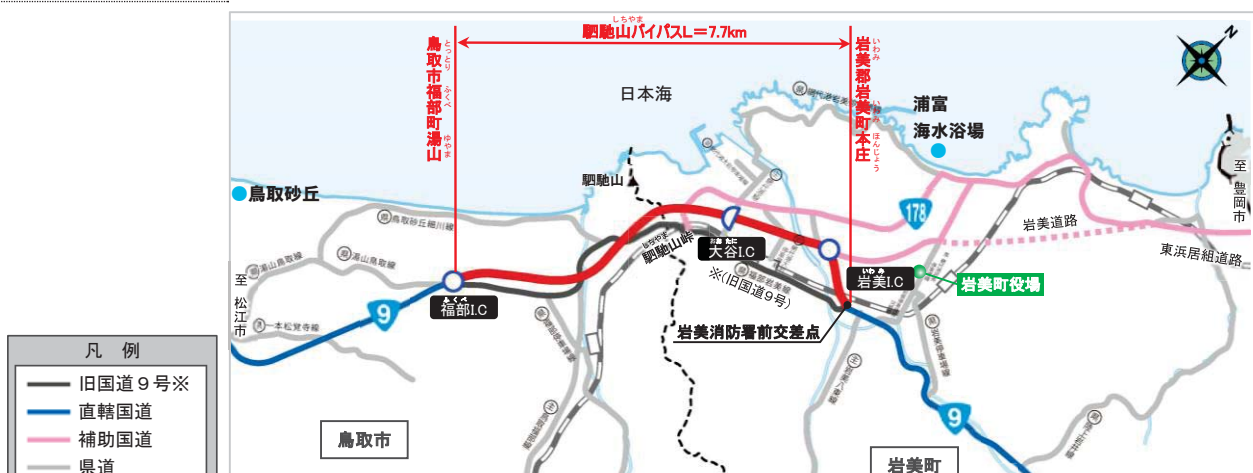


一般国道9号 駒馳山バイパス

道路建設事業の事後評価項目調書

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	7.7 km			
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 740 km 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 7.7 km 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。										
事業概要図										
 ※旧道部は平成29年4月1日に県道に移管										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H7年度 H10年度	用地着手 工事着手	H10年度 H13年度	供用年 (当初) H26年度 / H41年度 (暫定/完成)	(実績) H25年度 / -	変動	- 倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) (実績値)	- / -	約609億円 約617億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) (実績値)	約351億円 / 約346億円	- / -	変動 - 倍
	交通量 (当該路線)	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 - 倍
	旅行速度向上 (現道→当該路線)	17.0 (供用前年次) H17年度	→ 64.5 km/h (供用後年次) H29年度			交通事故減少 (現道→現道)	18.5 → (供用前年次) H8 ~ H26年3月	0.7 件/年 (供用後年次) 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 事業費：506億円 維持管理費：35億円		総便益	674億円 走行時間短縮便益：548億円 走行経費減少便益：82億円 交通事故減少便益：44億円		基準年 H19年	
	費用対効果 分析結果 (事後)	B / C 1.2	総費用	528億円 事業費：496億円 維持管理費：31億円		総便益	623億円 走行時間短縮便益：490億円 走行経費減少便益：103億円 交通事故減少便益：31億円		基準年 H30年	
	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
	①円滑なモビリティの確保 ・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 ②物流効率化の支援 ・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】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・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】 ④個性ある地域の形成 ・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】 ・駈馳山バイパスの開通を見越して「道の駅」きなんせ岩美が開駅、地域情報の発信や地元特産品の販売の拠点として機能 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・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】 ⑥安全な生活環境の確保 ・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】 ⑦災害への備え ・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 ⑧地球環境の保全 ・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】 ⑨生活環境の改善・保全 ・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】 他1項目に該当
	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 駈馳山バイパスへ交通が転換し、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。
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
・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	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
駈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。 駈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。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
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。 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。	
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 し ち やま 駟馳山バイパス

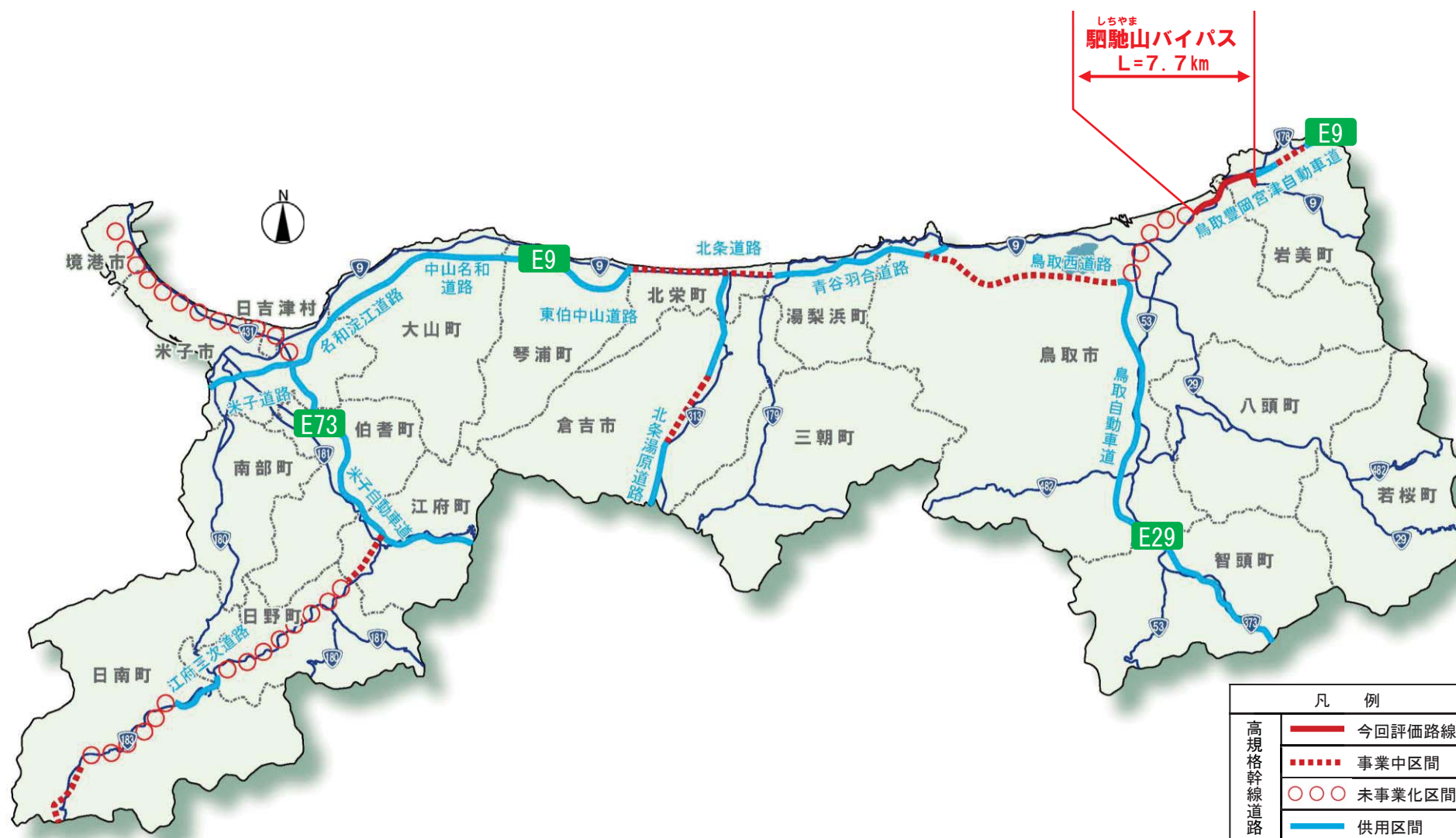
平成30年12月

国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図

一般国道9号 駟馳山バイパス

- ・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) 事業の概要

一般国道9号 駈馳山バイパス

【目的】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。

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）

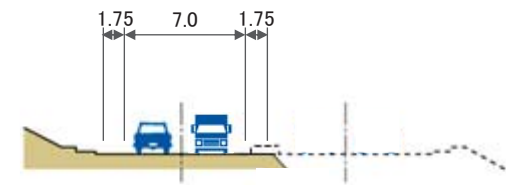
広域図



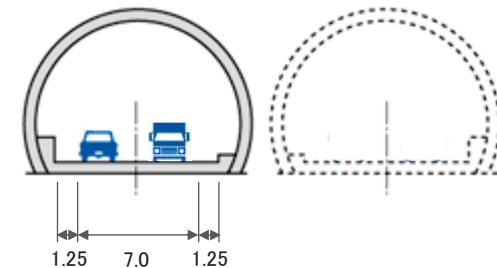
標準断面図

※点線部分は将来計画
（当面暫定2車線供用）

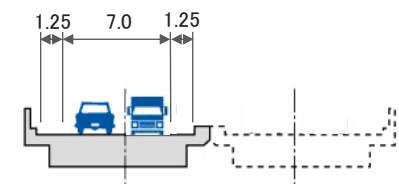
▼ 本線（一般部） 単位：m



▼ 本線（トンネル部）



▼ 本線（橋梁部）



※旧道部は平成29年4月1日に県道に移管

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

- ・駒馳山バイパスは平成7年度に事業着手、平成10年度から用地着手、平成13年度から工事着手し、平成25年度に暫定2車線で全線開通した。



区間	駒馳山バイパス
	福部IC～国道9号 岩美消防署前交差点L=7.7km
事業着手	平成7年度
都市計画決定 (平成10年7月)	平成10年度
用地着手	平成10年度
工事着手	平成13年度
開通	平成26年3月22日

凡 例	
—	旧国道9号※
—	直轄国道
—	補助国道
—	県道

再評価実施	平成19年度 平成22年度
-------	------------------

※旧道部は平成29年4月1日に県道に移管

■駒馳山バイパス



(平成30年7月撮影)



(平成30年7月撮影)



(平成28年4月撮影)

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 駈馳山バイパス

■駈馳山バイパス

	当初・再評価 (H19再評価)	実績
事業延長	7.7km	7.7km
道路構造	完成4車線	暫定2車線
総事業費	約609億円	約351億円
交通量	11,300～16,400台/日 (H11道路交通量調査に基づくH42推計値)	17,500台/日 (H30_実績値)
事業期間	1995年度～2029年度 (平成7年度～平成41年度) 35年間	1995年度～2013年度 (平成7年度～平成25年度) 19年間

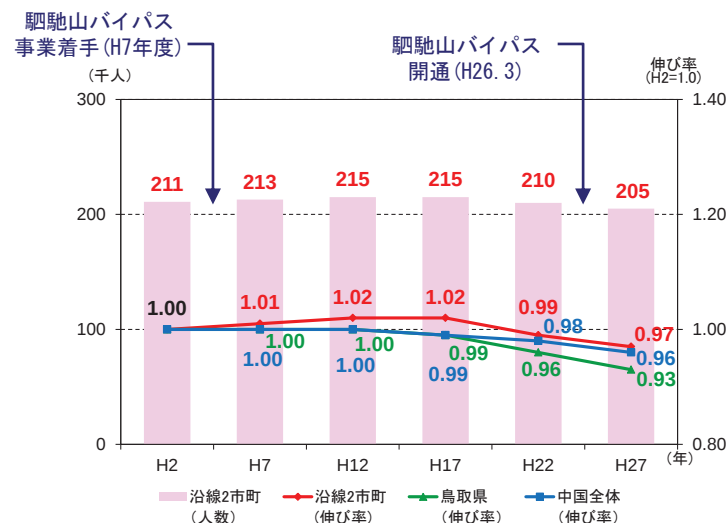
※新規事業採択時評価または事業着手後の再評価時点の想定・予測と事後の実績を比較する。

4. 社会経済情勢等の変化

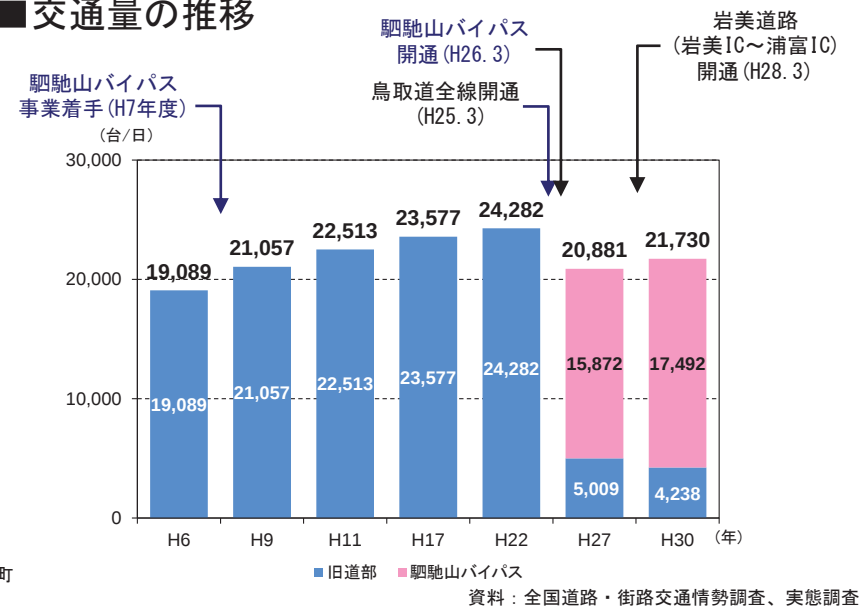
一般国道9号 駈馳山バイパス

- ・ 沿線地域である鳥取市・岩美町の人口は減少傾向。自動車保有台数の伸びは、鳥取県平均・中国全体よりも高い状況。
- ・ 駈馳山バイパスの開通により並行する旧道(旧国道9号)から交通が転換している。

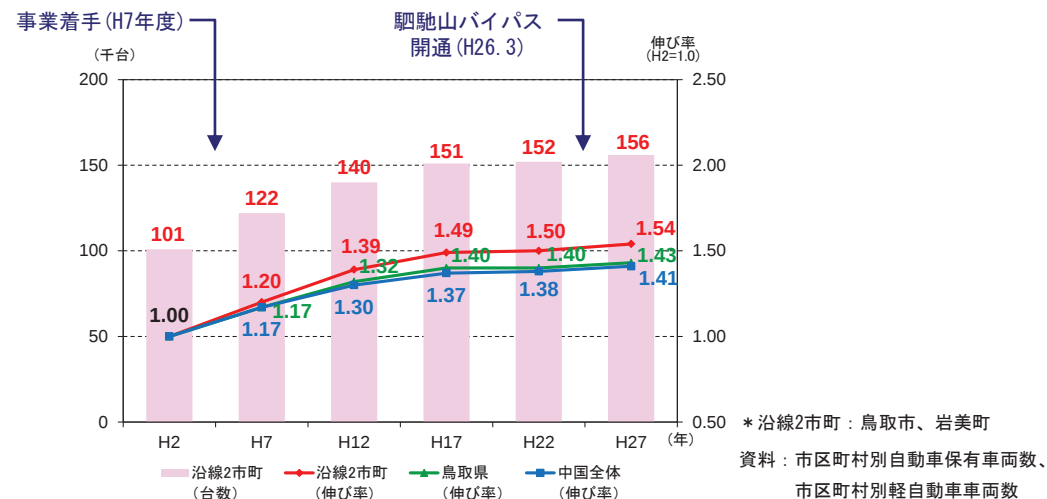
■人口の推移



■交通量の推移



■自動車保有台数の推移



《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： 冬季の交通機能の確保

整備効果④： 日常生活の利便性向上

整備効果⑤： 地域観光振興の支援

5. 事業効果の発現状況

整備効果① 円滑なモビリティの確保

- ・ 駟馳山バイパス整備により交通が転換し、旧国道9号の主要渋滞ポイントが解消。
- ・ 駟馳山バイパス利用により所要時間が約6分短縮し、円滑な交通が確保されている。



旧国道9号駟馳山交差点付近の交通状況:写真①

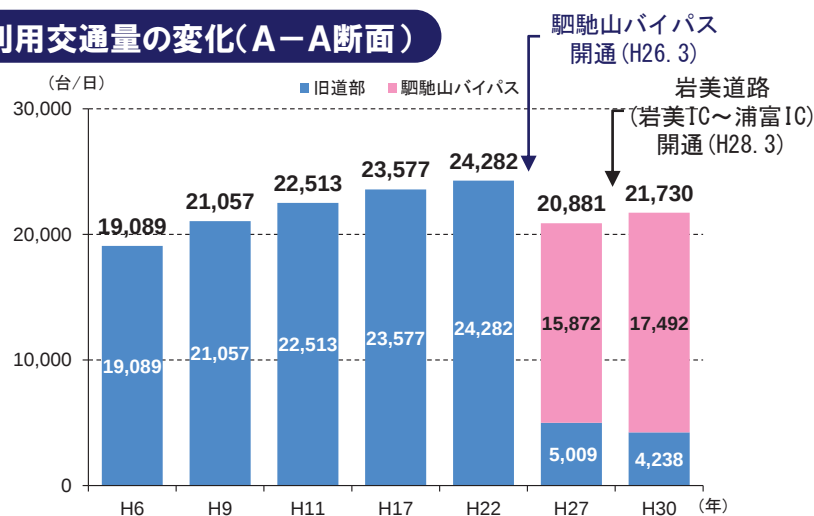
開通前：平成17年11月9日



開通後：平成30年7月20日



利用交通量の変化(A-A断面)



所要時間の短縮

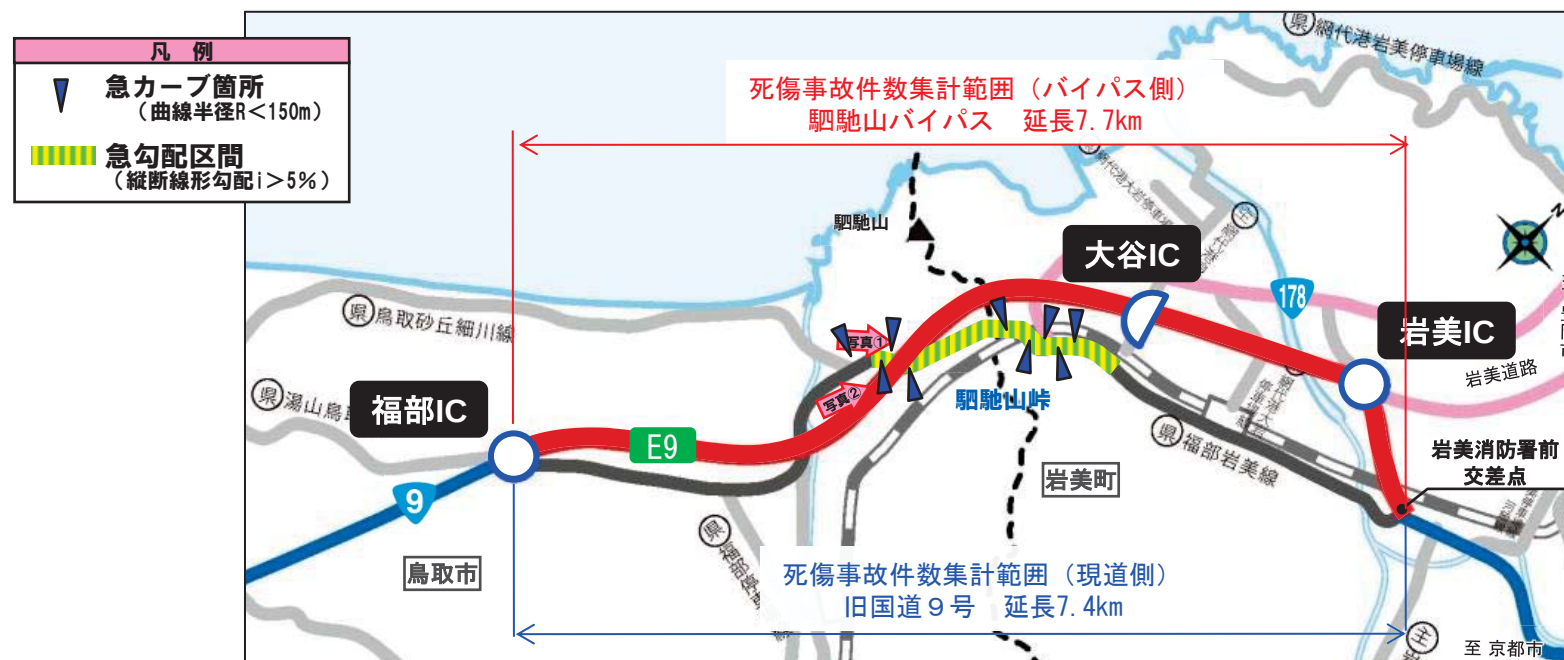


5. 事業効果の発現状況

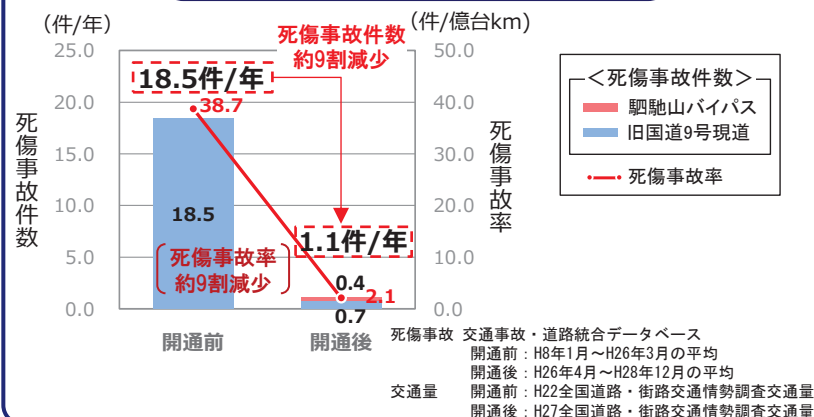
整備効果② 安全・安心の確保

一般国道9号 駟馳山バイパス

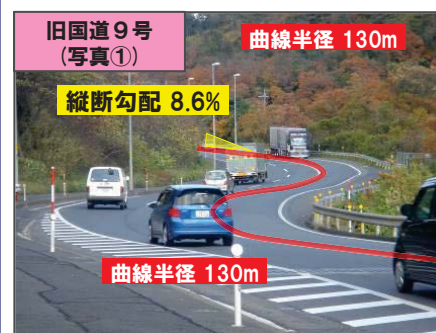
- ・駟馳山バイパスの整備により交通が転換し、開通後の旧国道9号と駟馳山バイパスの死傷事故件数が約9割減少。
- ・また、駟馳山バイパス利用により旧国道9号の線形不良区間を回避でき、安全で快適な走行を確保している。



死傷事故件数の変化



駟馳山バイパス利用により安全で快適な走行を確保



5. 事業効果の発現状況

整備効果③ 冬季の交通機能の確保

一般国道9号 駒馳山バイパス

- ・駒馳山バイパスに並行する旧国道9号では事故による全面通行止めが発生し大幅な迂回を強いられていた。特に冬季において路面凍結による事故により長時間の全面通行止めが発生し、日常生活に支障をきたしていた。
- ・駒馳山バイパスの整備後はバイパス、現道ともに事故による全面通行止めの実績はなく、冬季の交通機能が確保され信頼性が向上している。

(整備前)駒馳山バイパスに並行する旧国道9号の全面通行止めと迂回状況



●冬季の交通事故

H16.2.5 現道部において2箇所
で交通事故が発生

- ・路面凍結により大型車が複数台
絡む事故
- ・7時間に渡り通行止めが発生



整備後

整備後の5年間で、
バイパス、現道ともに冬季の事故による
全面通行止めの実績なし
⇒冬季の交通機能を確保

～道路利用者の声～

- ・開通前の旧国道9号は駒馳山峠が冬季の交通難所になっていましたが、開通後は駒馳山バイパスはアップダウンも厳しくなく、冬季の通勤が非常に楽になりました。

道路利用者ヒアリングより(H30)



一般国道9号 駟馳山バイパス

-
- 日本海
- 鳥取市
- 鳥取駅
- 鳥取市役所
- 鳥取西道路
- 鳥取県
- 岩美町
- 岩美駅
- 新温泉町
- 兵庫県
- 鳥取山バイパス
L=7.7km
- 鳥取山バイパスを利用する
快速バスが新たに運行開始
- 凡例
- 従来バス路線
 - 快速バス※1
- ※1: H30.10運行開始

鳥取西部 773人

鳥取市 3,765人

鳥取中部 1,678人

新温泉町 604人

岩美町 3,550人

264人

6,077人

692人

八頭町

若桜町 310人

智頭町 264人

<凡例>

- 3,000人以上
- 1,000人以上
- 500人以上
- 500人未満

※100人以上のべの表示
出典：H27国勢調査より

新たに駒馳山バイパス(自動車専用道路)を利用した快速便を6便運行開始



岩井線快速便 《鳥取駅～岩美駅》
平成30年10月1日 運行開始

二、實 效

平素より日本交通をご利用頂きまして誠にありがとうございます。
 でございます。

平成30年10月1日より「鳥取駅～中央病院～岩美駅」
を結ぶ快速便の運行を開始致します。

中央病院～岩美駅は途中バス停は停車せず、自動
車道道路を運行致します。

これにより、所要時間が岩井線より約20分短縮します。
 ので、通勤・通学及び中央病院への通院等により

ご利用ください。

時刻表

【鳥取駅→山陰駅 行き】

--	--	--	--

岩类	1 ●	2	3 ●
----	-----	---	-----

鳥取駅前	6:50	8:50	17:35
------	------	------	-------

本通り	6.53	8.53	17.38
-----	------	------	-------

川端一丁目	6.54	8.54	17.39
-------	------	------	-------

本町一丁目	6:55	8:55	17:40
-------	------	------	-------

風行日暮期	6:56	8:56	12:41
-------	------	------	-------

西町	8.58	8.58	17.43
----	------	------	-------

湯州	3.00	9.00	13.45
----	------	------	-------

相生期	7.00	9.00	17.45
-----	------	------	-------

招標時間	7-01	9-01	17-46
城北園地	2-22	2-22	2-22

城北固堤	7.03	9.03	17.48
中央宿松			

中央銀行	7.07	9.07	17.52
商業銀行			

岩美駅	7:27	9:27	18:12
-----	------	------	-------

(●…主目視目 休止)

岩手駅行き。鳥取駅行きともに2便目は岩手駅で始めぐりエ

※自動車専用道路を通行するため、並み居の無い車両で通行致し

1. 運行開始日
平成30年10月1日(月)

2. 運行便数
1日 3往復8便 (土日祝日 1往復2便)

3. 運行系統
【鳥取駅～鳥井口赤前～中央病院～岩美駅】

4. 運賃 岩井口赤前と同額
例) 鳥取駅～岩美駅 650円
中央病院～岩美駅 650円

5. お問い合わせ
日本交通 鳥取営業所 ☎久営業課
TEL 0857-23-1122

時刻表

【鳥取駅→岩美駅 行き】

岩手県庁行き	1 ●	2	3 ●
鳥取駅前	6:50	8:50	17:35
本通り	6:53	8:53	17:38
川端一丁目	6:54	8:54	17:39
本町一丁目	6:55	8:55	17:40
黒川日暮町	6:56	8:56	17:41
西町	6:58	8:58	17:43
湯所	7:00	9:00	17:45
相生町	7:01	9:01	17:46
城北団地	7:03	9:03	17:48
中央病院	7:07	9:07	17:52
岩美駅	7:27	9:27	18:12

【岩美駅→鳥取駅 行き】

鳥取駅行き	1 ●	2	3 ●
岩美駅	7:40	15:25	18:25
中央病院	8:00	15:45	18:45
城北団地	8:04	15:49	18:49
相生町	8:06	15:51	18:51
湯所	8:07	15:52	18:52
西町	8:09	15:54	18:54
銀行庁前駅	8:11	15:56	18:56
本町一丁目	8:12	15:57	18:57
川端一丁目	8:13	15:58	18:58
本通町	8:14	15:59	18:59
鳥取駅前	8:17	16:02	19:02

※自動車専用道路を運行するため、定常度の無い車両で運行致します。 満席の場合はご乗車頂けませんので、ご了承ください。

出典：バス事業者HPより

5. 事業効果の発現状況

整備効果⑤ 地域観光振興の支援

一般国道9号 駈馳山バイパス

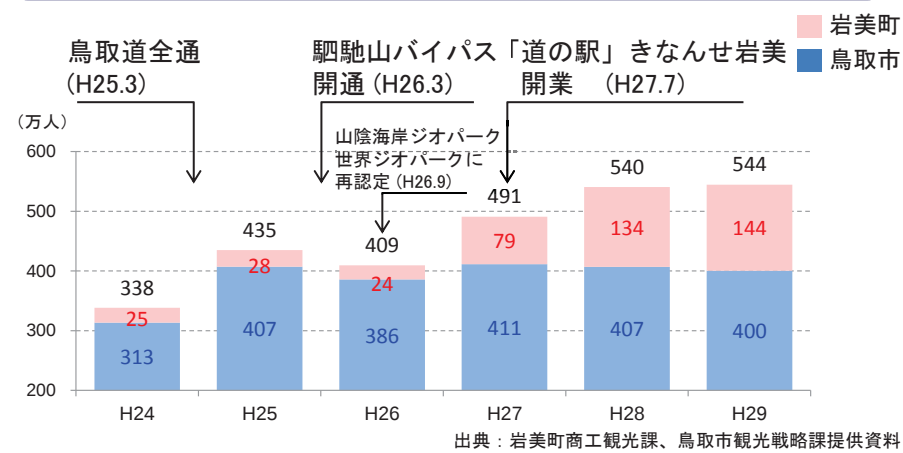
- 鳥取自動車道の全線開通以降、鳥取市への観光入込客数が増加している中、平成26年3月の駈馳山バイパス開通やバイパス整備を見越して立地を決定した「道の駅」きなんせ岩美の開業により岩美町への観光入込客数が増加している。
- 岩美町以外からの来訪者も多く、駈馳山バイパスの整備と「道の駅」きなんせ岩美の開業により地域の観光振興を支援している。

駈馳山バイパス・鳥取道周辺の主な観光施設



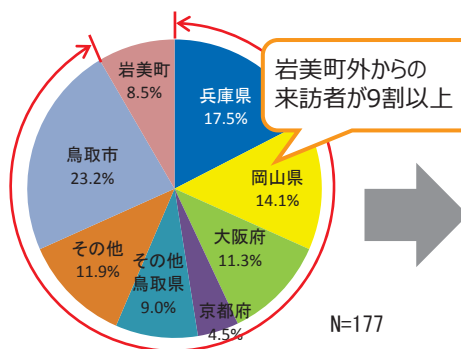
出典：岩美町商工観光課、鳥取市観光戦略課提供資料

駈馳山バイパス・鳥取道周辺の主な観光施設の観光入込客数の変化

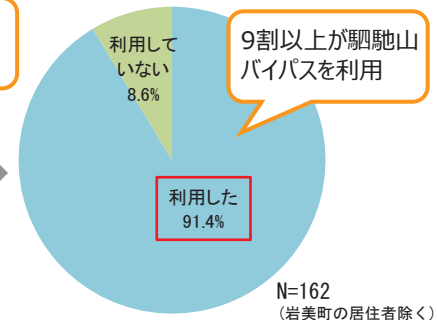


岩美町内の主要観光施設への来訪者

▼方面別来訪者 構成割合



▼来訪時の駈馳山バイパス利用 (岩美町以外の来訪者)



【調査概要】

調査日：H30年7月28日(土)
調査方法：調査員による聞き取り調査 (回収票：177票)
調査箇所：浦富海岸海水浴場、山陰海岸ジオパーク海と大地の自然館、「道の駅」きなんせ岩美、浦富海岸めぐり遊覧船乗り場
調査主体：鳥取河川国道事務所

今後の事後評価の必要性

- ・ 駈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。

改善措置の必要性

- ・ 駈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。

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

- ・ 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。
- ・ 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。

<参考資料> ○ 駒山バイパス

一般国道9号 駒山バイパス

- ・ 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
費用 (C)	528
事業費	496
維持管理費	31
便益額 (B)	623
走行時間短縮便益	490
走行経費減少便益	103
交通事故減少便益	31
費用便益比	1.2

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)
4,600~17,100台/日	約351億円	528億円	623億円	1.2

◆道路の役割

- ①環境の改善（地球環境）[CO2排出量：約3.4千トン/年(1.1%)削減]
環境の改善（沿道環境）[NOx排出量：約9.2トン/年(1.6%)削減、SPM排出量：約0.7トン/年(2.1%)削減]
- ②緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上