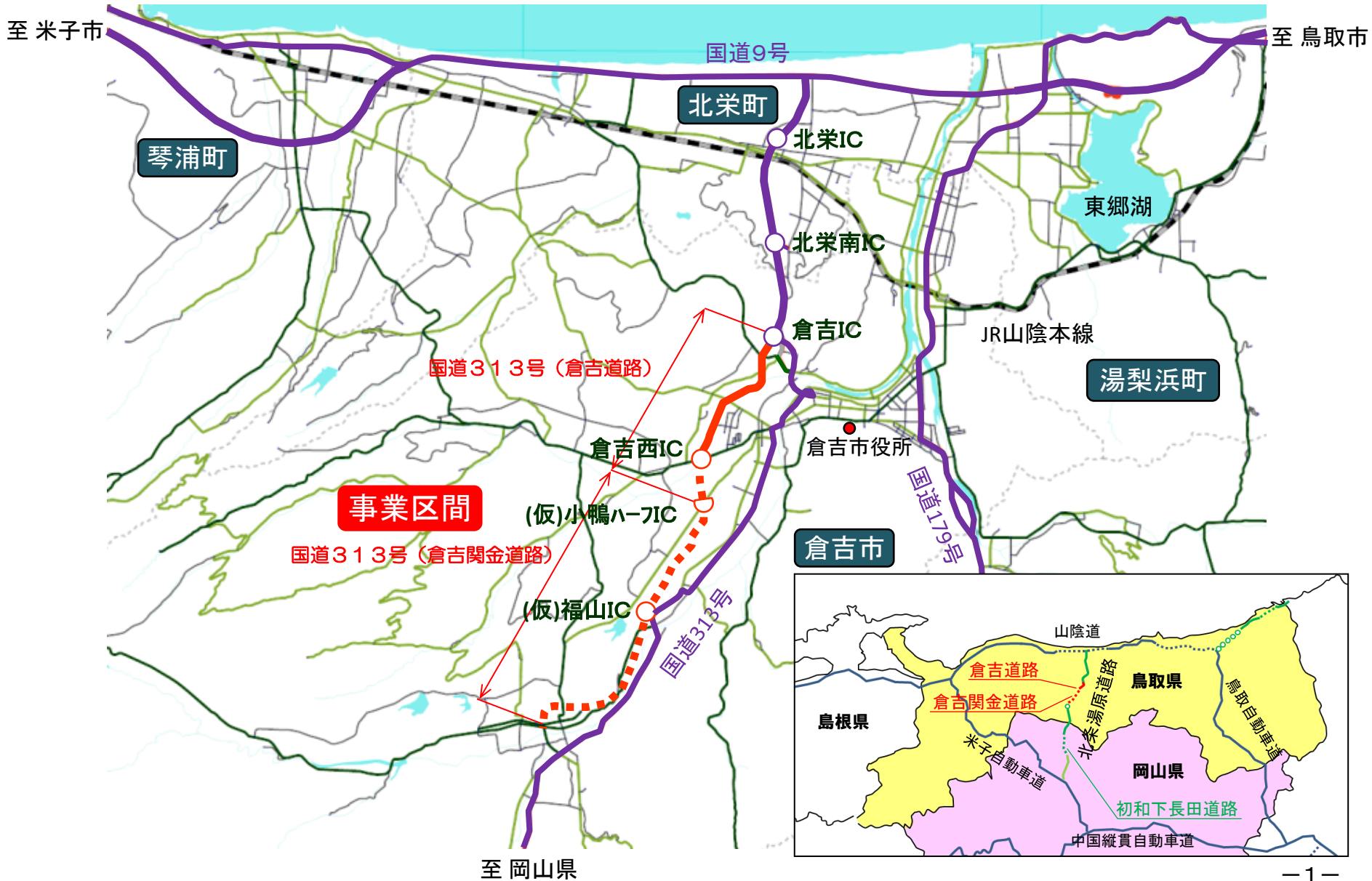


一般国道313号(倉吉関金道路)

平成26年度公共事業評価委員会(第5回)
説明資料

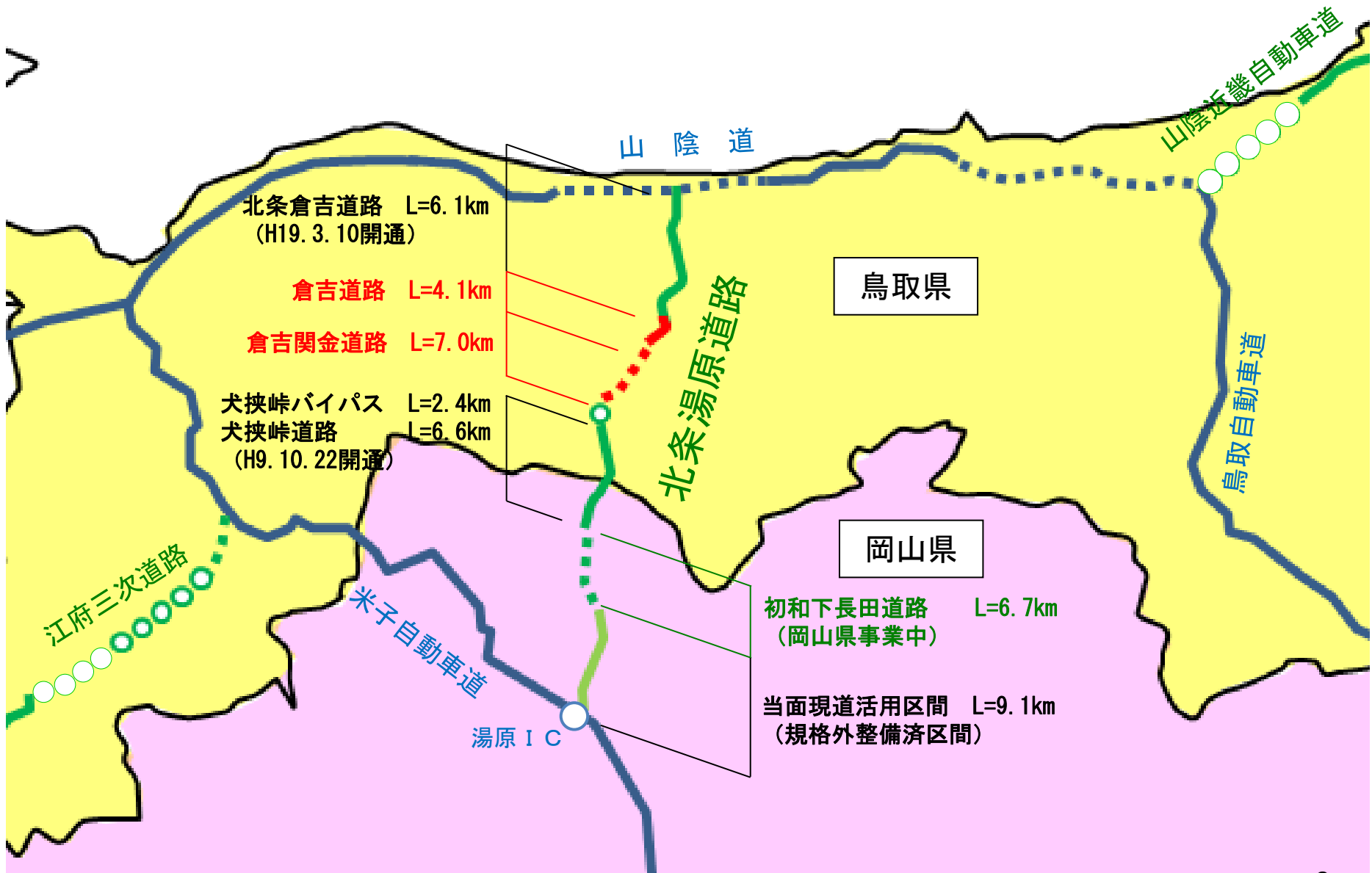
1. 位置図

国道313号(倉吉関金道路)



2. 北条湯原道路の状況

国道313号(倉吉関金道路)



3. 整備の目的①

地域間連携強化

○当該道路の整備により、岡山県真庭地方生活圏と鳥取県中部地方生活圏は、日常生活はもとより、刊行・産業等での交流強化が期待されている。

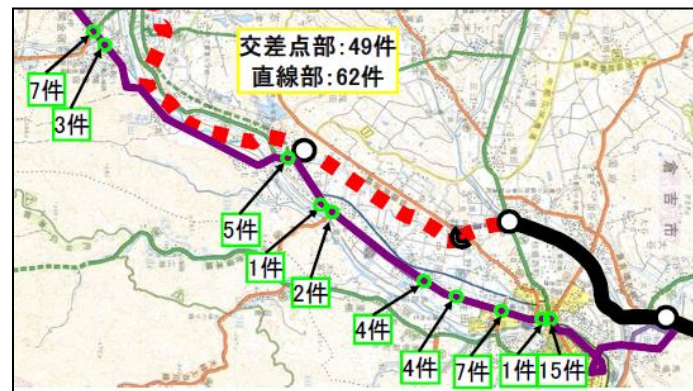


事故多発区間の解消

○当該区間は、沿線に集落も多く、学校も立地していることから、歩行者の利用も多いが、人家や商店が連担しているため、歩道幅員も狭く、歩行者にとって、危険な状況となっている。

○現道区間では、域内交通と通過交通が混在することにより、交通事故が多発している。

○倉吉関金道路の整備により、交通流を分離させることにより、交通事故の減少が期待される。



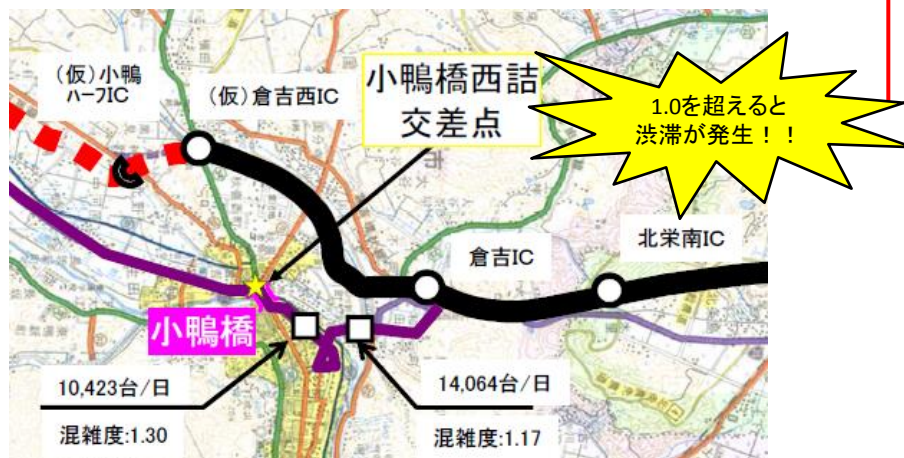
3. 整備の目的②

渋滞箇所の解消

- 小鴨橋西詰交差点は、倉吉市南部・西部と倉吉市市街地や国道9号を結ぶ位置にあり、朝夕を中心に慢性的に渋滞している。
- また、現道部も混雑度が1.0を超えているなど、渋滞が頻発している。
- 倉吉道路の整備により、交通流を分散化させることにより、渋滞の解消を図ることができる。

混雑率の概念図

混雑率	平常時 (平均的な交通量の時間帯)	ピーク時 (朝、夕等の交通量の多い時間帯)
0.50	閑散とした交通量であり、渋滞もななくスムーズな走行ができる。	車台の別になって走行することが多い交通量が多いためのピーク時
1.00	走行間隔が大きく、スムーズに走る事ができる。	連続した車列ができるが、ノロノロすることなく走行することができる。
1.50	渋滞は生じないが速度低下の状態となり、事故が発生やすくなる。	渋滞が生じ、ノロノロ運転が続く状態となる。また、発車も通過する際においても数回待ちとなる。



物流の効率化

- 路線周辺に立地する「西倉吉工業団地」や県中部特産の「大栄スイカ」、「二十世紀梨」の選果場と主要出荷先である京阪神地域を最短で結ぶことにより、物流の効率化を図ることができる。



4. 平面図・断面図

国道313号(倉吉関金道路)

国道313号(倉吉関金道路)

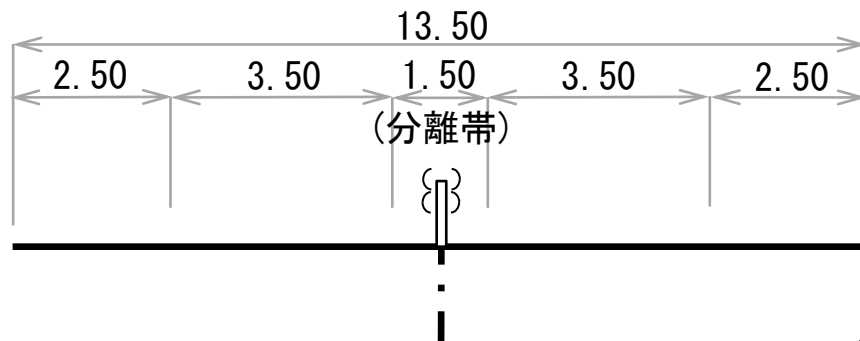
計画延長 L=7.0km

Ⅱ期区間 L=4.0km

Ⅰ期区間 L=3.0km

倉吉道路

(事業中) (開通済)



5. 現況写真①

国道313号(倉吉関金道路)

航空写真



5. 現況写真②

国道313号(倉吉関金道路)

工事状況写真



6. 事業の内容

国道313号(倉吉関金道路)

(事業の概要)

- 計画延長 : L=7,010m (バイパス)
- 計画幅員 : W=7.0(13.5)m (完成2車線)
- 道路規格 : 第1種第3級
- 設計速度 : 80km/h
- 7,800~9,800台/日**
- 計画交通量 : ~~7,000~10,000台/日~~(H42推計)
- 事業期間 : 平成23年度 ~ 平成35年度
- 総事業費 : ~~12,360百万円~~ **16,660百万円**

(費用対効果分析の要因変化)

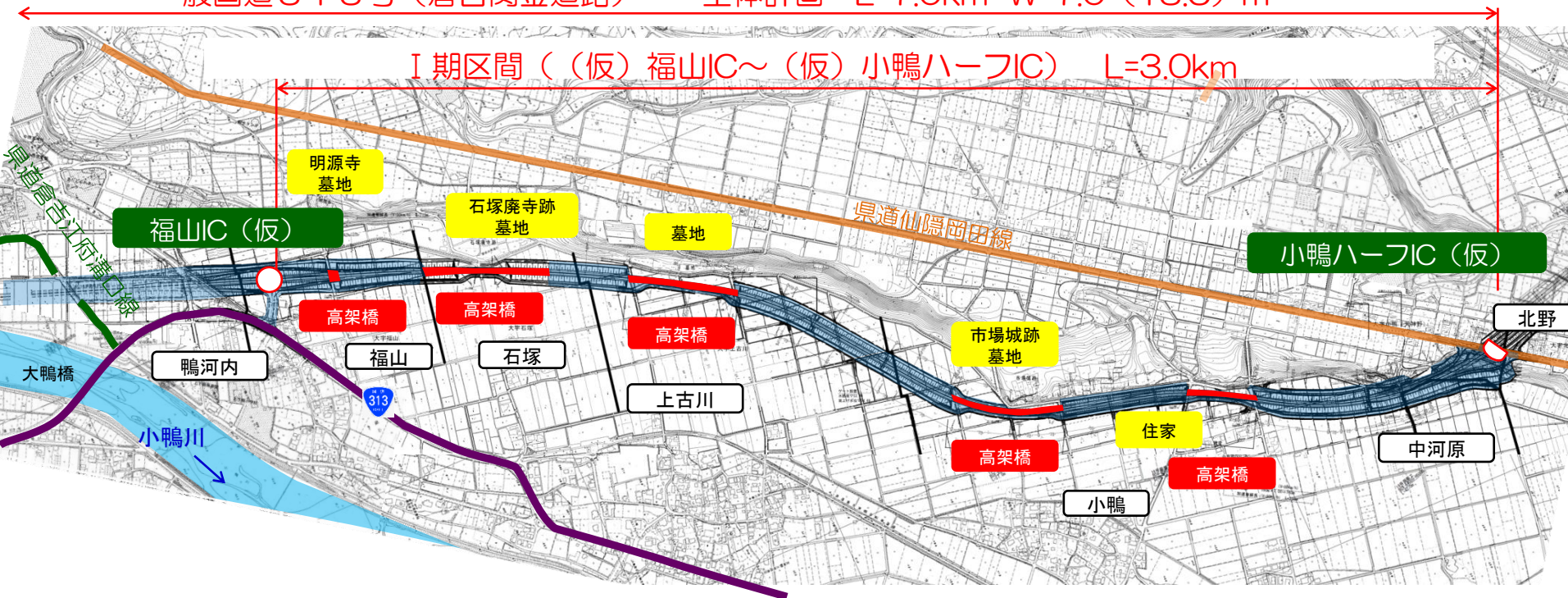
- 費用(C) : 詳細設計に伴う構造物変更(4,300百万円の増)
- 効果(B) : 将来交通量の見直しに伴う直接便益の再算定
(走行経費節減、走行時間短縮、事故減少)
- 費用対効果分析の結果 : **B/C=2.33 1.90**

7. 増額理由

国道313号(倉吉関金道路)

一般国道313号(倉吉関金道路) 全体計画 L=7.0km W=7.0 (13.5) m

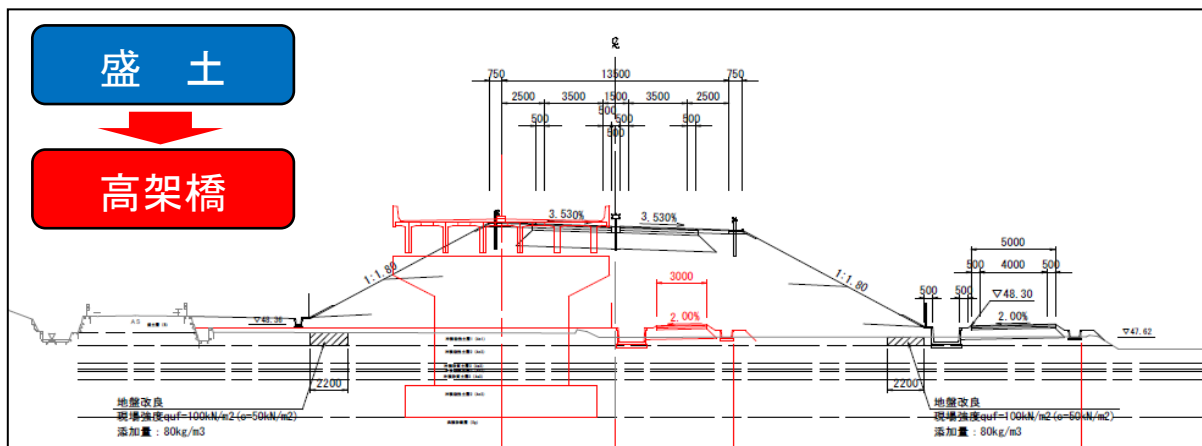
I期区間(仮)福山IC~(仮)小鴨ハーフIC L=3.0km



○事業費増

4, 300百万円の増

本事業により地区と墓地を分断する箇所や、道路が住家に近接する箇所など計5箇所において、盛土構造を高架構造へ変更



8. 基本便益分析

国道313号(倉吉関金道路)

○費用便益分析結果

基準年			H22	H26
供用年			H36	H36
延長			7.01km	7.01km
設計速度			80km/h	80km/h
将来交通量 (H42)	整備あり	(仮)小鴨ハ-7IC~(仮)福山IC	100百台/日	98百台/日
		(仮)福山IC~関金宿	70百台/日	78百台/日
	(整備なし)		—	—
費用	事業費		96.48億円	127.76億円
	維持修繕費		4.93億円	4.74億円
	計(C)		101.41億円	132.50億円
便益	直接便益	走行時間短縮便益	198.84億円	200.59億円
		走行経費減少便益	19.88億円	30.45億円
		交通事故減少便益	17.06億円	21.28億円
	計(B)		235.78億円	252.32億円
費用便益比	(B/C)		2.33	1.90

※費用および便益の値は、基準年(H22、H26)における現在価値。