

新規事業採択時評価結果（平成17年度新規着工準備箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：鈴木 克宗

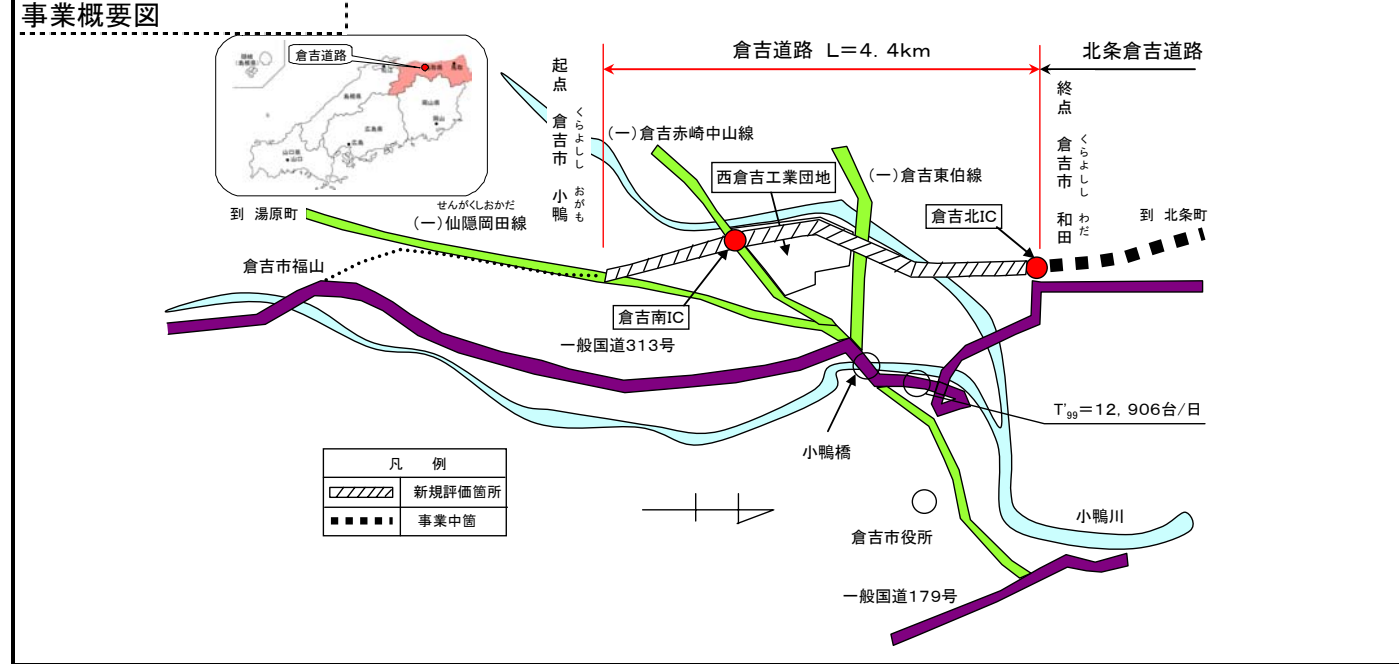
事業の概要

事業名	一般国道313号倉吉道路	事業区分	一般国道	事業主体	鳥取県
起終点	自：鳥取県倉吉市小鴨 至：鳥取県倉吉市和田	延長	4.4 km		

事業概要
北条湯原道路は、鳥取県東伯郡北条町から岡山県真庭郡湯原町へ至る延長約50kmの地域高規格道路である。倉吉道路は、北条湯原道路の一部を構成し、山陰自動車道及び米子自動車道等と一体となって、広域交通ネットワークを形成する延長4.4kmの2車線バイパスである。

事業の目的、必要性
倉吉道路は、線形不良及び人家連担等による渋滞や事故の緩和を図るとともに、沿線の工業団地との連携による地域開発事業の支援が期待されていること等から、早急にバイパス整備を行う必要がある。

全体事業費	9.5億円	計画交通量	12,100台/日
-------	-------	-------	-----------



関係する地方公共団体等の意見
倉吉道路は、第9次倉吉市総合計画の「交流を施す都市基盤づくり」の主要施策として位置付けられており、また、県中部地域と岡山県真庭地域の連携強化、工業団地等の地域開発事業の支援が期待される本事業に対しての地元の期待は大きく、倉吉市長を会長とする「一般国道313号地域高規格道路整備促進協議会」を設立している。平成16年7月5日の総会においては、積極的な要望活動等についての決議がなされている。

事業採択の前提条件
費用対便益：便益が費用を上回っている。
円滑な事業執行の環境：地元推進体制が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.3	総費用 82億円 (事業費: 77億円 維持管理費: 5億円)	総便益 189億円 (走行時間短縮便益: 161億円 走行費用減少便益: 16億円 交通事故減少便益: 12億円)	基準年 平成16年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.2 (交通量-10%)	B/C=2.7 (交通量+10%)		
		事業費変動	B/C=2.5 (事業費-10%)	B/C=2.1 (事業費+10%)		
	事業期間変動	B/C=2.5 (事業期間-20%)	B/C=2.1 (事業期間+20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	線形不良や人家連担による市街地の慢性的な渋滞を解消する。 渋滞損失時間の改善 約507万人時/年 → 約478万人時/年 1kmあたり渋滞損失時間 約4.8万人時/年km (現況) 鳥取県平均: 約0.9万人時/年km (約5.3倍) 全国平均: 約2.0万人時/年km (約2.4倍) 渋滞度曲線 鳥取県内センサス区間の上位2割に含まれる。 その他の特徴 鳥取県内北条湯原道路区間の国道(313号)中第1位の渋滞損失時間		
		事故対策	○	線形不良や人家連担により多発している事故を解消する。 死傷事故率 約82件/億台キロ (現況) (死傷事故率比(県内平均比)1.63(現況)) 鳥取県平均: 約50.3件/億台キロ (約1.6倍) 全国平均: 約119.9件/億台キロ (約0.7倍) 事故率曲線 鳥取県内区間の上位2割に含まれる。 その他の特徴 通過交通が排除され、現道の安全性が向上する。		
	歩行空間	-	注目すべき影響はない。			
	社会全体への影響	住民生活	○	高次医療施設へのアクセス向上(三次医療施設: 県立中央病院(鳥取市)) (関金町~県立中央病院の所要時間79→67分)		
地域経済		○	地域開発事業(西倉吉工業団地)支援による地域経済の活性化 (国道9号~西倉吉工業団地の所要時間20→8分)			
災害		○	緊急輸送道路(1次ルート)の機能強化が図られる。			
環境		○	CO2の年間排出量が3,219t/年削減される。 通過交通の排除による渋滞の軽減により、沿道環境の改善が図られる。			
	地域社会	○	市町村合併後の旧市町間を結ぶ基幹道路として、新市の地域間連携に寄与する。 (倉吉市・関金町(H17.3.22合併))			
事業実施環境	-	注目すべき影響はない。				

採択の理由

費用便益費が2.3と、便益が費用を上回っているとともに、地元推進体制も整っていることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間及び事業実施による改善はともに大きく、渋滞対策の必要性・効果が高く、住民生活、地域経済等に対する改善効果が大きいと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

※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。