

一般国道9号東伯・中山道路

# 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 東伯・中山道路 <small>とうほく なかやま</small>	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：鳥取県東伯郡琴浦町 槻下 <small>とっとり とうほく ことらちようつきのした</small> 至：鳥取県西伯郡大山町 八重 <small>とっとり さいほく だいせんちよう やえ</small>	延長	12.0km		

### 事業概要

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約730kmの主要幹線道路である。  
東伯・中山道路は、山陰地方における高規格道路網の一部を形成する路線で、広域交流の促進及び地域活性化に寄与する延長12.0kmの自動車専用道路である。

### 事業の目的・必要性

東伯・中山道路は、一般国道9号の混雑緩和、安全・円滑な交通の確保、災害時の緊急輸送道路の代替路としての機能を果たすものである。

### 事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度	H11年度	用地着手	H12年度	供用年(当初)	- / H33年度	変動	- 倍		
		都市計画決定	H9年度	工事着手	H15年度	(暫定/完成)	(実績) H22年度 / -				
	事業費	計画時	(名目値)	- / 約559億円	実績	(名目値)	約452億円 / -	変動	- 倍		
		(暫定/完成)	(実績値)	- / 約553億円	(暫定/完成)	(実績値)	約416億円 / -				
	交通量	計画時			実績			変動	- %		
	(当該路線)	(暫定/完成)		- / 22,600~23,300台/日	(暫定/完成)		10,700~12,300台/日 / -				
	旅行速度向上		42.0	→	75.6 km/h	交通事故減少		40.3	→	10.2 件/年	
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年度)	H22年度		(供用後年度)	H24年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用前年度)	H19~H23.2年	(供用後年度)	H23.3~H25年
	費用対効果	B/C		総費用	590億円	総便益	1,814億円	基準年			
	分析結果	3.1		事業費:	559億円	走行時間短縮便益:	1,485億円	H20年			
(再評価)			維持管理費:	31億円	走行経費減少便益:	220億円					
					交通事故減少便益:	108億円					
費用対効果	B/C		総費用	614億円	総便益	1,415億円	基準年				
分析結果	2.3		事業費:	564億円	走行時間短縮便益:	1,096億円	H27年				
(事後)			維持管理費:	50億円	走行経費減少便益:	196億円					
					交通事故減少便益:	123億円					
事業遅延によるコスト増			費用増加額		便益減少額						
				- 億円		- 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>・渋滞損失時間の削減【1,647千人・時間/年→334千人・時間/年（約80%削減）】</li> <li>・大山町から倉吉駅へのアクセスが向上【大山町役場中山支所～倉吉駅、約35分⇒約32分】</li> <li>・倉吉市から米子空港へのアクセスが向上【倉吉市役所～米子空港、約90分⇒約87分】</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・倉吉市から境港へのアクセスが向上【倉吉市役所～境港、約93分⇒約90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>・倉吉市から米子市へのアクセスが向上【倉吉市役所～米子市役所、約73分⇒約70分】</li> <li>・琴浦町から米子市へのアクセスが向上【琴浦町役場～米子市役所、約52分⇒約49分】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <p>青山剛昌ふるさと館の年間観光客入り込み数が増加【約58千人(H22)⇒約71千人*(H26)】※H27.2までの実績</p> <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・倉吉市から三次医療施設へのアクセスが向上【県立厚生病院～鳥取大学医学部附属病院、約65分⇒約62分】</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥取県の第一次緊急輸送道路（一般国道9号）の代替路線を形成</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>排出削減量：約7千t/年（整備なし：3,676千t/年 ⇒ 整備あり：3,669千t/年）</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Nox排出削減量：約25t/年（整備なし：11,365t/年⇒整備あり：11,340/年）</li> <li>・SPM排出削減量：約2t/年（整備なし：550t/年⇒整備あり：548t/年）</li> </ul>
	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
	環境影響評価の対象外事業である。
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成19年9月に名和・淀江道路（大山IC～淀江IC）が暫定2車線で供用。</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車線で供用。</li> <li>・平成21年6月に国際定期貨客船「DBSクルーズフェリー」が境港に就航。</li> <li>・平成25年12月に中山・名和道路および名和・淀江道路（赤碕中山IC～名和IC）が暫定2車線で供用。</li> <li>・平成27年6月に北条道路（はわいIC～大栄東伯IC）は「全区間を自専道で整備することが妥当」と判断。</li> <li>・平成20年から平成25年にかけて、「東伯蒼周辺・大山周辺」の観光客数は増加傾向。（約1.2倍：H20=1,749千人/年、H25=2,076千人/年）</li> </ul>	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
<p>本事業は十分な事業効果を発揮しており、今後も一般国道9号の交通円滑化の確保などが見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はない。</p> <p>また、事業目的にみあった事業効果が確認されたことから、今後の改善措置の必要はない。</p> <p>なお、完成4車線整備については、現在進めている山陰道の一定のネットワーク整備後、今後の交通状況を踏まえて検討を行う。</p>	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
特に、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はない。	
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。

一般国道9号 東伯・中山道路

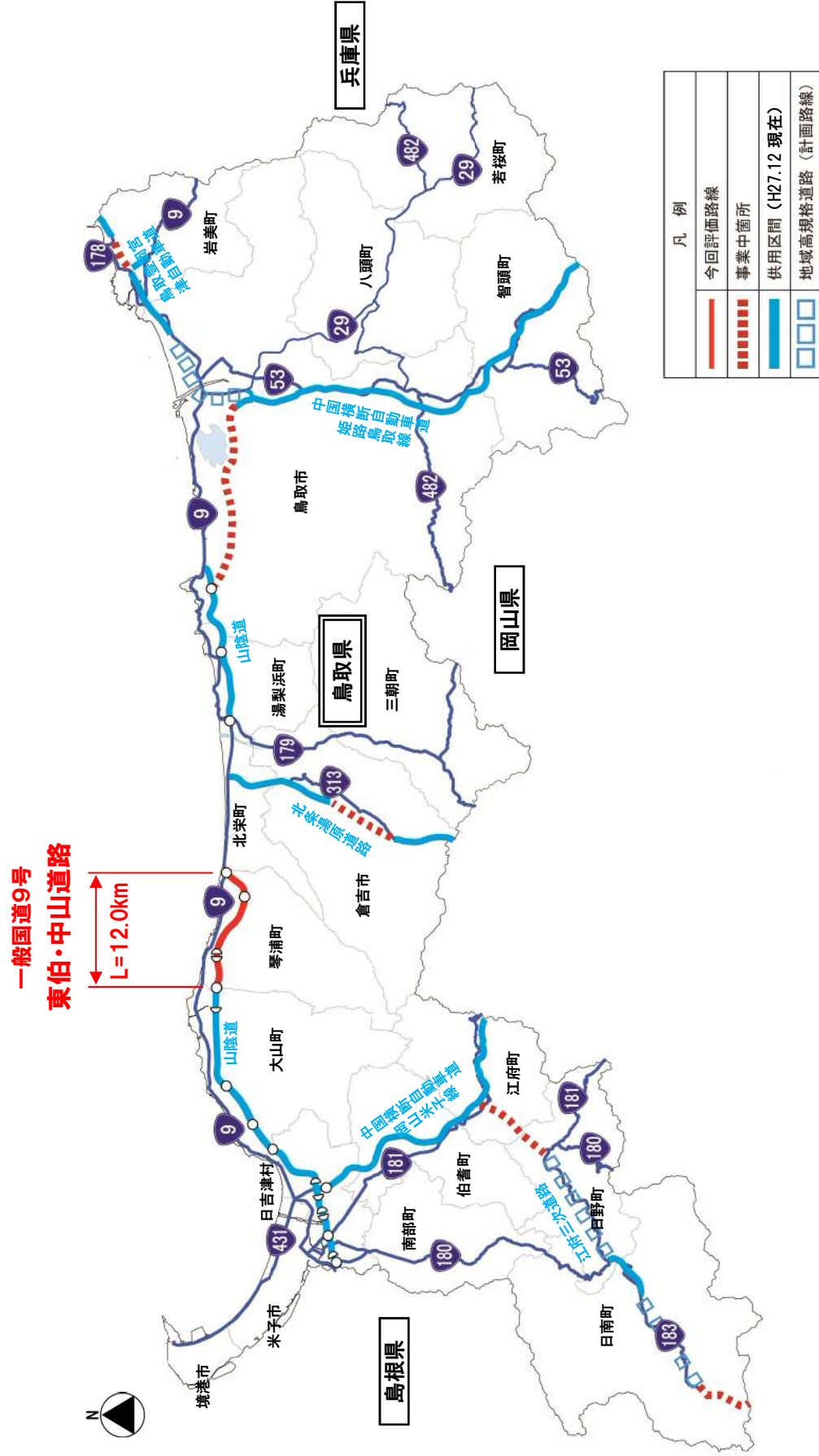
事後評価

平成28年 1月  
国土交通省 中国地方整備局

# 1. 位置図

## 一般国道9号 東伯・中山道路

一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約730kmの主要幹線道路である。  
東伯・中山道路は、一般国道9号の混雑緩和、安全・円滑な交通の確保、災害時の緊急輸送道路の代替路としての機能を果たすとともに、山陰地方における高規格道路網の一部を形成する路線で、広域交流の促進及び地域活性化に寄与する延長12.0kmの自動車専用道路である。



# 2. 事業概要及び経緯

## 一般国道9号 東伯・中山道路

### (1) 事業概要

・東伯・中山道路は、交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保、観光・医療・物流等の支援のほか、災害時の緊急輸送路の代替路線としての機能分担などを目的とした自動車専用道路である。

#### 計画概要

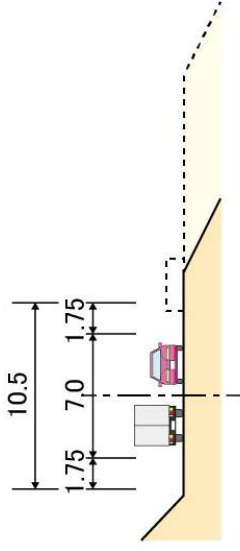
起終点	自：東伯郡琴浦町榎下 至：西伯郡大山町八重
計画延長	L=12.0km
道路規格	第1種 第2級
設計速度	100km/h
車線数	4車線

注)完成計画の2車は未整備

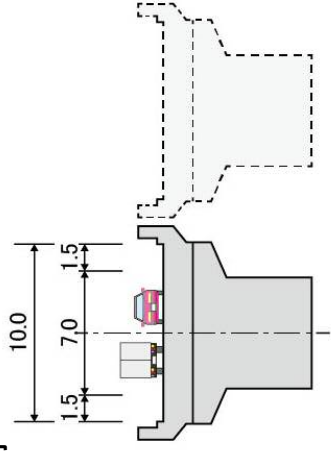


#### 標準断面図

##### ■土工区間



##### ■橋梁区間

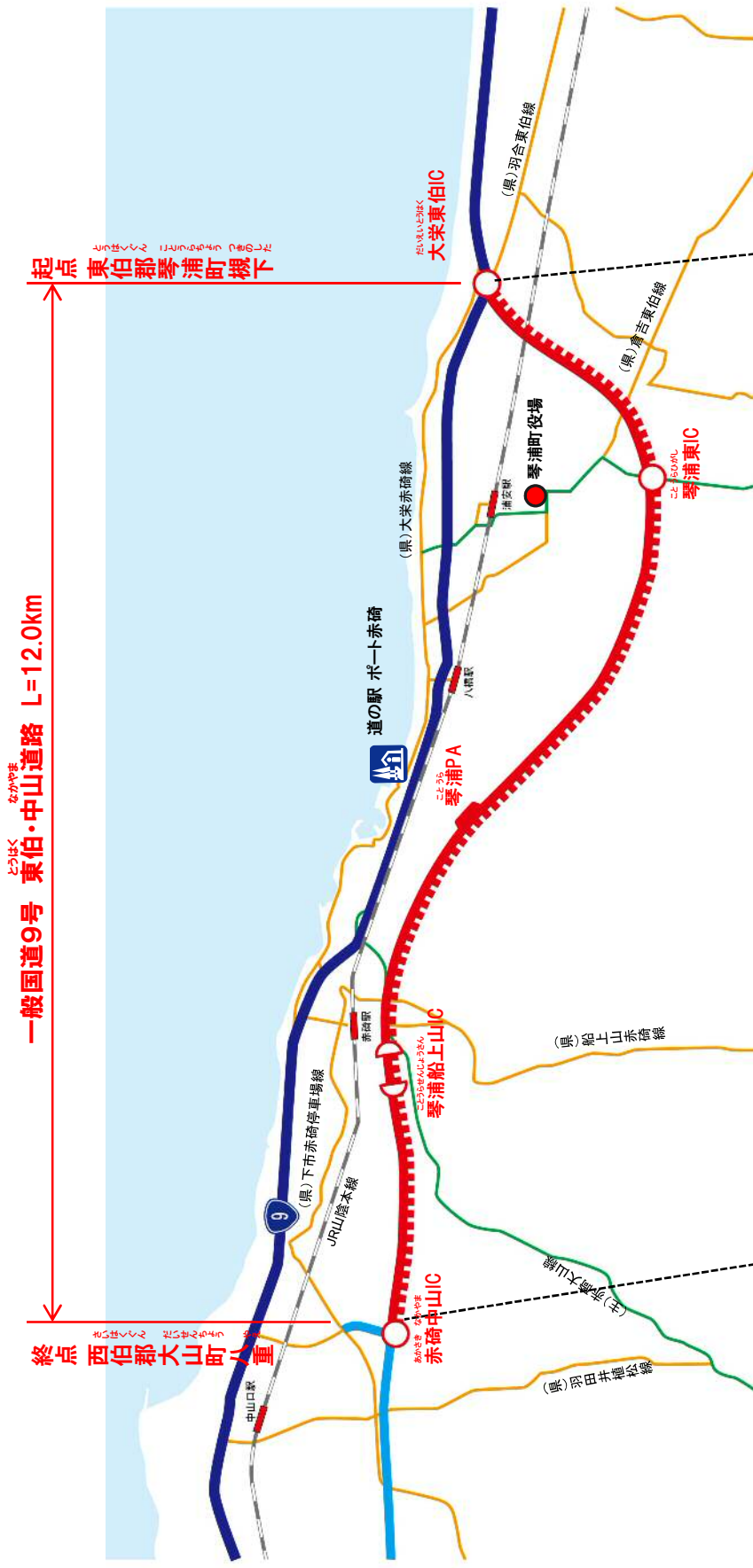


## 2. 事業概要及び経緯

### 一般国道9号 東伯・中山道路

#### (2) 事業の経緯

・東伯・中山道路は、平成11年度に事業着手し、平成15年度より工事を始めて平成23年2月に開通している。

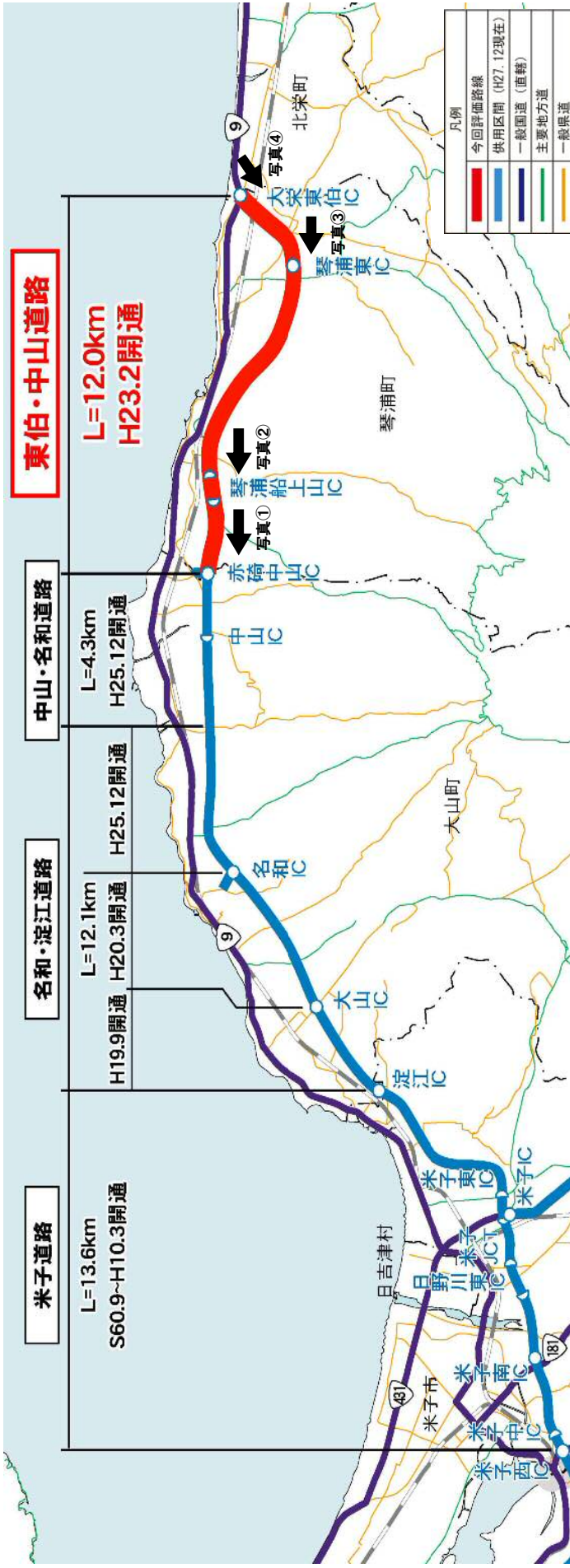


事業経緯	
区間	大栄東伯IC～赤崎中山IC あかしまきなかやま
都市計画決定	平成10年3月
事業着手	平成11年度
用地着手	平成12年度
工事着手	平成15年度
開通	平成23年2月

## 2. 事業概要及び経緯

一般国道9号 東伯・中山道路

### (3) 一般国道9号「東伯・中山道路」(山陰道)の状況写真



【写真①】赤崎中山ICを望む



【写真②】琴浦船上山IC方面を望む



【写真③】琴浦東IC方面を望む



【写真④】大栄東伯ICを望む

※平成27年12月撮影

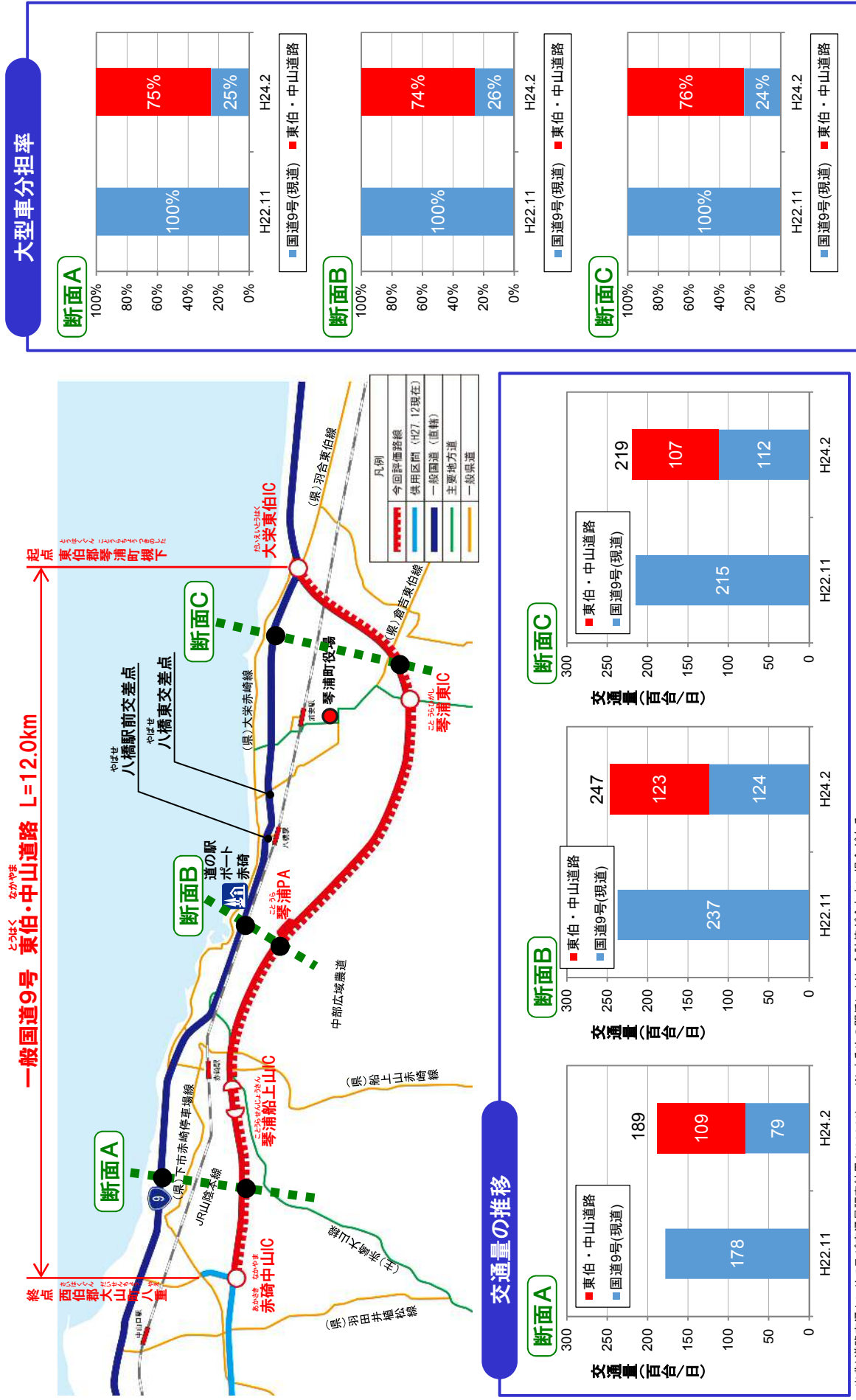


## 2. 事業概要及び経緯

### 一般国道9号 東伯・中山道路

#### (4) 開通後の状況

- ・平成23年2月の開通により、国道9号現道から東伯・中山道路へ交通転換が図られた。
- ・特に大型車交通の転換が進み、約7～8割の大型車が東伯・中山道路を利用している。



# 3. 開通前の状況及び整備効果

一般国道9号 東伯・中山道路



一般国道9号 東伯・中山道路 L=12.0km

### <開通前の状況・課題>

- 課題①: 交通混雑の緩和
- 課題②: 安全・円滑な交通の確保
- 課題③: 救急活動の支援
- 課題④: 沿線地域の活性化
- 課題⑤: 地域産業の振興
- 課題⑥: 観光の支援

### <整備効果>

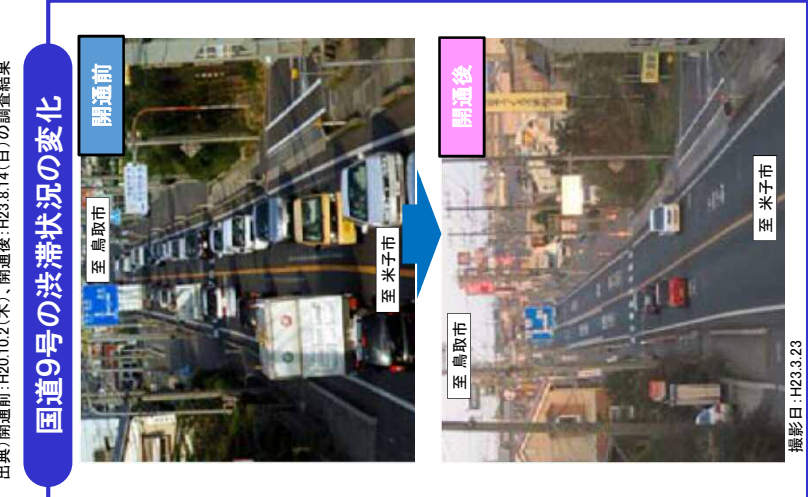
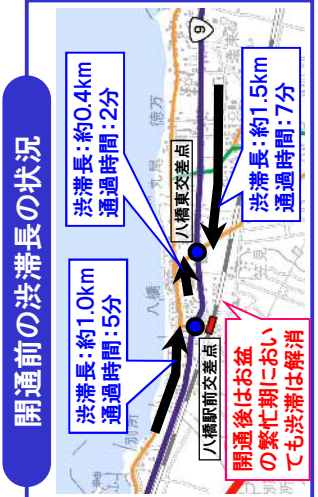
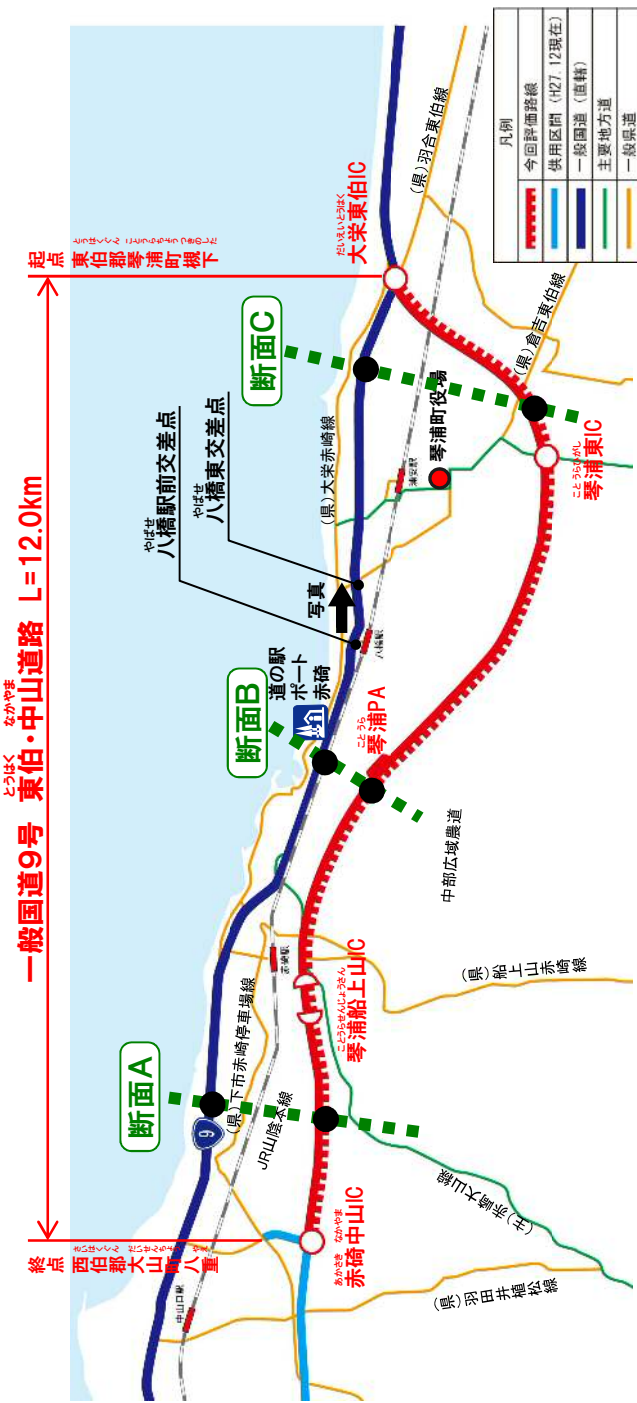
- ① 交通混雑の緩和
  - ・交通分散
  - ・渋滞解消
  - ・旅行速度の向上
  - ・時間信頼性の向上
- ② 安全・円滑な交通の確保
  - ・死傷事故件数の減少
  - ・事故及び緊急時の代替路の確保
- ③ 救急活動の支援
  - ・救急搬送時間の短縮
- ④ 沿線地域の活性化
  - ・沿線施設の観光入込客の増加
  - ・移住定住の促進
- ⑤ 地域産業の振興
  - ・物流の効率化
  - ・沿線地域の企業進出
- ⑥ 観光の支援
  - ・インバウンド観光の推進

# 3. 開通前の状況及び整備効果

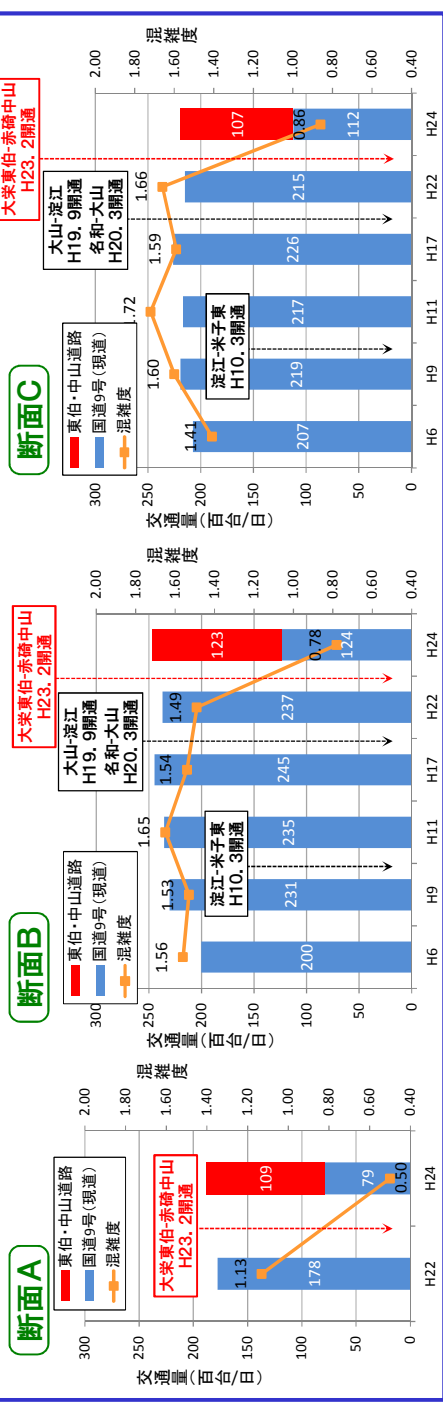
一般国道9号 東伯・中山道路

## 課題① 交通混雑の緩和(交通の分散・渋滞の解消)

- 平成23年2月の開通により、国道9号現道から東伯・中山道路へ交通転換が図られ、国道9号現道の混雑度が改善した。
- これに伴い、国道9号八橋駅前交差点、八橋東交差点の渋滞が解消された。



## 交通量の推移



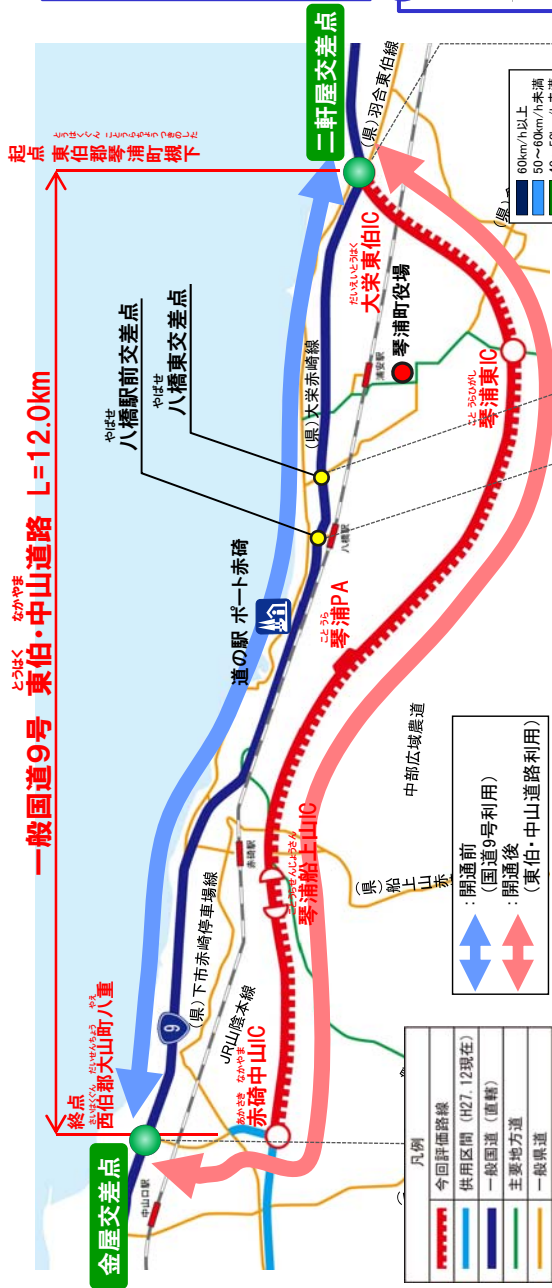
出典) 道路交通センサス及び交通量調査結果 (H24.2.22)  
注) H24の混雑度は「H22センサス容量(12h)」より算出

# 3. 開通前の状況及び整備効果

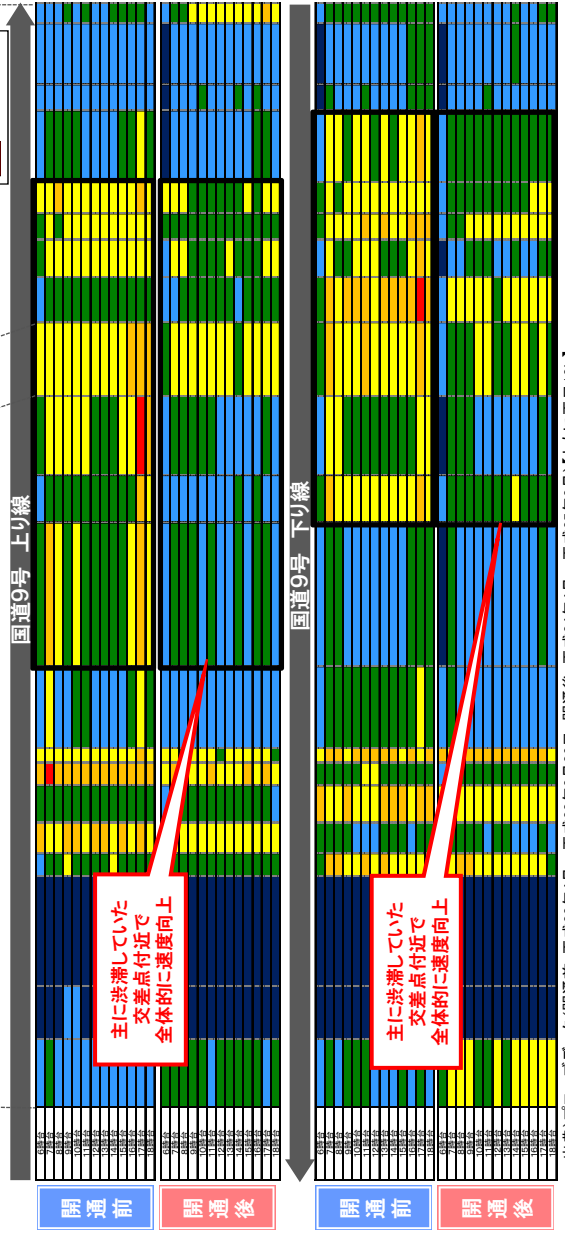
一般国道9号 東伯・中山道路

## 課題① 交通混雑の緩和（旅行速度の向上・時間信頼性の向上）

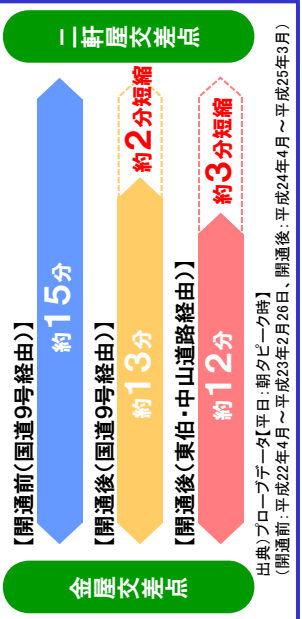
- 東伯・中山道路の開通により、渋滞していた国道9号八橋駅前交差点、八橋東交差点付近で全体的に旅行速度が向上。
- 並行する国道9号では、開通後旅行時間が約3分短縮され、旅行時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上した。



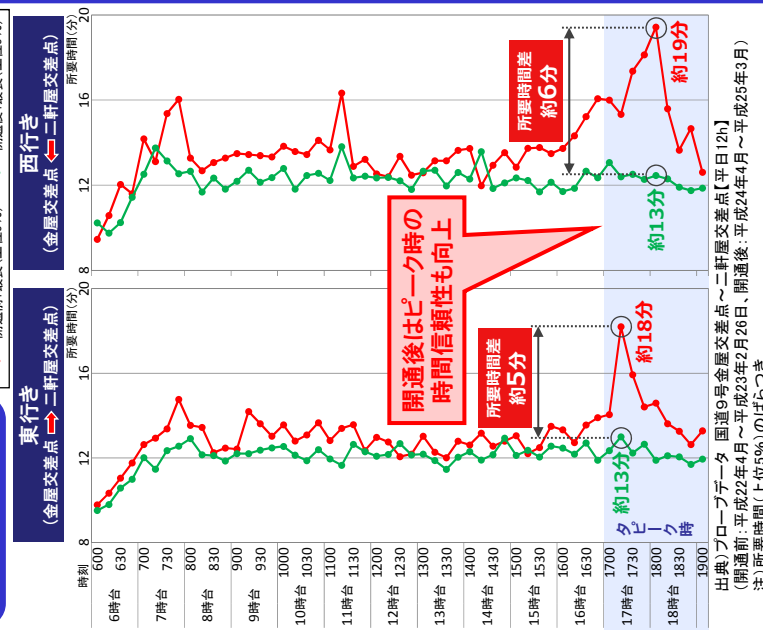
### 旅行速度データの比較



### 所要時間の短縮



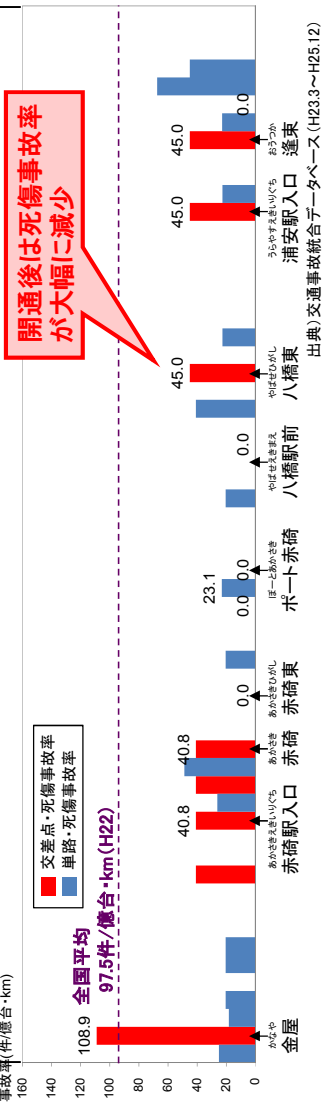
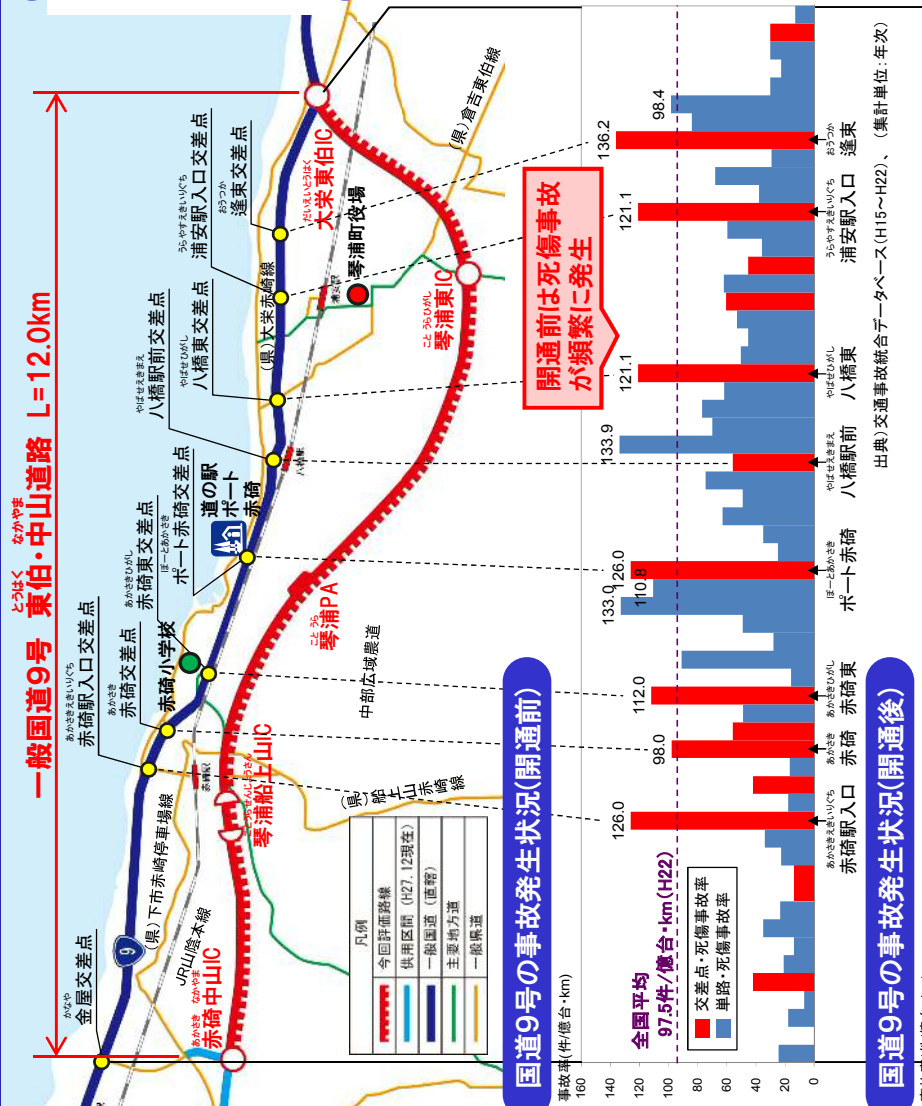
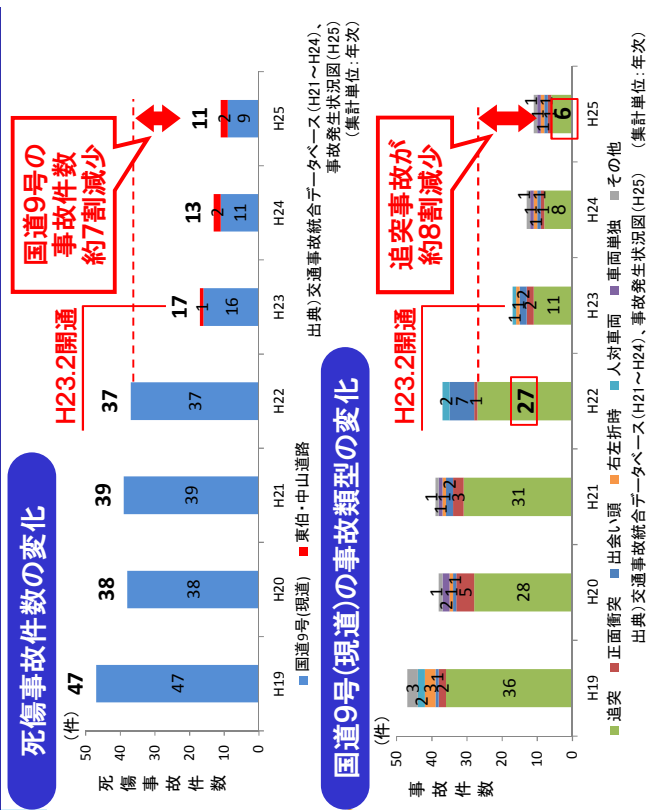
### 時間信頼性



# 3. 開通前の状況及び整備効果

## 課題② 安全・円滑な交通の確保(交通事故)

・東伯・中山道路の開通により、追突事故を主とした国道9号の死傷事故件数が約7割減少した。



**地域の声**

赤崎小学校 (H27.3月ヒアリング調査)

- ・小学校は国道9号の北側にあり、通学時には交通量の多い国道9号を沢山の生徒が横断していました。東伯・中山道路が開通してからは、国道9号の交通量が減ったので通学時の横断の安全が高くなったと感じています。

**地域の声**

鳥取県八橋警察署 (H28.1月ヒアリング調査)

- ・東伯・中山道路が開通する前は、通過交通と地元車面が混在し、慢性的な交通渋滞が発生していました。開通後は、これらの分離がなされ、交通量が大幅に減少しました。
- ・また、中山・名和道路開通後、国道9号の交通事故も減少しています。

# 3. 開通前の状況及び整備効果

一般国道9号 東伯・中山道路

## 課題③ 救急活動の支援

- ・東伯・中山道路等の開通により、走行性向上に伴う安安静な救急搬送や、定時性の確保などが図られている。
- ・また、中部地方生活圏から米子市の第3次医療施設(鳥取大学医学部附属病院)へ年間平均58件ある救急搬送時間も約3～6分短縮し、地域における安全・安心の向上に貢献している。

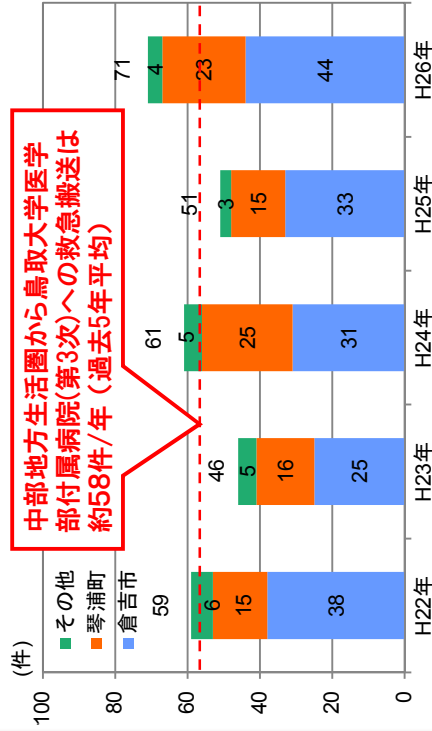


## 地域の声

- ・山陰道(東伯・中山道路等)の開通後は、救急搬送時間の短縮化が図られました。
- ・また、路面状態も従来の国道9号より良いため、傷病者にご負担も軽減されています。
- ・さらに、交差点や信号がないため、救急車の運転者負担も大きく軽減されています。

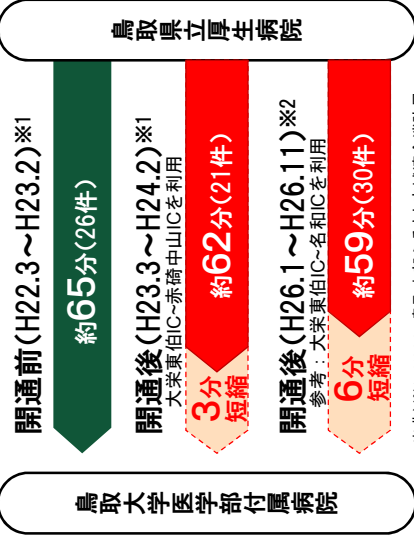
鳥取中部ふさと広域連合消防局 (H28.1月ヒアリング調査)

## 中部地方生活圏から鳥取大学医学部附属病院への搬送実績



※管外搬送実績(転院搬送も含む)  
 出典:鳥取中部ふさと広域連合消防局提供資料

## 鳥取県立厚生病院～鳥取大学医学部付属病院間の救急搬送時間(平均値)



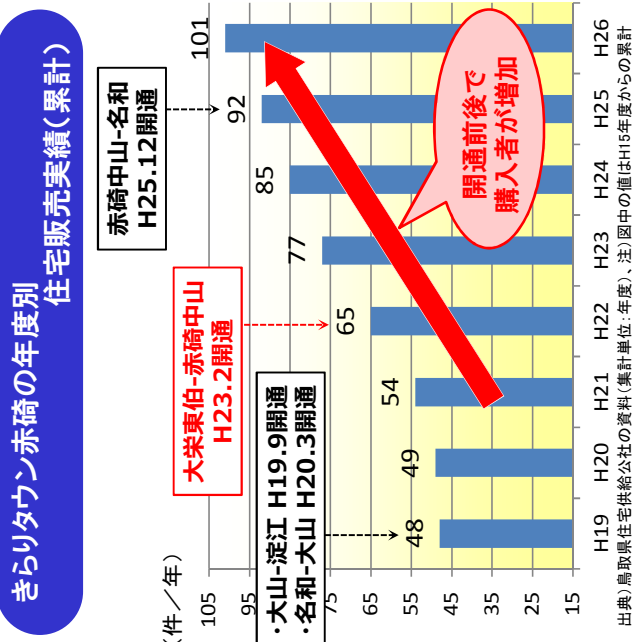
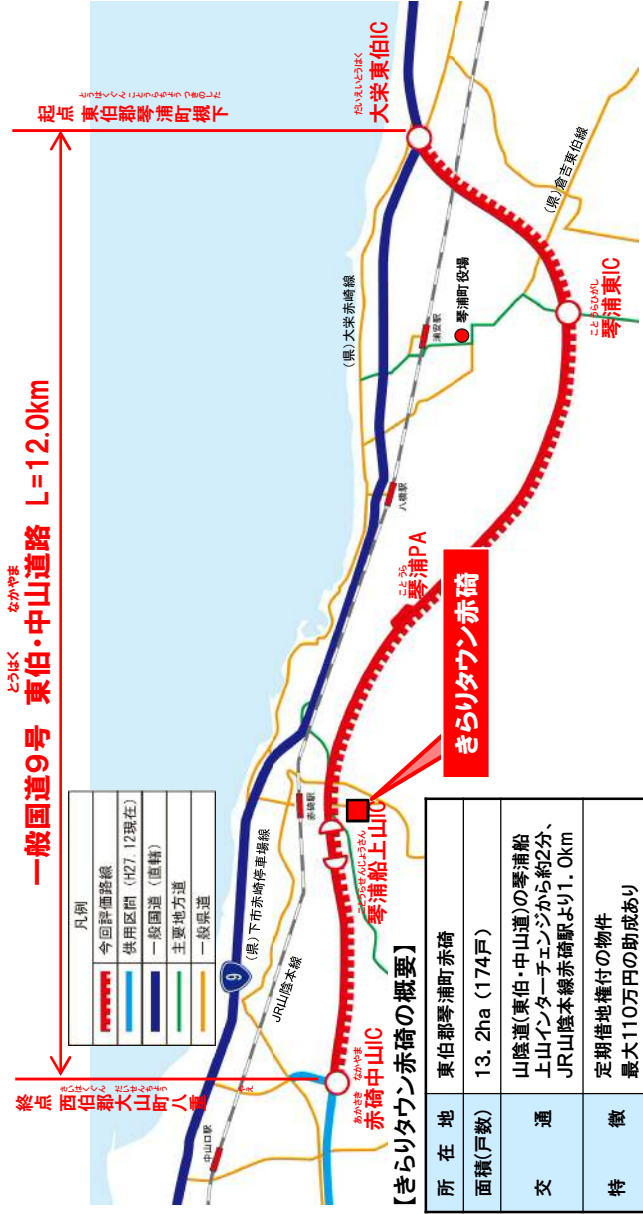
出典)※1 H24.2 鳥取中部ふさと広域連合消防局 東伯消防署アンケート調査結果  
 ※2 H27.1 鳥取中部ふさと広域連合消防局 東伯消防署アンケート調査結果

# 3. 開通前の状況及び整備効果

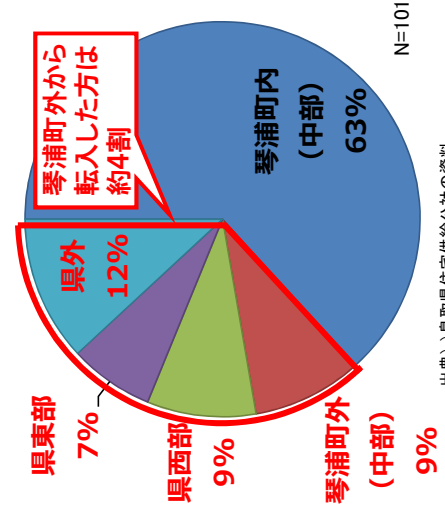
## 一般国道9号 東伯・中山道路

### 課題④ 沿線地域の活性化(1)

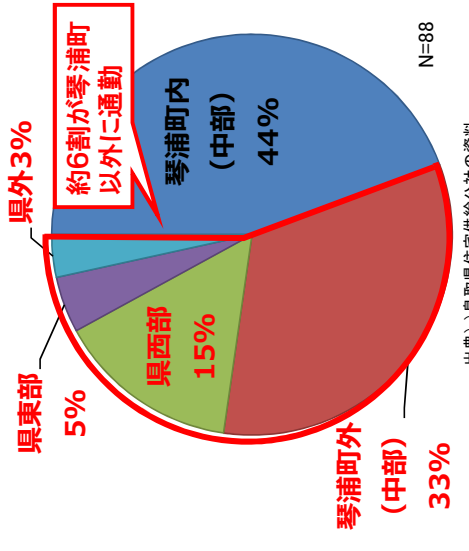
・琴浦船上山ICに近接する「きらりタウン赤碕」では、東伯・中山道路の開通により交通アクセスの利便性が大幅に向上したため、開通前後で住宅購入者が増加するなど、沿線地域における移住・定住の促進にも貢献。



### きらりタウン赤碕の転入前住所



### きらりタウン赤碕居住者の勤務先



### 地域の声

【きらりタウン赤碕の利便性】

- ・山陰道の琴浦船上山ICまで車で2分など交通利便性が高く、購入理由の一つとなっています。
- ・山陰道により米子や鳥取方面への乗り入れができ、交通の利便性が向上したことで通勤圏域も拡大しています。



鳥取県住宅供給公社  
(H27.11月にアンケート調査)

# 3. 開通前の状況及び整備効果

## 一般国道9号 東伯・中山道路

### 課題④ 沿線地域の活性化(2)

- ・当初は東伯・中山道路の開通により並行する国道9号離れが進むという危機感があつたが、地元関係者(NPO・商工会・自治体)が連携し沿線に立寄ってもらう様々な取り組みを実施。(例:H23.6に“KOTOURA元氣プロジェクト”を創設)
- ・沿線地域で取組むグルメイベント等も周知度が上がり遠方からも人が訪れるようになり地域の観光客数も増加している。

#### ◆ 鳴り石の浜プロジェクト ◆

打ち寄せる波によって石同士が「カラコロカラコロ」と心地の良い音がする不思議な海岸である特徴をいかし、H23.6にプロジェクトを立ち上げ海岸の整備や、海岸を舞台にした様々な活動を通して町内外にPR。



鳴り石の海岸

#### 取組例 石絵馬祈願のPR

よく鳴る(良くなる)縁起のよいものとして絵馬をみたくて海に流すもの  
**琴浦PAにて観光客にPR。**



石の絵馬

#### ◆ 琴浦町の観光協会 ◆

##### 取組例 観光商品のPR

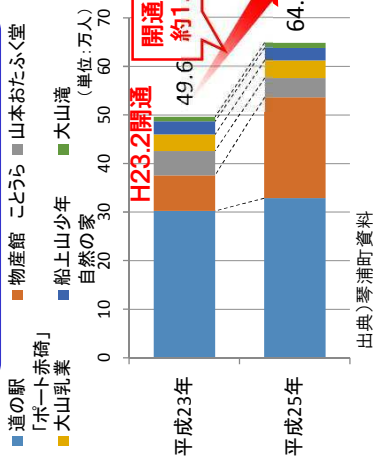
琴浦町の観光商品を旅行会社へPR  
 ■ H24.1.2月ツアー実施  
 河本家住宅特別公開 1/19・2/9・2/28  
 光の鏡絵 2/16・2/25・2/28  
 小泉八重を感じる 1/25・1/27・1/29  
 ※名古屋の旅行会社も視察



光の鏡絵



#### 琴浦町の観光入込客数



#### 開通後の経済効果

・観光客の増加に伴う  
 琴浦町の経済効果は…  
**約7億円** と試算※

※物産館ことらの平均単価、町内で給油したガソリン代より推計  
 ※琴浦町調べ

#### ◆ 琴浦グルメストリート ◆

##### 取組例 商品開発・PR

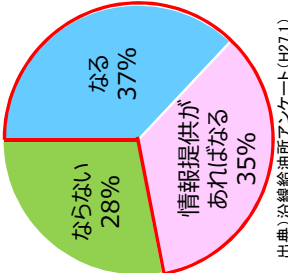
あごカツカレー



東伯・中山道路の開通を踏まえ、国道9号のロードサイド店の商業者が立ち上がり※、このエリアを琴浦グルメストリートと名づけ観光地活性化に向け商品開発やグルメイベント企画など、数多くのプロジェクトを展開している。

※「KOTOURA元氣プロジェクト」(H23.6創設)

Q. ガソリンスタンドに立寄ったことをきっかけに「周辺地域に行ってみよう」という気持ちになりますか？



給油所のレシートを沿線飲食店舗で見せれば特典付き!



あごカツカレー



小学校でグルメストリートと一緒に授業を行ったり、給食に出してもらったなど周知度の向上に取り組む。

#### 地域の声

- ・開通後は町外の観光客が増え、グルメストリートや鳴り石の浜などが国道9号に客を呼び寄せています。
- ・鳥取砂丘と水木しげるロードの中継地点となり、琴浦町へ立ち入る人が増えています。



琴浦町役場 (H27.12ヒアリング調査)



# 3. 開通前の状況及び整備効果

## 課題⑤ 地域産業の振興(1)

## 一般国道9号 東伯・中山道路

- ・東伯・中山道路の開通後には、交通アクセス性が向上したことで、山陰道の沿線地域の企業進出が増加。
- ・例えば当該地域の特性(砂丘荒廃農地)を活かした芝生企業に着目すると、輸送時間が短縮したことで品質の高い芝生の供給が可能となり、また通勤圏域が拡大したことで県西部での雇用確保にも貢献している。

### 地域の声

・輸送ルートについて、高速道路を利用する場合は、東伯・中山道路など無料区間を利用しています。  
 ・これにより、道路整備による輸送時間の短縮は、他の農産物と同様に鮮度を落とさずないためにも重要です。

### 東伯・中山道路の整備効果②(通勤圏域の拡大)

西部の割合が増加(主に東伯・中山道路を利用)

▲通勤圏域の拡大

### 東伯・中山道路の整備効果①(輸送時間の短縮)

日本芝の委託生産・販売を行っている他、地域特性を活かし砂丘荒廃農地を利用し、スポーツ用に適した西洋芝も直営で生産・販売。これは、組織として国内No2の生産面積(スポーツ用西洋芝の国内シェアは42%)。

### 中国地方ではマツダスタジアムの芝生にも活用

### 今後、鳥取方面へ拡大予定

### 山陰道沿線自治体※の県外企業進出状況

▲山陰道の整備に伴い企業進出が増加

▲方面別出荷量の推移

年次	東山地区	北山地区	九州地区	関東地区	関西地区	中京地区	四国地区
H20	10	10	10	10	10	10	10
H21	15	15	15	15	15	15	15
H22	20	20	20	20	20	20	20
H23	25	25	25	25	25	25	25
H24	30	30	30	30	30	30	30
H25	35	35	35	35	35	35	35
H26	40	40	40	40	40	40	40

▲方面別出荷量の推移

県名	出荷面積ha	出荷種類
鳥取県	717	502
徳島県	400	200
香川県	5,280	3,960

▲全国的芝生産量上位県(平成28年調べ)

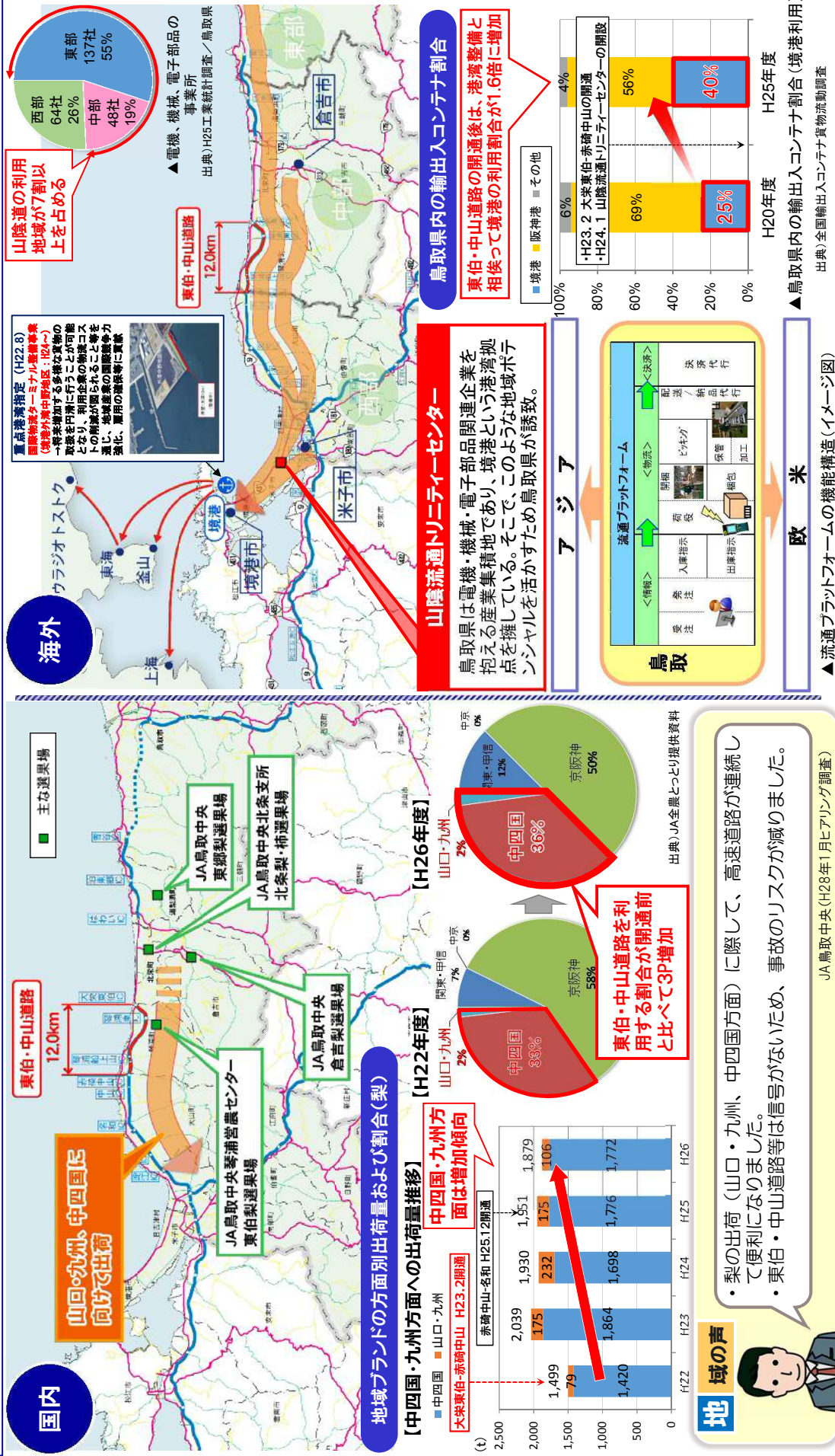
▲鳥取県は、作付面積・出荷面積ともに全国第2位!

出典(株)チュウブ提供資料

# 3. 開通前の状況及び整備効果

## 課題⑤ 地域産業の振興(2)

- ・開通後は「梨」の出荷ルートとして約4割が利用し、出荷量・割合(中四国・九州)も増加傾向など、地域産業の振興に貢献。
- ・電機・機械関連の企業も多く、“海外”取引をみると、輸出入コンテナ割合(境港利用)は開通前後で約1.6倍に増加。
- ・開通後は境港整備事業の効果も相俟って、境港の利用が増加。道路ネットワークと港湾機能が一体となった流通基盤として、調達コスト削減や時間短縮の面でメリットが高く、鳥取県内の企業(電機・機械関連等)の競争力強化に貢献。

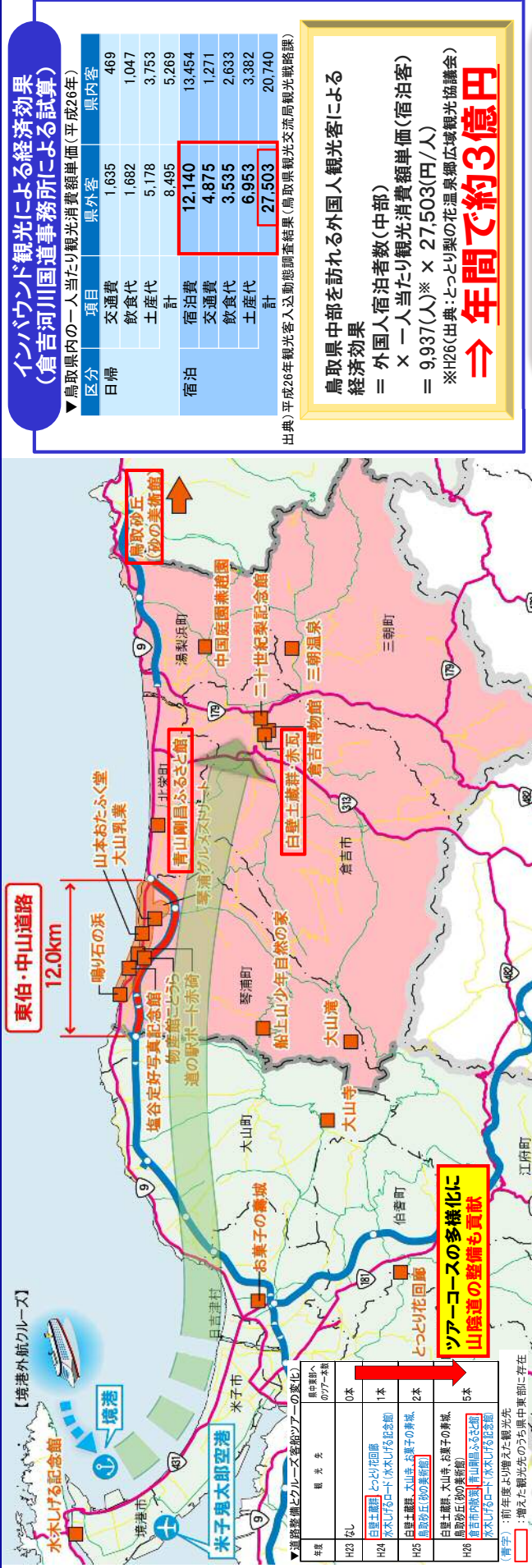


# 3. 開通前の状況及び整備効果

## 一般国道9号 東伯・中山道路

### 課題⑥ 観光の支援(インバウンド観光)

- 近年、境港および米子鬼太郎空港から入国する外国人も増加し、鳥取県中部を増加している外国人観光客も増加している中、観光客の移動を支える面で、東伯・中山道路がインバウンド観光の推進にも貢献している。
- 境港クルーズ客船の鳥取県中東部方面へのツアーコース多様化に、山陰道の整備も貢献。(例:新たな観光先の増加)



### インバウンド観光による経済効果 (倉吉河川国道事務所による試算)

項目	県外客	県内客
交通費	1,635	469
飲食代	1,682	1,047
土産代	5,178	3,753
計	8,495	5,269
宿泊	12,140	13,454
交通費	4,875	1,271
飲食代	3,535	2,633
土産代	6,953	3,382
計	27,503	20,740

出典)平成26年観光客入込動態調査結果(鳥取県観光交流局観光戦略課)

鳥取県中部を訪れる外国人観光客による経済効果

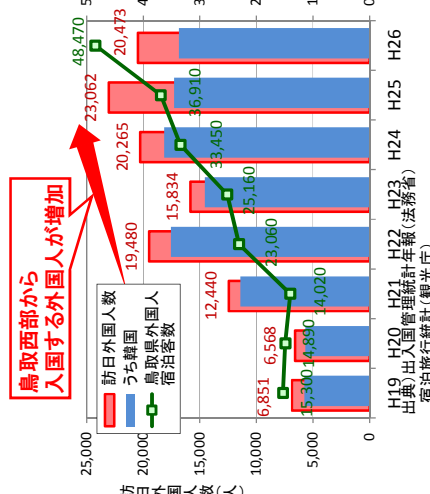
= 外国人宿泊者数(中部) × 一人当たり観光消費額単価(宿泊客)

= 9,937(人) × 27,503(円/人)

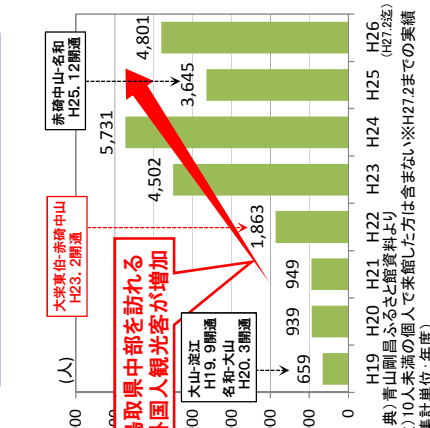
※H26(出典:とっとり梨の花温泉郷広域観光協議会)

⇒ **年間で約3億円**

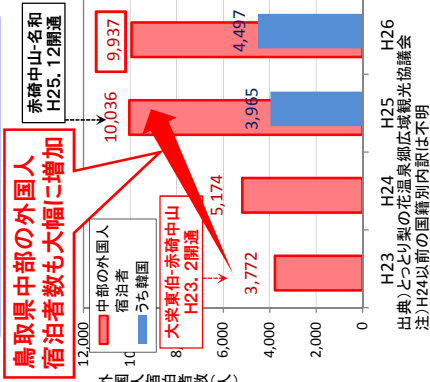
### 訪日外国人の推移 (境港・米子鬼太郎空港)



### 青山剛昌ふるさと館 (海外入館者の推移)



### 中部地方生活圏の外国人宿泊者数



### 地域の声

鳥取県中部の外国人宿泊客は、韓国が最も多いです。

これは、境港と韓国などを結ぶ定期貨客船やアジア航空を利用したツアーの宿泊地に県中部が組み込まれたことが考えられます。

東伯・中山道路など山陰道整備により、時間短縮効果や、渋滞によるストレスなく移動できるなど、観光客が来やすくなる環境が整備されました。

一般社団法人鳥取県観光推進機構 事務局長 (H27.12月ヒアリング調査)

### ① 費用的効果分析の算定基礎となった要因(費用、施設の利用状況、事業期間等)の変化

- ◇ 事業費 : 再評価時(平成20年度) 約559億円(完成4車線) → 事業完了時 451.5億円(暫定2車線)
- ◇ 交通量 : 再評価時将来交通量(平成42年) 22,600～23,300台/日(完成4車線)  
→ 現況交通量(平成24年) 10,700～12,300台/日(暫定2車線)
- ◇ 事業期間 : 再評価時(平成20年度) 平成10年度～平成32年度(完成4車線) → 事業完了時 平成10年度～平成23年度(暫定2車線)

### ② 事業の効果の発現状況

- ◇ 混雑度の減少、渋滞箇所(八橋東交差点、八橋駅前交差点)の解消
- ◇ 大型車交通の転換、死傷事故件数の減少
- ◇ 事故・災害発生時の迂回路の確保

### ③ 事業実施による環境の変化

- ◇ 大型車をはじめとする通過交通の転換による現道の自転車及び歩行者の安全性の確保、及び環境(CO2削減、騒音低減)

### ④ 社会経済情勢の変化

- ◇ 平成19年9月に名和・淀江道路(大山IC～淀江IC)が暫定2車線で供用。
- ◇ 平成20年3月に名和・淀江道路(名和IC～大山IC)が暫定2車線で供用。
- ◇ 平成21年6月に国際定期貨客船「DBSクルーズフェリー」が境港に就航。
- ◇ 平成25年12月に中山・名和道路および名和・淀江道路(赤碕中山IC～名和IC)が暫定2車線で供用。
- ◇ 平成27年6月に北条道路(はわいIC～大栄東伯IC)は「全区間を自専道で整備することが妥当」と判断。
- ◇ 平成20年から平成25年にかけて、「東伯着周辺・大山周辺」の観光客数は増加傾向。(約1.2倍:H20=1,749千人/年、H25=2,076千人/年)



### 【対応方針(案)】

- ・上記①～④の各視点から、本事業は暫定供用により、現時点では十分な効果を発揮しており、今後とも一般国道9号の交通混雑の緩和、安全で円滑な交通の確保などが見込まれることから、**改めて事後評価を実施する必要はない。**
- ・また、現時点では事業目的に見合った事業効果の発現が確認されたことから、**今後の改善措置の必要はない。**
- ・なお、東伯・中山道路の完成4車線整備については、現在進めている山陰道の一定のネットワーク整備後、今後の交通状況を踏まえて検討を行う。

◆前回評価時との比較

	前回評価 (H20再評価)	今回評価 (H27事後評価)	備考 (前回評価時からの主な変更点)
事業諸元	L=12.0km	L=12.0km	
計画交通量	22,600～23,300台/日	18,600～20,000台/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・完成4車線から当面暫定2車線へ変更</li> <li>・将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】に示された第二段階の改善を反映</li> </ul>
総事業費	約559億円	約452億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・完成4車線から当面暫定2車線へ変更</li> </ul>
総費用 (C)	590億円	614億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総費用の増加</li> <li>・供用年の変更 (H22年度暫定・H33年度完成供用からH22年度暫定供用)</li> <li>・維持管理費の変更</li> <li>・基準年の変更(H20基準からH27基準)</li> </ul>
総便益 (B)	1,814億円	1,415億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・完成4車線から当面暫定2車線へ変更</li> <li>・将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】に示された第二段階の改善を反映</li> <li>・基準年の変更(H20基準からH27基準)</li> </ul>
費用対効果 (B/C)	3.1	2.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総費用及び総便益を見直したため</li> </ul>

# ＜参考資料＞

## 一般国道9号 東伯・中山道路

・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。

### ◆投資効果(3便益による費用便益比) (億円)

項目	全体事業
費用(C)	614
事業費	564
維持管理費	50
便益額(B)	1,415
走行時間短縮便益	1,096
走行経費減少便益	196
交通事故減少便益	123
費用便益比	2.3

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。

### ◆道路の役割

#### ■道路の役割(+α)

- ①救急医療を考慮した効果[第三次医療施設への搬送時間(鳥取県立厚生病院～鳥取大学医学部付属病院)が短縮:65分→62分] ※1
  - ②物流効率化を支援[重要港湾へのアクセスが向上(倉吉市～境港):93分→90分] ※2
  - ③主要な観光地へのアクセス向上による効果[観光入込客数(青山剛昌ふるさと館):58千人/年(H22年度)→71千人/年(H26年度)] ※3
  - ④経済活動の支援[沿線自治体の進出企業数が増加:2(H22)→11(H24)] ※4
  - ⑤災害への備え[鳥取県の第1次緊急輸送道路に指定]
  - ⑥沿道環境の改善[NOX排出量:約25t/年(約0.2%)削減)、SPM排出量:約2t/年(約0.4%)削減] ※5
  - ⑦環境への影響を考慮した効果[例]約7,0千トン/年のCO2削減][+約4.9億円] ※5、※6
- 東伯・中山道路整備に伴う速度向上による地球環境(CO2)の改善効果を算出

- ※1 鳥取中部ふるさと広域連合消防局東伯消防署アンケート調査結果 (H24.2)
- ※2 プロローブデータ【平日:昼間12h】(開通前:平成22年4月～平成23年2月26日、開通後:平成24年4月～平成25年3月)
- ※3 青山剛昌ふるさと館資料 (H27.2までの実績)
- ※4 鳥取県商工労働部立地戦略課
- ※5 費用便益分析の対象範囲と同じエリアより試算
- ※6 【 】は、供用後50年間の便益額として試算した結果(参考値)

### ◆まとめ

計画交通量	総事業費	総費用(C)	3便益(B)	その他の便益	費用対効果(B/C) ( )内は総事業B/C
18,600台/日～20,000台/日	452億円	614億円	1,415億円	+α	2.3+α

※基準年:H27年

一般国道9号東伯・中山道路  
〔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 東伯・中山道路
事業主体	中国地方整備局

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現道等の年間損失時間 (人・時間) 及び削減率</li> <li>○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況</li> <li>○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況</li> <li>● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</li> <li>● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況</li> <li>● 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の状況</li> <li>● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況</li> <li>● 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況</li> </ul>	<p>区間b (当該区間/並行区間) について: (東伯郡琴浦町橋下～西伯郡大山町八重) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減時間: 約1,313千人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率: 約79.7削減 (1,647千人・時間/年⇒334千人・時間/年)</p> <p>バス会社の意見: 赤崎線 (倉吉駅～赤崎駅) については、東伯・中山道路が整備されたことで国道9号 (現道) の交通量が減少し、路線バスの運行がスムーズになった。(赤崎線: 日ノ丸バス1日14往復)</p> <p>対象駅: 倉吉駅 (特急停車駅)、対象自治体名: 大山町、改善状況 (大山町役場中山支所～倉吉駅、35分⇒32分)</p> <p>対象空港: 米子空港 (共用飛行場)、対象自治体名: 倉吉市、改善状況 (倉吉市役所～米子空港、90分⇒87分)</p> <p>対象港湾: 境港 (重要港湾)、対象自治体名: 倉吉市、改善状況 (倉吉市役所～境港、93分⇒90分)</p> <p>琴浦町、北栄町、湯梨浜町 (梨、巨峰、ピオーネなどを関西方面や中国・四国方面に出荷)</p>
物流効率化 の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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が解消</li> <li>○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果</li> <li>○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成 (又は一部形成) されたことによる効果</li> <li>○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果</li> <li>○ 中心市街地内で行われたことによる効果</li> <li>□ 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</li> <li>□ D10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</li> <li>□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発 (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) への連絡道路となった</li> </ul>	
都市の再生		



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	<p>国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高速自動車国道と並行する自専道 (A:路線) としての位置づけあり</li> <li><input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり</li> <li>■ 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</li> <li>■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短时间内で連絡する路線を構成する</li> <li><input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消</li> <li><input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消</li> <li>● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況</li> </ul>	<p>山陰自動車道</p> <p>倉吉市と米子市を連絡</p> <p>倉吉市と米子市を連絡 (東伯・中山道路の整備による所要時間の改善: 73分⇒70分)</p> <p>琴浦町から米子市へのアクセス性が向上 (52分⇒49分)</p>
個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況</li> <li>○ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果</li> <li>● 主要な観光地へのアクセス向上による効果</li> <li>○ 新規整備の公共施設と直結されたことによる効果</li> </ul>	<p>米子市方面から「青山剛昌ふるさと館」へのアクセス性が向上 年間観光客入り込み数: 58千人/年 (H22年度) → 71千人/年 (H26年度)</p>
2. 暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 歩行者・自転車のための生活空間の形成</li> <li>○ 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況</li> <li><input type="checkbox"/> 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た</li> <li><input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり</li> <li><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) 等の幹線道路において新たに無電柱化を達成</li> <li>● 三次医療施設へのアクセス向上の状況</li> </ul>	<p>対象となる三次医療施設: 鳥取大学医学部附属病院 アクセス向上が見込まれる自治体名: 倉吉市 (65分⇒62分)</p>
安全で安心できる暮らしの確保		

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
3. 安全 安全な生活 環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況</li> <li>○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況</li> <li>□ 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が解消</li> </ul>	
災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> </ul>	鳥取県の第一次緊急輸送道路に位置付け（一般国道9号） 代替する緊急輸送道路：東伯・中山道路 代替する区間：東伯郡琴浦町槻下～西伯郡大山町八重
4. 環境 地球環境の 保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 並行する高連ネットワークの代替路線として機能</li> <li>□ 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</li> <li>□ 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が解消</li> </ul>	
生活環境の 改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</li> <li>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</li> </ul>	CO2排出削減量：7千t/年（整備なし3,676千t/年、整備あり3,669千t/年） 評価対象区間（現道/並行区間等）：（費用便益分析の対象範囲と同じ） NOx排出削減量：25t/年（整備なし11,365 t/年⇒整備あり11,340t/年） 評価対象区間（現道/並行区間等）：（費用便益分析の対象範囲と同じ） 排出削減量：2t/年（整備なし550t/年⇒整備あり548t/年）
5. その他 他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況</li> <li>○ その他、環境や景観上の効果</li> <li>● 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果</li> <li>● 他機関との連携プログラムに関する効果</li> <li>○ 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</li> </ul>	隣接する中山・名和道路（山陰自動車道）と一体となって、山陰地方の高規格幹線道路ネットワークを形成 鳥取県の将来ビジョン（県内の時間的距離を短縮）
その他		

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
一般国道9号	東伯・中山道路	L=12km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
18600~20000	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27年度		
単純合計	433億円	97億円	530億円
基準年における 現在価値(C)	564億円	50億円	614億円

## 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27年度			
供用年	平成23年度			
単年便益 (初年便益)	42億円	7.5億円	5.1億円	55億円
基準年における 現在価値(B)	1,096億円	196億円	123億円	1,415億円

## ③ 結果

費用便益比(事業全体)	2.3
経済的純現在価値(事業全体)	801億円
経済的内部収益率(事業全体)	9.0%

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。

# 交通状況の変化

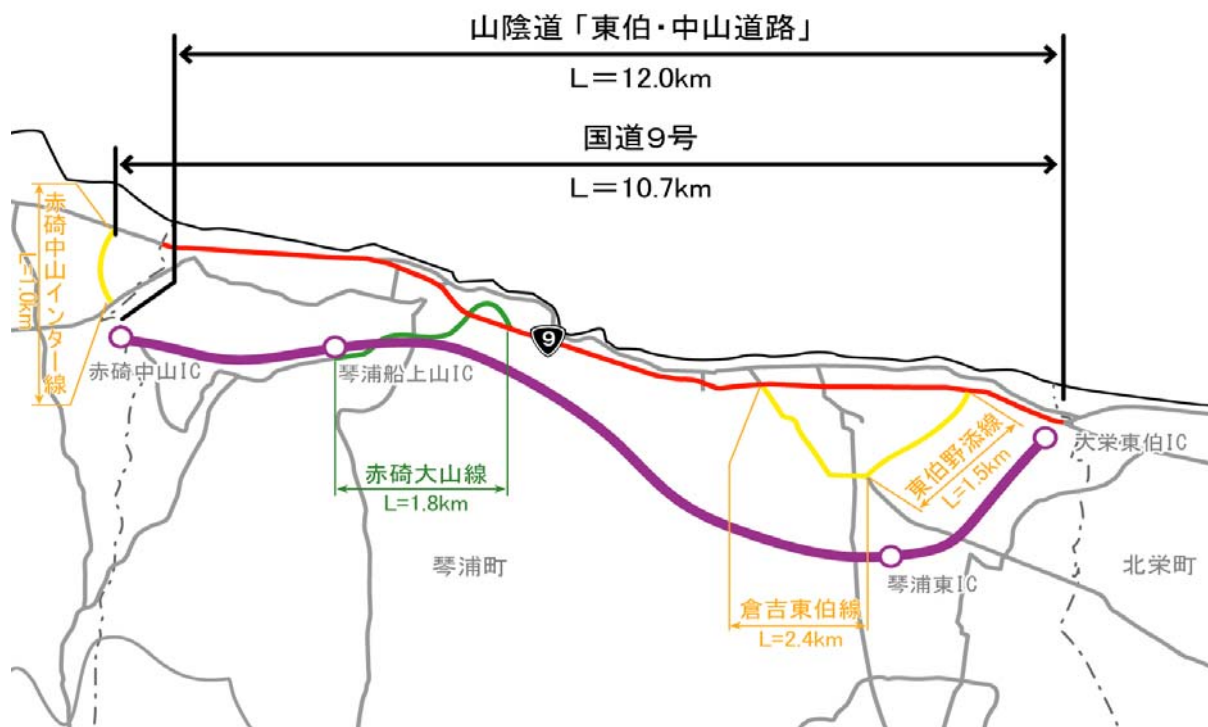
様式-3①

## 事業名: 東伯・中山道路

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 12.0km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	19,700	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	10	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	40.12	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	国道9号 : 10.7km	交通量	[台/日]	29,600	15,100
		走行時間	[分]	20	15
		走行時間費用	[億円/年]	109.35	41.30
	倉吉東伯線 : 2.4km	交通量	[台/日]	14,400	1,400
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	10.04	0.82
	東伯野添線 : 1.5km	交通量	[台/日]	12,000	1,900
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	3.99	0.55
	赤碕中山インター線 : 1.0km	交通量	[台/日]	15,700	3,300
		走行時間	[分]	2	1
		走行時間費用	[億円/年]	4.93	0.78
	赤碕大山線 : 1.8km	交通量	[台/日]	2,600	100
		走行時間	[分]	2	2
		走行時間費用	[億円/年]	1.23	0.05
③その他道路合計 : 5507.2km	走行時間費用	[億円/年]	5,306.41	5,308.96	
			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
合計: 5536.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,435.96	5,392.58	43.37

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



様式記入上の留意点

1. 再評価では、事業全体分、残事業分それぞれ作成する。

# 費用便益分析の条件

事業名：東伯・中山道路

(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	H27年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42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
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"/>
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) 考慮した理由を記載 ( )台トリップ/日
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)	
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"/>

(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 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する 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	<input type="checkbox"/>
	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 採用した冬期日数の考え方を記載	( ) 日
			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				

(4)

		項目	チェック欄	
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	■	
		標準投資パターンを採用	□	
		その他(概略事業計画による値を採用 )	□	
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載		
		実績値に基づき維持管理費を算出		
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である		
	当該道路整備が行われない場合の費用	考慮しない		■
		考慮する		□
		考慮する場合のみ	事業費を考慮	□
			維持管理費を考慮	□
その他				
4. その他				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				



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: 東伯・中山道路

採用単価の根拠		一般国道(雪寒費含む)	
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
0.17	12.0	2.08	

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
-13年目	H10	1.9479	109.9	2.38	3.84		
-12年目	H11	1.8730	108.4	0.48	0.75		
-11年目	H12	1.8009	107.2	5.37	8.21		
-10年目	H13	1.7317	105.7	19.41	28.97		
-9年目	H14	1.6651	103.8	14.96	21.86		
-8年目	H15	1.6010	102.3	49.75	70.93		
-7年目	H16	1.5395	101.0	51.06	70.90		
-6年目	H17	1.4802	99.6	51.40	69.59		
-5年目	H18	1.4233	98.7	52.14	68.50		
-4年目	H19	1.3686	97.6	40.03	51.14		
-3年目	H20	1.3159	96.8	53.15	65.82		
-2年目	H21	1.2653	95.6	46.67	56.27		
-1年目	H22	1.2167	93.7	46.23	54.69		
供用開始年次	H23	1.1699	92.1	0.10	0.11	1.93	2.23
1年目	H24	1.1249	91.3			1.93	2.17
2年目	H25	1.0816	91.1			1.93	2.09
3年目	H26	1.0400	91.1			1.93	2.01
4年目	H27	1.0000	91.1			1.93	1.93
5年目	H28	0.9615	91.1			1.93	1.86
6年目	H29	0.9246	91.1			1.93	1.78
7年目	H30	0.8890	91.1			1.93	1.72
8年目	H31	0.8548	91.1			1.93	1.65
9年目	H32	0.8219	91.1			1.93	1.59
10年目	H33	0.7903	91.1			1.93	1.53
11年目	H34	0.7599	91.1			1.93	1.47
12年目	H35	0.7307	91.1			1.93	1.41
13年目	H36	0.7026	91.1			1.93	1.36
14年目	H37	0.6756	91.1			1.93	1.30
15年目	H38	0.6496	91.1			1.93	1.25
16年目	H39	0.6246	91.1			1.93	1.21
17年目	H40	0.6006	91.1			1.93	1.16
18年目	H41	0.5775	91.1			1.93	1.11
19年目	H42	0.5553	91.1			1.93	1.07
20年目	H43	0.5339	91.1			1.93	1.03
21年目	H44	0.5134	91.1			1.93	0.99
22年目	H45	0.4936	91.1			1.93	0.95
23年目	H46	0.4746	91.1			1.93	0.92
24年目	H47	0.4564	91.1			1.93	0.88
25年目	H48	0.4388	91.1			1.93	0.85
26年目	H49	0.4220	91.1			1.93	0.81
27年目	H50	0.4057	91.1			1.93	0.78
28年目	H51	0.3901	91.1			1.93	0.75
29年目	H52	0.3751	91.1			1.93	0.72
30年目	H53	0.3607	91.1			1.93	0.70
31年目	H54	0.3468	91.1			1.93	0.67
32年目	H55	0.3335	91.1			1.93	0.64
33年目	H56	0.3207	91.1			1.93	0.62
34年目	H57	0.3083	91.1			1.93	0.60
35年目	H58	0.2965	91.1			1.93	0.57
36年目	H59	0.2851	91.1			1.93	0.55
37年目	H60	0.2741	91.1			1.93	0.53
38年目	H61	0.2636	91.1			1.93	0.51
39年目	H62	0.2534	91.1			1.93	0.49
40年目	H63	0.2437	91.1			1.93	0.47
41年目	H64	0.2343	91.1			1.93	0.45
42年目	H65	0.2253	91.1			1.93	0.43
43年目	H66	0.2166	91.1			1.93	0.42
44年目	H67	0.2083	91.1			1.93	0.40
45年目	H68	0.2003	91.1			1.93	0.39
46年目	H69	0.1926	91.1			1.93	0.37
47年目	H70	0.1852	91.1			1.93	0.36
48年目	H71	0.1780	91.1			1.93	0.34
49年目	H72	0.1712	91.1	-46.90	-8.03	1.93	0.33
合計				386.23	563.57	96.50	50.41

単純事業費計				433.13		96.50	
--------	--	--	--	--------	--	-------	--

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、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。

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。

