

## 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3回(平成26年10月9日 開催)

【3・4・32号 両三柳中央線(一般県道東福原樋口線)(調査審議での質問)

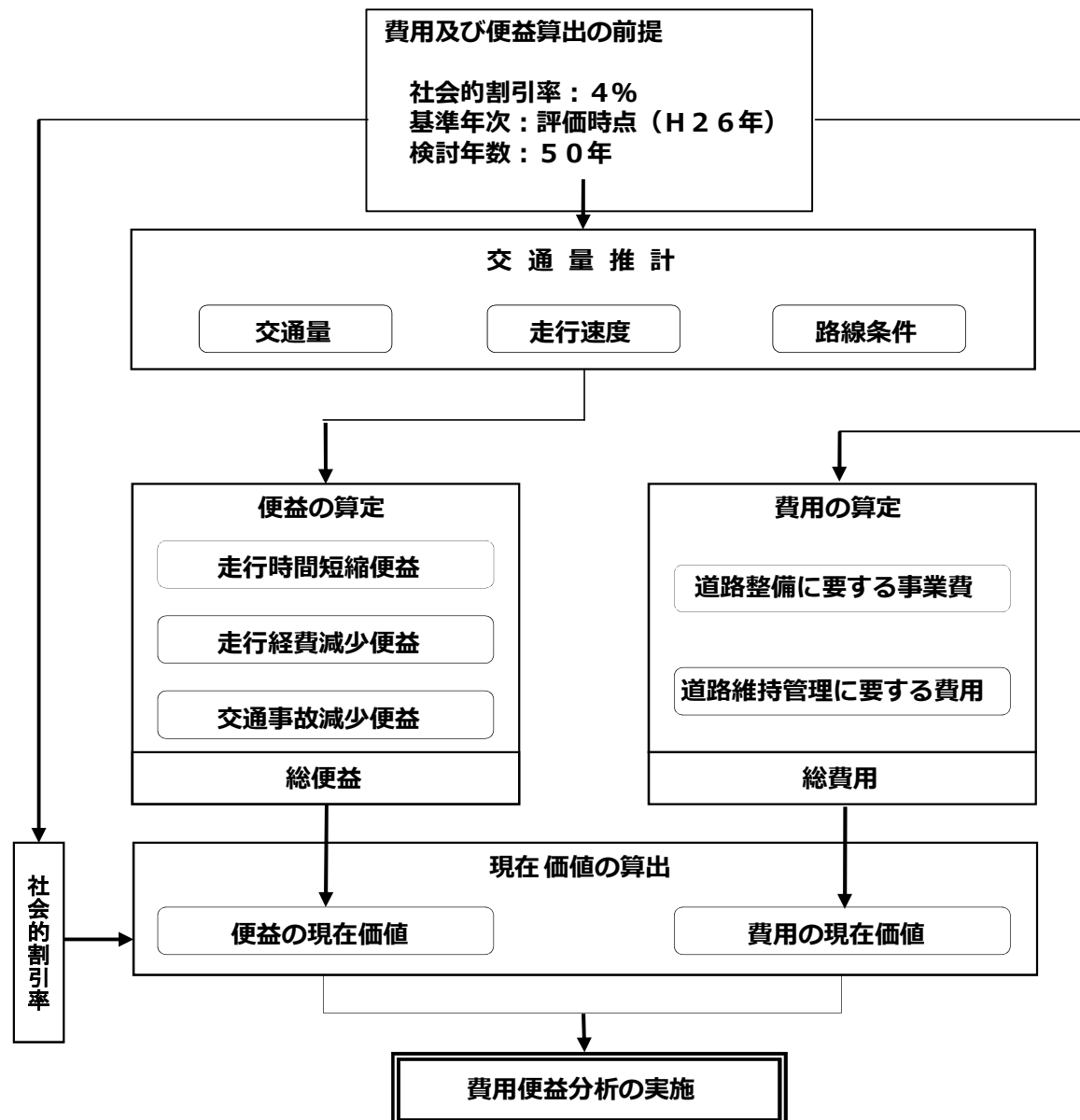
質問	質問内容	回答又は処理	摘要
1	現在、北側(マルイ~ローソン)には歩道が設置してあるが、南側には歩道分が拡幅となるのか。	現在の北側にある歩道は幅員が不足している。北側を固定して必要幅員を南側に拡幅する。	
2	現道は狭いが、市道安倍三柳線より境港側の整備は不要ではないか。	市道安倍三柳線より境港側を整備しない場合の交通量推計は行っていないが、境港側区間のH42交通量推計は59百台あるので、決して不要な道路ではないと思う。	
3	工事はどこから着手するのか。	今回整備区間の両端の交差点改良から工事を行う予定としている。その後は用地交渉にもよるが、現道拡幅部分を整備し、最後にバイパス部の整備に着手したい。	
4	市道安倍三柳線との関連は？	市道安倍三柳線との交差部分の実施にあたり、時期を調整していく必要があると思う。	
5	バイパス側に博愛病院の病棟があるが、騒音の問題は？	騒音に関する病院管理者から特段の意見はなかった。	
6	加茂公民館の移転が必要となるとのことだが、代替地の選定で事業期間が延びるのでは？	公共補償として必要な機能を確保する。移転先で事業期間が変わることはない。	
7	B/Cは計算していないのか。	基本三便益(旅行時間短縮、旅行経費縮減、事故減少)で計算した結果、B/Cは1.4(1.35)という結果である。	
8	市道安倍三柳線より境港側の現道のH42推計は何台？	現道のH42推計は3百台である。	
9	現道の3百台(H42推計)に通過交通はないのか。	ほとんどない。大半は住民の出入りである。	
10	通過交通が無いのであれば、市道安倍三柳線より西側の整備は不要ではないか。	現在、国道431号や県道両三柳西福原線が渋滞しているが、バイパス整備により交通が分散される。	
11	B/Cは重要性の高いものであるため、次回資料を出してほしい。	次回、資料を出すこととしたい。	【宿題】
12	市道安倍三柳線は構想中？	県道両三柳西福原線より南側は事業中であり、北側については今後事業実施予定である。	

# **3・4・32号 両三柳中央線 (一般県道東福原樋口線)**

**平成26年度公共事業評価委員会(第4回)  
説明資料**

# 1. 費用便益分析フロー

3・4・32号両三柳中央線



## 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

## 2. 費用便益分析結果

3・4・32号両三柳中央線

### ○費用便益分析結果

基準年		H26	
供用年		H34	
延長		2.4km	
設計速度		50km/h	
将来交通量(H42)	整備あり	66百台/日(平均)	
	整備なし	50百台/日(平均)	
費用	事業費(現在価値)	23.19億円	
	維持修繕費(現在価値)	0.65億円	
	計(C)	23.84億円	
便益	直接便益	走行時間短縮便益	25.41億円
		走行経費減少便益	6.10億円
		交通事故減少便益	0.76億円
	計(B)	32.27億円	
費用便益比	(B/C)	1.35	