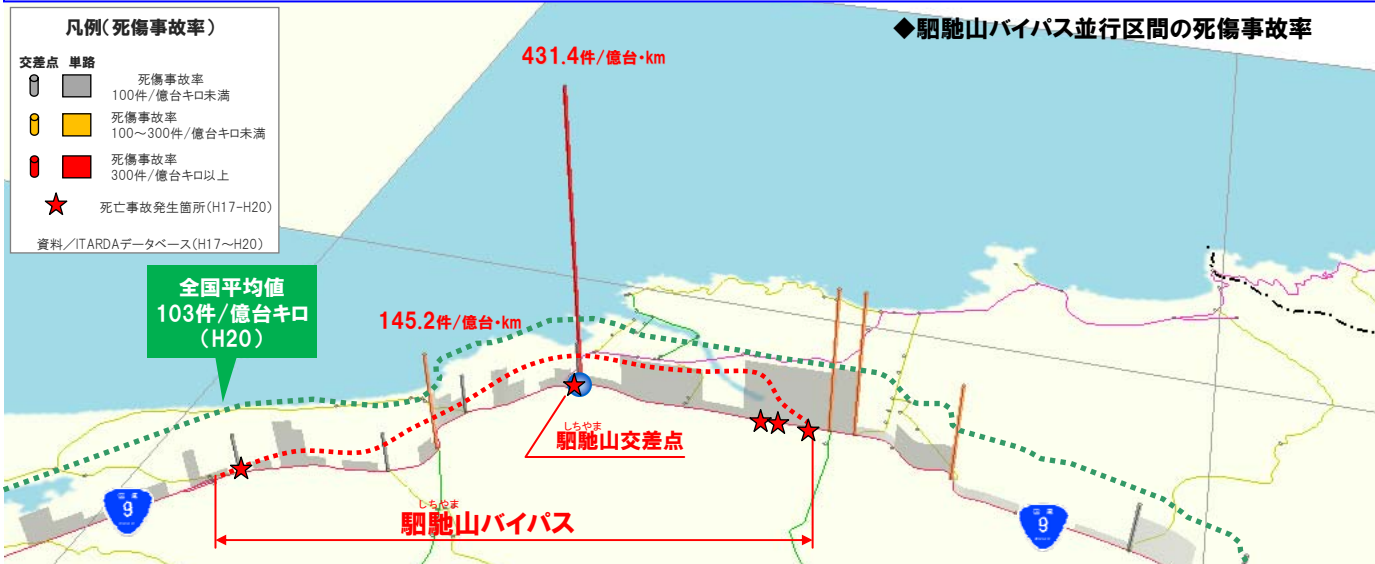


# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 課題③ 国道9号で多発する事故

一般国道9号 駟馳山バイパス

- 国道9号の死傷事故率は、交差点部で全国平均値を上回っている。
- 駟馳山峠は線形不良のため、駟馳山交差点及び単路部で事故が多く発生している。
- また、約7割が追突事故であり、渋滞車列や沿線施設への右折待ち停止車両等への追突事故の割合が高い。
- 駟馳山バイパスの整備により、死傷事故件数の削減が期待される。

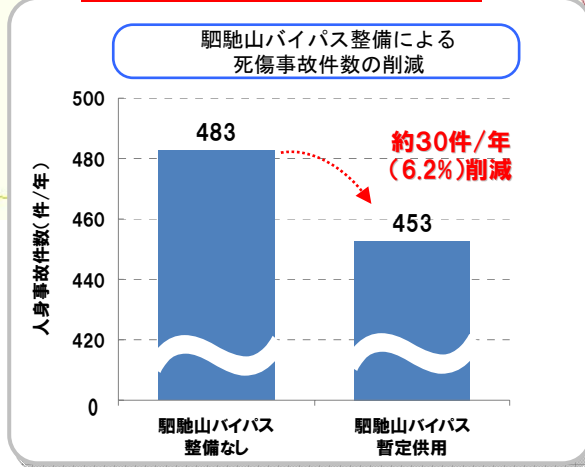


### 交通事故状況写真

● 急勾配で急カーブが連続し、事故が多発する駟馳山峠付近



### 期待される道路の役割(効果)



※各時点の交通量配分結果をもとに、交通量を用いて算出  
 ※人身事故件数算定式: 交通事故減少便益の原単位の算出方法(H20年11月国土交通省)  
 ※死傷事故件数算出対象範囲は、費用便益分析対象範囲と同じ

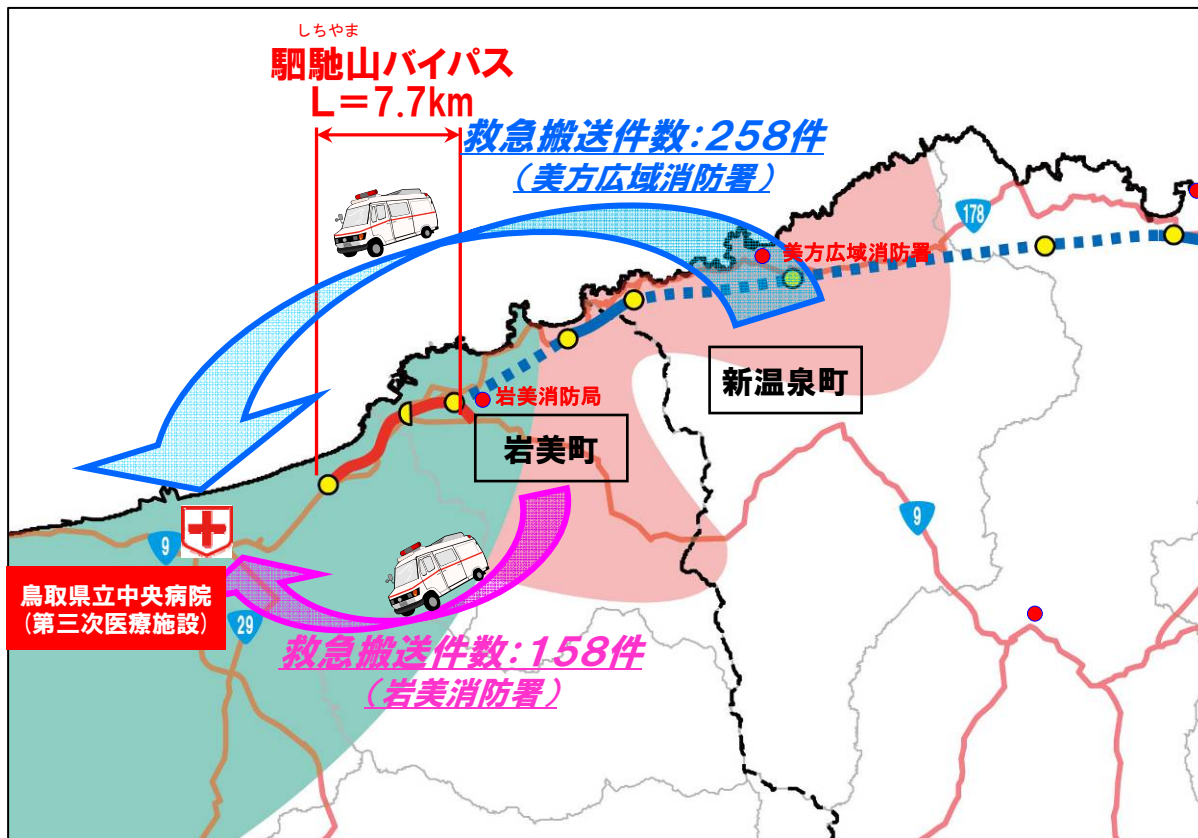
# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 課題④ 重症患者等の救急救命

一般国道9号 駟馳山バイパス

- ・駟馳山バイパス等の整備により、第3次医療施設(鳥取県立中央病院)への搬送時間短縮により、救命率の向上が期待される。
- ・また、国道9号の駟馳山峠部の線形不良区間の解消により、搬送患者の負担軽減となる。

### ●第3次医療施設(鳥取県立中央病院)への救急搬送30分圏域

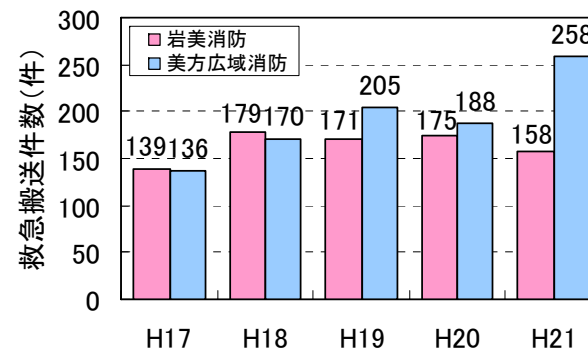


※30分圏域は第3次医療施設からの所要時間を規制速度より算出  
※鳥取豊岡宮津自動車道整備時は70km/hとして算出

凡例		第3次医療施設30分圏域	
	鳥取豊岡宮津自動車道		鳥取豊岡宮津道路整備前
	駟馳山バイパス		鳥取豊岡宮津道路整備後
	一般国道		
	消防署		

※破線:未供用、実線:供用済

県立中央病院への救急搬送実績



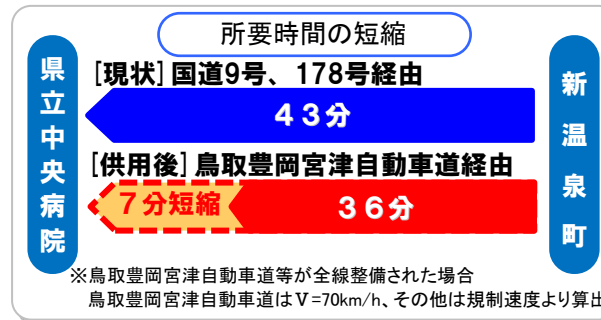
※岩美消防署管轄区域:岩美町  
※美方広域消防署管轄区域:新温泉町、香美町

### 岩美消防署の声



「渋滞解消により救命率が向上し、駟馳山峠の線形不良区間を通らなくてもよくなるので患者の負担軽減になります。また、救急車内での救急隊員の処置の向上も期待できます。」

### 期待される道路の役割(効果)



# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 課題⑤-1 事故・災害等による国道9号の通行止め

## 一般国道9号 駒馳山バイパス

- ・国道9号の駒馳山峠付近では、交通事故や凍結による通行止めが発生しており、日常生活や経済活動に大きな支障をきたしている。(H16以降全面通行止め⇒延べ6回、2.6時間/回)
- ・駒馳山バイパスの整備により、通行止め時の大きな迂回が解消し、リダンダンシー機能が期待される。



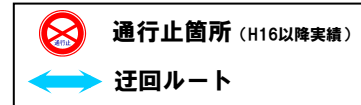
**利用者の声**

【バス事業者】  
事故が発生すると通行止めになり、バス会社としては致命的になる。  
※国道9号のバス路線  
往復36便/日 (H22年11月現在)

### 期待される道路の役割(効果)



時間・距離ともに約5倍!



# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

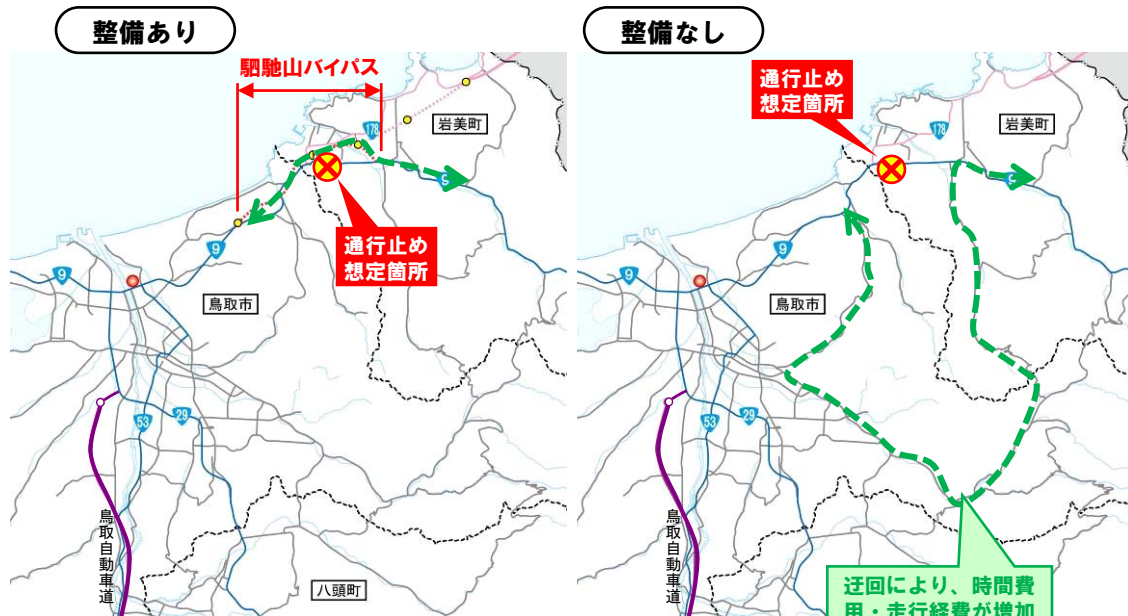
## 課題⑤-2 事故・災害等による国道9号の通行止め

一般国道9号 駟馳山バイパス

・駟馳山バイパスの整備により、当該区間の代替路が確保される。

### 『通行止めを考慮した効果』算出イメージ

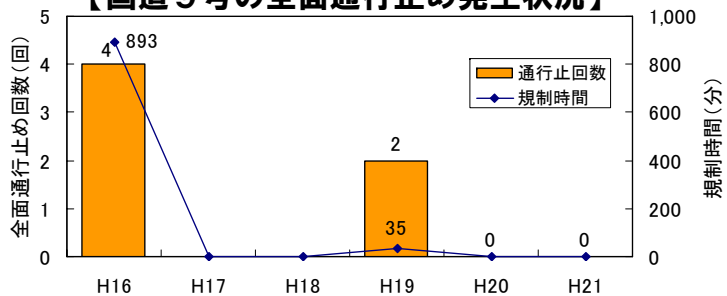
例えば、駟馳山バイパス並行区間の国道9号が通行止めになった場合



国道9号鳥取～岩美間(⊗)が通行止めの場合の費用

国道9号鳥取～岩美間(⊗)が通行止め、**駟馳山バイパスが未整備**の場合の費用

【国道9号の全面通行止め発生状況】



### 通行止めを考慮した効果(試算した参考値)

■国道9号の全面通行止め日数  
(H16年以降延べ6回→年平均1回発生)  
駟馳山バイパス並行区間:0.107日/年  
(2.58/24[時間]×1回)

■並行する国道9号が通行止めとなった場合、増加する走行時間等を計測

■通行止め時に発生する効果  
駟馳山バイパス並行区間:0.080億円/年

■供用後50年間の便益額合計  
駟馳山バイパス:3.99億円(1.47億円)

※( )内は、供用後50年間の便益額を、基準年における現在価値で試算した値(参考値)

# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 課題⑥: 観光ネットワークの形成

### 一般国道9号 駟馳山バイパス

・駟馳山バイパスを含む鳥取豊岡宮津自動車道の整備により、鳥取県東部～京都府北部の観光活性化が期待される。



#### 利用者の声

##### 【旅行代理店】

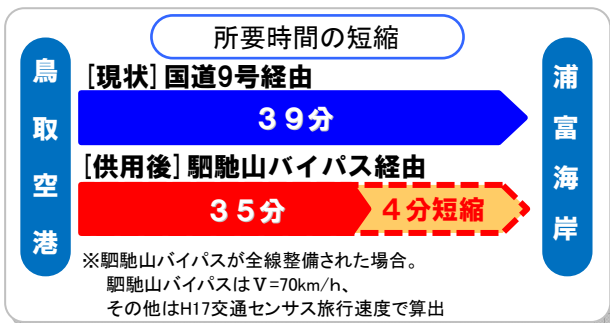
現在、鳥取市、豊岡市、京都を結ぶ山陰北部でのバスツアーはありません。しかしながら、道路が整備され時間の計画ができるようになれば、様々な異なる施設が多くあるので新たな観光周遊ルートとしての企画が立てられると思います。  
 (旅行代理店業者ヒアリング；平成22年)

#### 山陰海岸ジオパーク

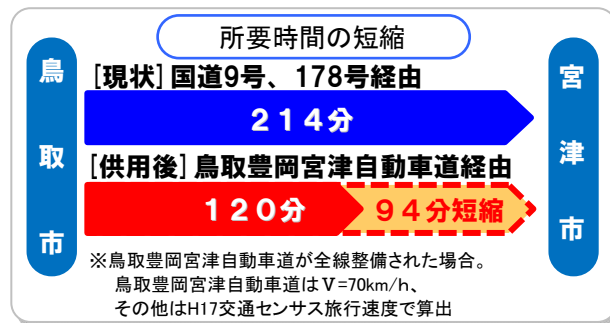
平成22年10月3日  
 世界ジオパークネットワークへ加盟認定

高規格幹線道路による周遊型観光ネットワークの形成イメージ

#### 期待される道路の役割(効果)



#### 期待される道路の役割(効果)



注)「ジオパーク」とは、科学的に見て特別に重要で貴重な、あるいは美しい地質遺産を複数含む一種の自然公園のこと。



# 3. 地域から期待される道路の役割(効果)

## 課題⑦: 物流ネットワークの形成

### 一般国道9号 駟馳山バイパス

・駟馳山バイパスの整備により高規格道路ネットワーク(鳥取自動車道)を経由して、網代港のズワイガニ等、特産品の安定した物流ルートの確保及び物流高速化が可能となり、山陽や関西方面等との連携が強化される。

#### 地域の特産品の市場拡大



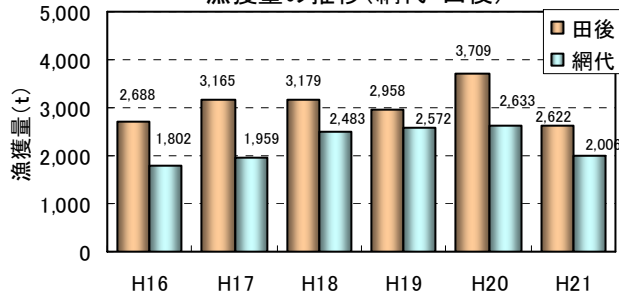
#### 利用者の声

##### 【鮮魚運送事業者】

我々は時間と勝負しているため、京阪神方面へは以前は国道9号を利用していたが、一部は鳥取自動車道開通後にはそちらを利用し始めた。

今後、鳥取自動車道が全線開通し、駟馳山バイパスが整備されれば、さらに利用するようになるだろう。(H22ヒアリング)

漁獲量の推移(網代・田後)



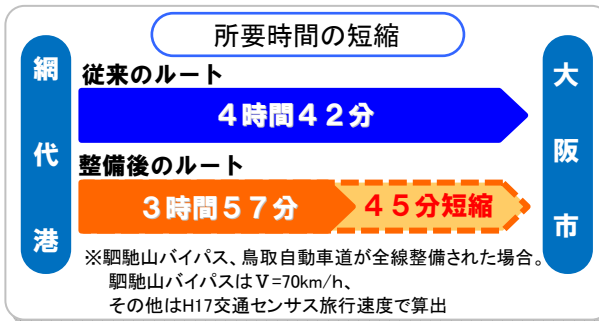
出典: 鳥取県水産課集計

#### 【鳥産魚PR推進協議会】

ハタハタの県内漁獲量は全国4位だが、知名度が低いため、県産ハタハタのブランド名を公募し、PRを強化。



#### 期待される道路の役割(効果)



# 4. コスト縮減に関する資料

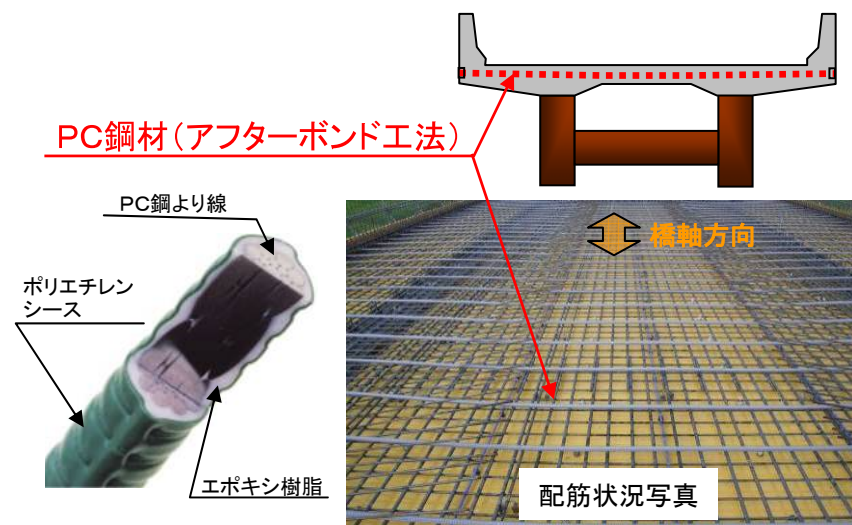
一般国道9号 駟馳山バイパス

・アフターボンド工法を採用するなど、新工法の導入等によりコスト縮減を図っている。

## アフターボンド工法の採用

橋梁上部工の床版横締めにあふターボンド工法を採用

予め工場内でポリエチレンシースに後硬化性の樹脂が充填された鋼材を使用することで現場作業の省力化

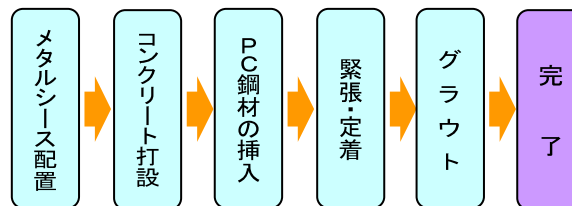


## 特徴

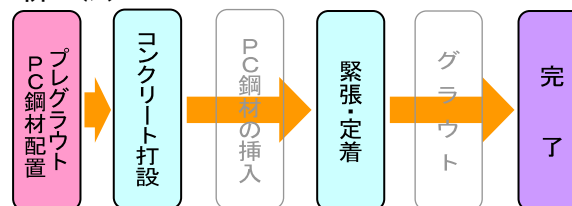
- ・現場でのグラウト作業が不要。
- ・グラウト充填の確実性が向上。
- ・PC 鋼材は、エポキシ樹脂が塗布され、さらにポリエチレンシースで被覆されているため、優れた耐食性を有する。

## 作業フロー

### ■従来工法



### ■新工法



現場作業の省力化により工事費を縮減

**約1,800万円のコスト縮減**

採用：駟馳山バイパス湯山高架橋床版工事

# 5. 事業の効果

## 一般国道9号 駟馳山バイパス

・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	残事業
<b>費用 (C)</b>	415	175
<b>事業費</b>	398	158
<b>維持管理費</b>	17	17
<b>便益額 (B)</b>	648	648
<b>走行時間短縮便益</b>	505	505
<b>走行経費減少便益</b>	97	97
<b>交通事故減少便益</b>	46	46
<b>費用便益比</b>	<b>1.6</b>	<b>3.7</b>

便益計測対象項目	内容
走行時間短縮便益	道路整備により、周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測する。
走行経費減少便益	道路整備によって混雑の緩和等走行条件が改善されることによる走行するために必要な費用の減少量として計測する。走行経費には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費等が含まれる。
交通事故減少便益	道路整備によって周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。交通事故の社会的な損失には運転者、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、交通渋滞による損失額が含まれる。

※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

### ◆道路の役割

#### ■道路の役割 (+α)

- ①救急医療を考慮した効果 [兵庫県美方郡新温泉町から県立中央病院への搬送時間が約7分短縮] ※1
- ②環境への影響を考慮した効果 [約6.4千トンのCO2削減] 【+3.3億円】 ※2  
駟馳山バイパス整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。
- ③事故・災害等による通行止めの影響を考慮した効果 【+1.47億円】 ※2
- ④広域交通ネットワークの形成による観光振興など [例]鳥取市の観光地から岩美町の観光地までの所要時間短縮約4分]
- ⑤リダンダンシーの確保 [事故・災害等による国道9号通行止め時の大きな迂回解消、災害時の緊急輸送路確保]

※1: 駟馳山バイパス等が全線整備された場合 ※2:【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

	計画交通量	総事業費	総費用(C)	総便益(B)	費用対効果(B/C) ( )内は残事業B/C
参考① (3便益)	8,100台/日~19,000台/日	約393億円	415億円	648億円	1.6 (3.7)
参考② (その他の道路の役割を考慮)	8,100台/日~19,000台/日	約393億円	415億円	648億円 + α	—

※基準年: H22年

# 6. 今後の対応方針(原案)

## 一般国道9号 駟馳山バイパス

### 1. 再評価の視点

#### ①事業の必要性の視点

##### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

◇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。

##### 2) 事業の効果

◇費用便益比(B/C)=1.6(事業全体) 3.7(残事業)  
◇道路の役割  
①救急医療を考慮した効果[兵庫県美方郡新温泉町から県立中央病院への搬送時間が約7分短縮] ※1  
②環境への影響を考慮した効果[約6.4千トンの/年のCO2削減]【+3.3億円】※2  
鳥取西道路整備に伴う速度向上による環境(CO2)の改善効果を算定。  
③事故・災害等による通行止めの影響を考慮した効果【+1.47億円】※2  
④広域交通ネットワークの形成による観光振興など[例]鳥取市の観光地から岩美町の観光地までの所要時間短縮約4分  
⑤リダンダンシーの確保[事故・災害等による国道9号通行止め時の大きな迂回解消、災害時の緊急輸送路確保]

##### 3) 事業の進捗状況

※1: 駟馳山バイパス等が全線整備された場合 ※2:【 】は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

◇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。

#### ②事業の進捗見込み

◇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。

#### ③コスト縮減や代替案立案の可能性

◇今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ、事業を推進していく。  
◇当面、暫定2車線で整備を行う。

### 2. 県への意見照会結果

一般国道9号駟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号駟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号駟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。

#### 【今後の対応方針(原案)】

◇上記①、②の各視点により、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ため、今後とも**事業継続が妥当**。  
◇今後の事業の実施にあたっては、更なるコスト縮減に努力しつつ、効率的で効果的な事業を継続する。

### ◆前回評価時との比較

	前回評価 (H19再評価)	今回評価 (H22再評価)	備考 (前回評価時からの変更点)
事業諸元	L=7.7km	L=7.7km	—
計画交通量	11,300台/日 ～16,400台/日	8,100台/日 ～19,000台/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要推計の見直し(H20年度)による計画交通量の見直し</li> <li>・当面の暫定2車線整備</li> </ul>
総事業費	約609億円	約393億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当面の暫定2車線整備</li> </ul>
総費用 (C)	541億円	415億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「費用便益分析マニュアル」の改定(H20年度)等による変更</li> <li>・基準年の変更(H19基準からH22基準)</li> <li>・当面の暫定2車線整備</li> </ul>
総便益 (B)	674億円	648億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要推計の見直し(H20年度)による計画交通量の見直し</li> <li>・「費用便益分析マニュアル」の改定(H20年度)等による変更</li> <li>・基準年の変更(H19基準からH22基準)</li> <li>・当面の暫定2車線整備</li> </ul>
費用対効果 (B/C)	1.2	1.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総費用及び総便益を見直したため</li> </ul>

※費用/便益は基準年における現在価値の値

一般国道9号 駒馳山バイパス  
〔費用便益比（B／C）算定等資料〕

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道9号 駒馳山バイパス
事業主体	中国地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	事業全体：費用便益比 (B/C) = 1.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 233億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.1%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 3.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 473億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 13.0%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について：(駒馳山バイパス [岩美郡岩美町本庄～鳥取市福部町湯山]) 当該区間の渋滞損失削減時間：1,053千人・時間/年 (9,584千人・時間/年→8,531千人・時間/年) 当該区間の渋滞損失削減率：11%削減
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	日本交通バス (岩井線) 1日36便の路線バスの利便性向上が見込まれる。
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	岩美郡岩美町から鳥取駅へのアクセス向上が見込まれる (37分⇒33分)
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	岩美郡岩美町から鳥取空港へのアクセス向上が見込まれる (30分⇒26分)
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	岩美郡岩美町から境港へのアクセス向上が見込まれる (170分⇒141分) ※山陰道が全線整備された場合の値
■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上		二十世紀なし及び松葉ガニ(ズワイガニ)を始めとする、農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	
<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する			
1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	
		<input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	鳥取豊岡宮津自動車道
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	隣接する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（129分⇒73分） ※鳥取豊岡宮津自動車道が全線整備された場合の値
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	岩美郡岩美町から鳥取市へのアクセス向上が見込まれる（31分⇒27分）
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	鳥取砂丘から浦富海岸（年間観光客入り込み数：鳥取砂丘198万人、浦富海岸16万人（H21））へのアクセス向上が見込まれる
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
無電柱化による美しい町並みの形成		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	兵庫県美方郡新温泉町から鳥取県立中央病院へのアクセス向上が見込まれる（43分⇒36分） ※鳥取豊岡宮津自動車道が全線整備された場合の値	



3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	鳥取県の第1次緊急輸送道路に位置づけられている。
		■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	緊急輸送道路路線名：国道9号、代替する区間：鳥取市～岩美郡岩美町間
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	(推計結果) 評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：6千t/年、排出削減率：約4.6%削減（整備なし：140千t/年⇒整備あり：134千t/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(推計結果) 評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：37t/年、排出削減率：約8.0%削減（整備なし：467t/年⇒整備あり：430t/年）
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 評価対象区間：当該道路の供用に影響を受けるエリアを対象に算出 排出削減量：4t/年、排出削減率：約9.0%削減（整備なし：43t/年⇒整備あり：39t/年）
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	■ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	「中国ブロックの社会資本の重点整備方針（H21.8）」に位置づけあり
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	「鳥取県の将来ビジョン（平成21年2月）」に位置づけあり
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BP・その他の別
一般国道9号	駟馳山バイパス	L= 7.7 km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,100~19,000	2	中国地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	376億円	46億円	421億円
うち残事業分	173億円	46億円	218億円
基準年における 現在価値 (C)	398億円	17億円	415億円
うち残事業分	158億円	17億円	175億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成22年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	30億円	5.8億円	2.8億円	38億円
基準年における 現在価値 (B)	505億円	97億円	46億円	648億円
うち残事業分	505億円	97億円	46億円	648億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.6
経済的純現在価値（事業全体）	233億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.1%
費用便益比（残事業）	3.7
経済的純現在価値（残事業）	473億円
経済的内部収益率（残事業）	13.0%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	8,100~19,000	±10%	3.2~4.2
事業費	173億円	±10%	3.4~4.1
事業期間	4年	±20%	3.6~3.9

交通状況の変化

様式-3①

事業名：駈馳山バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 7.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	16,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	8	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	25.50	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道 国道9号 6.9km	交通量	[台/日]	21,500	4,800
		走行時間	[分]	12	9
		走行時間費用	[億円/年]	47.80	7.50
	国道178号 3.0km	交通量	[台/日]	6,100	2,000
		走行時間	[分]	7	4
		走行時間費用	[億円/年]	7.34	1.30
③その他道路合計 209.9km	走行時間費用	[億円/年]	367.27	360.14	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：227.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	422.41	394.45	27.96

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：駟馳山バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 7.7km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	—	16,900	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	—	8	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	—	25.50	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	現道 国道9号 6.9km	交通量	[台/日]	21,500	4,800
		走行時間	[分]	12	9
		走行時間費用	[億円/年]	47.80	7.50
	国道178号 3.0km	交通量	[台/日]	6,100	2,000
		走行時間	[分]	7	4
		走行時間費用	[億円/年]	7.34	1.30
③その他道路合計 209.9km	走行時間費用	[億円/年]	367.27	360.14	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：227.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	422.41	394.45	27.96

- ※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



# 費用便益分析の条件

事業名： 駈馳山バイパス

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成22年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (平成42年)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他( )
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
その他( )	<input type="checkbox"/>	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	その他(最終配分交通量とQV式との関係から平均速度を設定)	<input checked="" type="checkbox"/>

交通流推計



(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	( ) %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	( ) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
	とり止め交通を考慮する		<input type="checkbox"/>	
	とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載			
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数	( ) 日
採用した冬期日数の考え方を記載				
冬期の走行速度と交通容量の関係				
設定の考え方を記載				
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				



## 費用の現在価値算定表

箇所名: 駒馳山バイパス(事業全体)				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.13	7.7	0.96	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-20年目	H 7	1.8009	102.8	0.29	0.46		
-19年目	H 8	1.7317	102.3	0.48	0.74		
-18年目	H 9	1.6651	103.3	0.95	1.40		
-17年目	H 10	1.6010	102.8	7.07	10.05		
-16年目	H 11	1.5395	101.3	6.22	8.63		
-15年目	H 12	1.4802	99.7	22.32	30.25		
-14年目	H 13	1.4233	98.4	19.12	25.25		
-13年目	H 14	1.3686	96.6	23.81	30.79		
-12年目	H 15	1.3159	95.4	23.45	29.53		
-11年目	H 16	1.2653	94.4	5.43	6.65		
-10年目	H 17	1.2167	93.2	3.34	3.98		
-9年目	H 18	1.1699	92.5	7.71	8.90		
-8年目	H 19	1.1249	91.7	20.20	22.62		
-7年目	H 20	1.0816	91.3	8.02	8.67		
-6年目	H 21	1.0400	91.3	20.30	21.11		
-5年目	H 22	1.0000	91.3	34.33	34.33		
-4年目	H 23	0.9615	91.3	33.78	32.48		
-3年目	H 24	0.9246	91.3	79.22	73.25		
-2年目	H 25	0.8890	91.3	47.22	41.98		
-1年目	H 26	0.8548	91.3	12.38	10.58		
暫定供用開始	H 27	0.8219	91.3			0.92	0.75
1年目	H 28	0.7903	91.3			0.92	0.72
2年目	H 29	0.7599	91.3			0.92	0.70
3年目	H 30	0.7307	91.3			0.92	0.67
4年目	H 31	0.7026	91.3			0.92	0.64
5年目	H 32	0.6756	91.3			0.92	0.62
6年目	H 33	0.6496	91.3			0.92	0.60
7年目	H 34	0.6246	91.3			0.92	0.57
8年目	H 35	0.6006	91.3			0.92	0.55
9年目	H 36	0.5775	91.3			0.92	0.53
10年目	H 37	0.5553	91.3			0.92	0.51
11年目	H 38	0.5339	91.3			0.92	0.49
12年目	H 39	0.5134	91.3			0.92	0.47
13年目	H 40	0.4936	91.3			0.92	0.45
14年目	H 41	0.4746	91.3			0.92	0.44
15年目	H 42	0.4564	91.3			0.92	0.42
16年目	H 43	0.4388	91.3			0.92	0.40
17年目	H 44	0.4220	91.3			0.92	0.39
18年目	H 45	0.4057	91.3			0.92	0.37
19年目	H 46	0.3901	91.3			0.92	0.36
20年目	H 47	0.3751	91.3			0.92	0.34
21年目	H 48	0.3607	91.3			0.92	0.33
22年目	H 49	0.3468	91.3			0.92	0.32
23年目	H 50	0.3335	91.3			0.92	0.31
24年目	H 51	0.3207	91.3			0.92	0.29
25年目	H 52	0.3083	91.3			0.92	0.28
26年目	H 53	0.2965	91.3			0.92	0.27
27年目	H 54	0.2851	91.3			0.92	0.26
28年目	H 55	0.2741	91.3			0.92	0.25
29年目	H 56	0.2636	91.3			0.92	0.24
30年目	H 57	0.2534	91.3			0.92	0.23
31年目	H 58	0.2437	91.3			0.92	0.22
32年目	H 59	0.2343	91.3			0.92	0.21
33年目	H 60	0.2253	91.3			0.92	0.21
34年目	H 61	0.2166	91.3			0.92	0.20
35年目	H 62	0.2083	91.3			0.92	0.19
36年目	H 63	0.2003	91.3			0.92	0.18
37年目	H 64	0.1926	91.3			0.92	0.18
38年目	H 65	0.1852	91.3			0.92	0.17
39年目	H 66	0.1780	91.3			0.92	0.16
40年目	H 67	0.1712	91.3			0.92	0.16
41年目	H 68	0.1646	91.3			0.92	0.15
42年目	H 69	0.1583	91.3			0.92	0.15
43年目	H 70	0.1522	91.3			0.92	0.14
44年目	H 71	0.1463	91.3			0.92	0.13
45年目	H 72	0.1407	91.3			0.92	0.13
46年目	H 73	0.1353	91.3			0.92	0.12
47年目	H 74	0.1301	91.3			0.92	0.12
48年目	H 75	0.1251	91.3			0.92	0.11
49年目	H 76	0.1203	91.3	-26.86	-3.23	0.92	0.11
合計				348.76	398.43	45.83	16.83
単純事業費計				375.63		45.83	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 駈馳山バイパス(残事業)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.13	7.7	0.96

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-4年目	H 23	0.9615	91.3	33.78	32.48		
-3年目	H 24	0.9246	91.3	79.22	73.25		
-2年目	H 25	0.8890	91.3	47.22	41.98		
-1年目	H 26	0.8548	91.3	12.38	10.58		
暫定供用開始	H 27	0.8219	91.3			0.92	0.75
1年目	H 28	0.7903	91.3			0.92	0.72
2年目	H 29	0.7599	91.3			0.92	0.70
3年目	H 30	0.7307	91.3			0.92	0.67
4年目	H 31	0.7026	91.3			0.92	0.64
5年目	H 32	0.6756	91.3			0.92	0.62
6年目	H 33	0.6496	91.3			0.92	0.60
7年目	H 34	0.6246	91.3			0.92	0.57
8年目	H 35	0.6006	91.3			0.92	0.55
9年目	H 36	0.5775	91.3			0.92	0.53
10年目	H 37	0.5553	91.3			0.92	0.51
11年目	H 38	0.5339	91.3			0.92	0.49
12年目	H 39	0.5134	91.3			0.92	0.47
13年目	H 40	0.4936	91.3			0.92	0.45
14年目	H 41	0.4746	91.3			0.92	0.44
15年目	H 42	0.4564	91.3			0.92	0.42
16年目	H 43	0.4388	91.3			0.92	0.40
17年目	H 44	0.4220	91.3			0.92	0.39
18年目	H 45	0.4057	91.3			0.92	0.37
19年目	H 46	0.3901	91.3			0.92	0.36
20年目	H 47	0.3751	91.3			0.92	0.34
21年目	H 48	0.3607	91.3			0.92	0.33
22年目	H 49	0.3468	91.3			0.92	0.32
23年目	H 50	0.3335	91.3			0.92	0.31
24年目	H 51	0.3207	91.3			0.92	0.29
25年目	H 52	0.3083	91.3			0.92	0.28
26年目	H 53	0.2965	91.3			0.92	0.27
27年目	H 54	0.2851	91.3			0.92	0.26
28年目	H 55	0.2741	91.3			0.92	0.25
29年目	H 56	0.2636	91.3			0.92	0.24
30年目	H 57	0.2534	91.3			0.92	0.23
31年目	H 58	0.2437	91.3			0.92	0.22
32年目	H 59	0.2343	91.3			0.92	0.21
33年目	H 60	0.2253	91.3			0.92	0.21
34年目	H 61	0.2166	91.3			0.92	0.20
35年目	H 62	0.2083	91.3			0.92	0.19
36年目	H 63	0.2003	91.3			0.92	0.18
37年目	H 64	0.1926	91.3			0.92	0.18
38年目	H 65	0.1852	91.3			0.92	0.17
39年目	H 66	0.1780	91.3			0.92	0.16
40年目	H 67	0.1712	91.3			0.92	0.16
41年目	H 68	0.1646	91.3			0.92	0.15
42年目	H 69	0.1583	91.3			0.92	0.15
43年目	H 70	0.1522	91.3			0.92	0.14
44年目	H 71	0.1463	91.3			0.92	0.13
45年目	H 72	0.1407	91.3			0.92	0.13
46年目	H 73	0.1353	91.3			0.92	0.12
47年目	H 74	0.1301	91.3			0.92	0.12
48年目	H 75	0.1251	91.3			0.92	0.11
49年目	H 76	0.1203	91.3	-0.35	-0.04	0.92	0.11
合計				172.25	158.25	45.83	16.83
単純事業費計				172.60		45.83	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。





一般国道9号 駒馳山バイパス  
〔鳥取県への意見照会と回答〕

国中整企画第38号  
国中整港計第24号  
平成22年10月26日

鳥取県知事 殿

中国地方整備局長



中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る  
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、中国地方整備局事業監視委員会（以下「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成22年11月18日（木）に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成22年11月9日（火）までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ先

中国地方整備局 企画部 企画課

課長補佐 浜崎

教習係長 木本

電話：082-221-9231

FAX：082-227-2651



(別紙)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
一般国道9号 駟馳山バイパス	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業監視委員会」へ諮る  
対応方針(原案)を作成するためのものです。

第 201000124448 号

平成 22 年 11 月 9 日

国土交通省中国地方整備局長 様



鳥取県知事

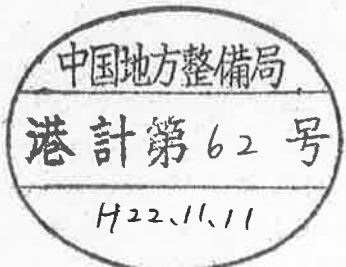
中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る  
意見照会について(回答)

平成 22 年 10 月 26 日付国中整企画第 38 号及び国中整港計第 24 号で照会のあった一般国道 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的高速道路ネットワークであり、当県の自立と成長に必要な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。



担 当

技術企画課

企画・技術調査担当 日笠

電 話 0857-26-7410

ファクシミリ 0857-26-8189