

平成26年度 鳥取県公共事業評価委員会 質問事項等整理表

◇ 第4回(平成26年10月27日 開催)

【国道181号(佐川～根雨原工区)社会資本整備総合交付金事業】(調査審議での質問)

質問	質問内容	回答又は処理	摘要
1	現地視察の際に、現況交通量は7,200台/日であるが、企業の進出や高速道路の維持管理費用による料金見直し等の影響により、8,700台/日に増加するとの説明に聞こえた委員もあったのではないかと。今回の推計(8,100台/日)にはこれらを加味されているのか？	企業進出や高速道路の料金見直し等の影響は加味していない。	
2	この区間の道路整備による短縮時間をお示し願いたい。	次回委員会で説明する。	【宿題】
3	ルート比較のコストには補償費も含まれているのか？	1頁後の資料にある「概算用地費」に含めている。	
4	事業完了後の維持管理費は？	鳥取県で一律に決めている。県管理の国道については4.6百万円/年/kmを見込んでいる。	
5	米子道の迂回路になるとのことだが、事業区間外には要対策箇所はないのか？	要対策箇所は存在しないが、部分的に曲線半径が小さい箇所はあったと認識している。	
6	B/Cは計算していないのか。	現在算定中である。次回委員会で説明する。	【宿題】
7	バイパスができた後、現道はどうなるのか。 ダブルで維持管理費がかかるのではないかと？	一般的にバイパス整備後の現道は市町村道に移管する。今回も現道は町道へ移管の方向で調整中。 町道となれば管理のレベルが下がり維持管理費が安くなると思われる。	

一般国道181号 (佐川～根雨原工区)

平成26年度公共事業評価委員会(第5回)
説明資料

1. 短縮時間

国道181号(佐川～根雨原工区)

○現道

- ・距離 $L=2.05\text{km}$
- ・走行速度 $V=50.0\text{km/h}$ (H22センサス調査)

○バイパス

- ・距離 $L=1.55\text{km}$
- ・走行速度 $V=60.0\text{km/h}$ (設計速度)

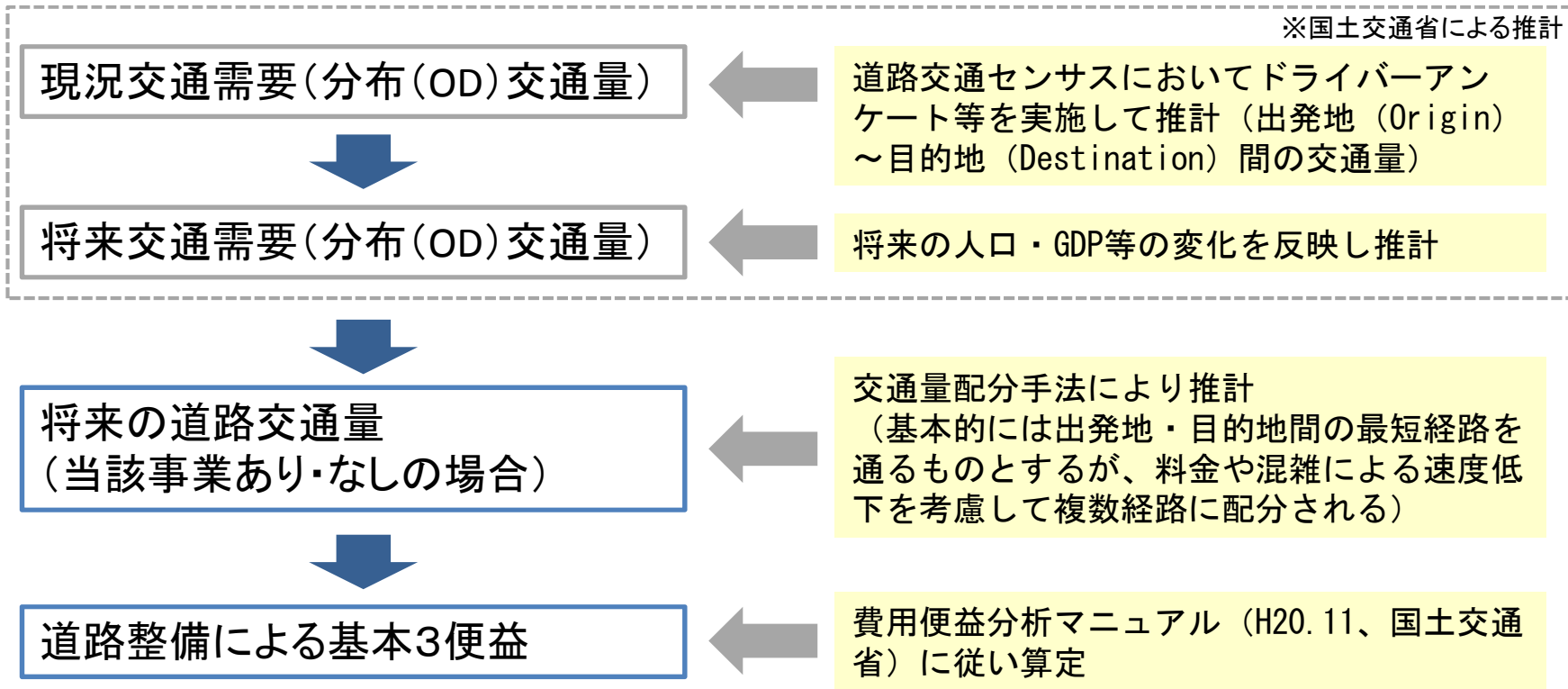
○道路整備による短縮時間

$$2.05(\text{km}) / 50.0(\text{km/h}) - 1.55(\text{km}) / 60.0(\text{km/h}) \\ = 0.9(\text{分})$$

2. 基本便益分析

国道181号(佐川～根雨原工区)

○基本便益の算定フロー



走行時間短縮便益

道路各区間の走行時間に時間価値原単位を乗じて走行時間費用を算定

走行経費減少便益

燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等を対象に走行経費を算定

交通事故減少便益

交通事故による社会損失額(人的・物的損害額、事故渋滞損失)を算定

※それぞれ、総走行時間費用・走行経費・事故による社会損失について、道路整備がある場合とない場合との差を便益として算定。

3. 基本便益分析結果

国道181号(佐川～根雨原工区)

○費用便益分析結果(基本便益のみ)

基準年		H26	
供用年		H36	
延長		1.55km	
設計速度		60km/h	
将来交通量(H42)	整備あり	81百台/日	
	(整備なし)	80百台/日	
費用	事業費	28.14億円	
	維持修繕費	1.03億円	
	計(C)	29.17億円	
便益	直接便益	走行時間短縮便益	32.76億円
		走行経費減少便益	3.15億円
		交通事故減少便益	1.13億円
	計(B)	37.04億円	
費用便益比	(B/C)	1.27	

※費用および便益の値は、基準年(H26)における現在価値。