

# 3. 費用便益マニュアル（国土交通省）の訂正【R7.8.29記者発表】

- **R7.8.29に費用便益分析に利用している国土交通量のマニュアル（R7.2公表版）の数値に誤りがあったと発表。**
  - **修正された数値をもとに、はわいバイパスの費用便益分析を再計算した結果、影響は軽微であった。**
- なお、R7.2公表版を用いて費用便益分析を行ったものは、はわいバイパスのみであり、R6評価案件（森坪工区、大呂4工区など）には影響なし。

## マニュアル修正箇所（抜粋・一部加工）



令和7年8月29日  
道路局企画課  
都市局街路交通施設課

「費用便益分析マニュアル（令和7年2月）」及び  
「費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞（令和7年2月）」  
における原単位及び算定式の訂正について

令和7年2月に公表した費用便益分析マニュアル及び費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞に記載した車種別の時間価値原単位、車種別の走行経費原単位及び交通事故損失額算定式（令和6年価格）について、一部の数値に誤りがあったため、訂正しましたのでお知らせします。

### ○ 訂正の概要

国土交通省では、車種別の時間価値原単位及び走行経費原単位を算出する業務を発注し、その単価を道路事業や街路事業等の事業評価の便益の算出に使用しています。今般、算出業務の受注者から提出された報告書に記載されている原単位の数値の一部に誤りがあることが判明しました。訂正後の原単位及び算定式については別紙1のとおりです。

また、本日付で訂正した「費用便益分析マニュアル」及び「費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞」を国土交通省ウェブサイトに掲載しました。

#### ・費用便益分析マニュアル

[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/ben-eki\\_2.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/ben-eki_2.pdf)

#### ・費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞

[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/manual\\_2.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/manual_2.pdf)

なお、原単位及び算定式の訂正に伴う事業評価への影響については、別紙2のとおりです。

#### ＜問合せ先＞

道路局企画課評価室 梶原

電話：代表 03-5253-8111（内線 37682）、直通 03-5253-8593

都市局街路交通施設課 本山

電話：代表 03-5253-8111（内線 32862）、直通 03-5253-8417

### ＜時間価値原単位＞

単位：円／分・台

車種	（正）	（誤）
乗用車	43.74	43.75
バス	386.79	396.96
乗用車類	48.89	49.06
小型貨物車	52.07	52.06
普通貨物車	101.93	101.94

### ＜走行経費原単位＞

一般道（市街地）

単位：円／台・km

速度 (km/h)	乗用車		バス		乗用車類		小型貨物		普通貨物	
	（正）	（誤）	（正）	（誤）	（正）	（誤）	（正）	（誤）	（正）	（誤）
5	53.71	54.26	157.60	158.00	55.27	55.92	41.05	41.38	101.08	101.78
10	37.16	37.63	134.79	135.09	38.62	39.19	34.76	35.08	80.59	81.23
15	31.45	31.90	125.94	126.21	32.87	33.41	32.19	32.51	71.23	71.83
20	28.48	28.91	120.74	120.98	29.86	30.38	30.61	30.92	64.94	65.52
25	26.63	27.05	117.12	117.35	27.99	28.49	29.48	29.78	60.12	60.67
30	25.36	25.78	114.41	114.61	26.70	27.20	28.61	28.91	56.24	56.76
35	24.73	25.13	112.70	112.90	26.05	26.53	28.07	28.38	53.58	54.08
40	24.43	24.82	111.57	111.77	25.74	26.21	27.73	28.02	51.68	52.18
45	24.26	24.65	110.77	110.96	25.56	26.03	27.49	27.79	50.23	50.72
50	24.21	24.59	110.28	110.46	25.50	25.96	27.36	27.66	49.24	49.72
55	24.26	24.64	110.08	110.26	25.55	26.01	27.34	27.64	48.70	49.18
60	24.42	24.78	110.17	110.35	25.71	26.15	27.43	27.73	48.63	49.10

※下線部が訂正箇所

- **時間価値原単位**  
自動車1台の走行時間が1分短縮された場合の時間価値。
- **走行経費原単位**  
自動車1台が1km走行した場合の走行経費。  
(燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費など)

## 4. 定量的評価（費用便益分析）の結果（1/2）

効果項目		概 要	便 益								
			H30 事前評価	R7再評価							
				第1回	再計算						
便 益 (Benefit) 基本3便益	走行時間 短縮便益	<div>修正</div> <p>道路整備なしの走行時間費用（時間価値原単位×走行時間×交通量） －）道路整備ありの走行時間費用（時間価値原単位×走行時間×交通量）</p> <p>時間価値原単位＝ 自動車 1 台の走行時間が 1 分短縮された場合のその時間の価値を貨幣換算したもの（単位：円/台・分）</p> <table><tr><td>人の時間価値</td><td>短縮時間を更なる労働や余暇に充てることができることによる（金銭的）価値</td></tr><tr><td>車両の時間価値</td><td>短縮時間に追加的な生産活動を行うなどで遊休車両を活用することによる（金銭的）価値</td></tr><tr><td>貨物の時間価値</td><td>走行時間の減少分だけ貨物の保有時間が減少し、早く取引（現金化等）を行うことができることによる（金銭的）価値</td></tr></table>	人の時間価値	短縮時間を更なる労働や余暇に充てることができることによる（金銭的）価値	車両の時間価値	短縮時間に追加的な生産活動を行うなどで遊休車両を活用することによる（金銭的）価値	貨物の時間価値	走行時間の減少分だけ貨物の保有時間が減少し、早く取引（現金化等）を行うことができることによる（金銭的）価値	54.18 億円	67.75 億円	67.59 億円
	人の時間価値	短縮時間を更なる労働や余暇に充てることができることによる（金銭的）価値									
	車両の時間価値	短縮時間に追加的な生産活動を行うなどで遊休車両を活用することによる（金銭的）価値									
貨物の時間価値	走行時間の減少分だけ貨物の保有時間が減少し、早く取引（現金化等）を行うことができることによる（金銭的）価値										
走行経費 減少便益	<div>修正</div> <p>道路整備なしの走行経費（走行経費原単位×走行距離×交通量） －）道路整備ありの走行経費（走行経費原単位×走行距離×交通量）</p> <p>走行経費原単位＝ 自動車 1 台が 1 km 走行した場合の走行経費（単位：円／台・km）（燃料費、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）</p>	1.73 億円	2.75 億円	2.65 億円							
交通事故 減少便益	<p>道路整備なしの交通事故損失額（事故 1 件当たり損失額×事故件数） －）道路整備ありの交通事故損失額（事故 1 件当たり損失額×事故件数）</p> <p>事故一件当たり損失額 運転者、同乗車、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び、事故渋滞による損失額</p>	0.61 億円	1.88 億円	1.88 億円							

## 4. 定量的評価（費用便益分析）の結果（2/2）

効果項目		概 要	便 益		
			H30 事前評価	R7再評価	
				第1回	再計算
便 益 （ B e n e f i t ） 拡 張 便 益	休日(季節変動) 交通便益	観光目的の交通量が増大するなど、休日交通を考慮した便益	—	—	—
	通行規制箇所 解消便益	災害に伴う通行止め等による社会的損失が解消される便益	—	—	—
	冬期速度低下 解消便益	積雪・凍結等による速度低下を考慮した場合と通常時の便益の差分を計上	1.01 億円	<b>2.06 億円</b>	<b>2.04 億円</b>
	CO <sub>2</sub> 排出量 削減便益	地球環境の保全効果として、車両の通行に伴うCO <sub>2</sub> の減少分を便益として計上	0.04 億円	0.12 億円	0.12 億円
	救急医療アクセス 向上便益	道路整備によって救命措置が施されるまでの経過時間が短縮することにより救われる人命価値を便益として計上。	0.74 億円	0.85 億円	0.85 億円
効果項目		概 要	費 用		
			H30 事前評価	R7再評価	
				第1回	再計算
費 用 （ C o s t ）	事業費	工事費、用地費、補償費、間接経費等	23.46 億円	47.23 億円	47.23 億円
	維持修繕費	橋道路構造物の補修・点検にかかる費用、巡回・清掃等にかかる費用、除雪等にかかる費用等（間接経費を含む）	1.72 億円	2.22 億円	2.22 億円

## 4. 定量的評価（費用便益分析）の結果（まとめ）

			H30事前評価	R7再評価	
				第 1 回	再計算
基準年			H30	R7	R7
全体事業費			31.0億円	51.0億円	51.0億円
便 益	基本便益	走行時間短縮便益	54.18億円	67.75億円	67.59億円
		走行経費減少便益	1.73億円	2.75億円	2.65億円
		交通事故減少便益	0.61億円	1.88億円	1.88億円
	基本便益 計（B1）		56.51億円	72.38億円	72.12億円
	拡張便益	休日（季節変動）交通便益	—	—	—
		通行規制解消便益	—	—	—
		冬期速度低下解消便益	1.01億円	2.06億円	2.04億円
		C O 2 排出量削減便益	0.04億円	0.12億円	0.12億円
		救急アクセス向上便益	0.74億円	0.85億円	0.85億円
	拡張便益 計（B2）		1.79億円	3.03億円	3.01億円
地域修正係数		1.475	1.475	1.475	
総便益 [(B1+B2)×地域修正係数]（B）		85.99億円	111.23億円	110.82億円	
費 用	事 業 費		23.46億円	47.23億円	47.23億円
	維持修繕費		1.72億円	2.22億円	2.22億円
	計（C）		25.18億円	49.45億円	49.45億円
費用便益比	基本便益 （B1／C）		2.24	1.46	1.46
	総便益 （B／C）		3.42	2.25	2.24



# 5-①. 定性的効果の評価結果一覧（1/2） ※第1回委員会資料

効果の 視点	評価項目	配点	評価基準	評価		理由
				前回	今回	
道路ネットワーク	渋滞ポイントの解消	〇〇	混雑度1.0以上かつ渋滞状況が説明できること	〇〇	〇〇	現道(田後西交差点～はわい温泉入口交差点)の混雑度が1.25以上でラッシュ時間帯以外でも混雑が発生しているが、当事業によるバイパス区間(新設)と現道区間へ交通分散することにより、渋滞が解消する。
	道路ネットワークの構築	〇〇	整備後、一定区間について概ね改良済となること (道路ネットワークとして機能していれば路線全体でなくても可)	〇〇	〇〇	山陰道はわいICから倉吉市街地、三朝温泉付近を經由し、岡山県境に至るまでのネットワークがはわいバイパスの整備により改良済みとなる。
	商業地域や都市交通拠点等へのアクセスの改善	〇	商業施設・各市駅・空港を結ぶ主たる路線であること	×	×	
	高速道路IC、空港、港湾へのアクセス向上	〇	各IC、空港、重要港湾へ直結する路線 (アクセス道としての事業目的が明確なもの)	〇	〇	倉吉市・三朝町方面と、山陰道はわいICを直結する道路であり、高速道路ICへのアクセス機能が強化される。
産業振興・地域活性化	公共施設等へのアクセス向上	〇	概ね10km圏内に該当施設があり、施設への主たる経路であること (公共施設の他、福祉施設、教育施設等公益性のある施設を含む)	〇	〇	県立美術館、倉吉パークスクエア(倉吉未来中心等)、中部総合事務所及び倉吉市役所等と山陰道はわいICを結ぶ主たる経路であり、各施設へのアクセスが向上する。
	観光地等へのアクセス向上	〇	観光地等への主たる経路であること ※観光地等:観光入込客数が年間概ね1万人以上の箇所	〇	〇	白壁土蔵群・赤瓦、鳥取二十世紀梨記念館及び三朝温泉と、山陰道はわいICを結ぶ主たる経路であり、各観光地へのアクセスが向上する。
	主要観光地等へのアクセス向上	〇	上記観光地等が、観光入込動態調査(観光戦略課HP)で主要観光施設・主要観光地等として位置づけられている、又はそれと同等であると認められること	〇	〇	白壁土蔵群・赤瓦と鳥取二十世紀梨記念館は、観光入込動態調査で主要観光施設として位置づけられ、三朝温泉は温泉地入湯客数調査が行われる主要な温泉地のひとつである。
	工業団地等へのアクセス向上	〇	営農施設、工業団地、流通団地等への主たる経路であり、アクセス道としての事業目的が明確なもの	×	×	
	土地利用の促進の支援	〇	区画整理事業、都市再生整備計画事業等が実施されている又は計画が検討されている場合	×	×	
	地域振興計画等の支援	〇〇	県又は各市町村の総合戦略等各種計画及び他の道路利用計画等と関連性があること	〇〇	〇〇	国道179号はわいバイパスの整備は、湯梨浜町の総合戦略「まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、基本目標のひとつである「町民みんなが創るまち」の具体的事業の中で、「山陰道からのアクセス道推進」として位置付けられている。また、湯梨浜町都市計画マスタープラン(H29.12策定)においても、当該区間の「慢性的な交通渋滞と多発する交通事故の解消」が課題とされ、整備方針として「通過交通を分散させる新たな道路網(バイパス整備)を検討」することとされている。
	地域間交流の促進	〇	事業により新たな地域間交流の機会が創出されるもの(県町境等)	×	×	
小 計(1/2)				10	10	

# 5-①. 定性的効果の評価結果一覧 (2/2) ※第1回委員会資料

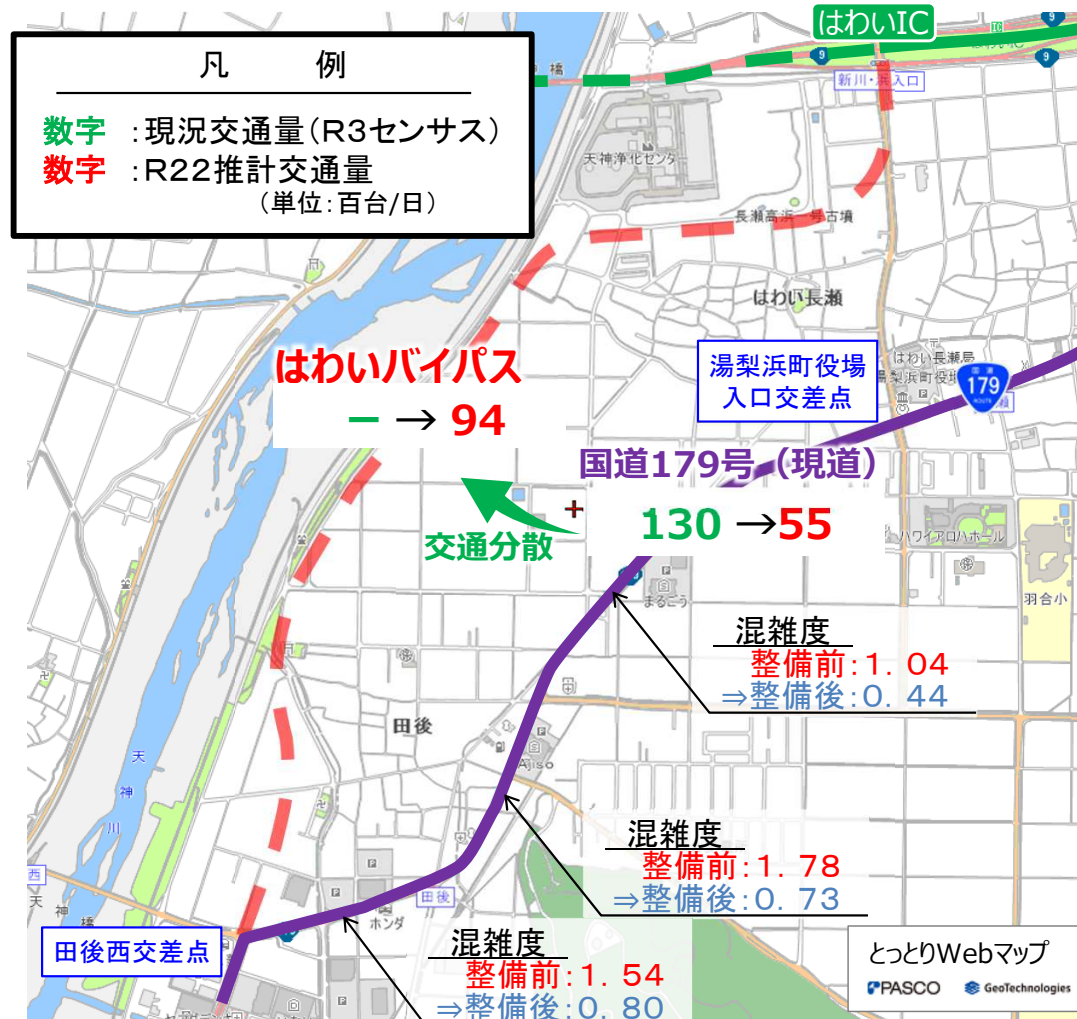
効果の 視点	評価項目	配点	評価基準	評価		理由
				前回	今回	
安全 安心な 道路空間	走行快適性の向上(線形・視距不良・狭隘箇所等の解消)	○	構造令を満足しない曲線半径等があり不良状況が説明できること	×	×	
	車両すれ違い困難区間の解消	○	離合困難状況が説明できること	×	×	
	公共交通機関の運行環境の改善	○	高速バス、路線バス、生活バス等の路線であること	○	○	現道は、高速バス(広島～鳥取線)及び路線バス(橋津線)の路線になっているが、当事業によるバイパス区間(新設)と現道区間への交通分散により、渋滞が解消し、運行時間の定時性が確保される。
	交通事故減少(事故多発箇所等の解消)	○	過去5年間で3件以上の事故(物損含む)が発生していること	○	○	現道区間では、令和2年から令和6年までの5年間で236件の事故が発生している(物損含む)。当事業によるバイパス区間(新設)と現道区間への交通分散により、渋滞等に起因する事故発生が減が期待される。
	バリアフリーによる安全性の確保	○	バリアフリー対策が実施されるもの	×	×	
	通過交通の転換による安全性の確保	○	通過交通の転換がはかられ、生活道路の安全性が向上するもの	○	○	通過交通がバイパスに転換し、現道の安全性が向上する。
	通学路の安全性の確保	○	通学路指定または、通学時の利用が確認できること	×	×	
防災・減災	事前通行規制区間等の解消	○○	事前通行規制区間・冬期閉鎖区間・通行規制区間(高さ、幅、重量、大型等)が解消されること	×	×	
	風水害等における通行止め及び路面冠水の解消	○	過去に通行止め又は路面冠水の事例があること	×	×	
	迂回路・代替路による防災機能の強化	○	事業により、迂回路・代替路としての機能が強化されるもの	○	○	バイパスを整備することで、現道が通行不能となった場合の迂回路・代替路としての機能が強化される。さらに、国道313号(北条湯原道路)や県道倉吉青谷線が通行不能となった際の広域的な迂回路としての機能が強化される。
	緊急時の輸送機能の改善	○○	緊急輸送道路(1次～3次)であること	○○	○○	現道およびバイパスは第1次緊急輸送道路に指定されている。
	緊急施設へのアクセスの改善	○	概ね10km圏内に該当施設があり、施設への主たる経路であること 緊急施設:避難地、防災拠点等に位置付けられているもの	○	○	概ね10km圏内の国道179号付近に防災拠点(湯梨浜町役場、倉吉市役所等)や災害医療拠点(厚生病院)があり、当事業によるバイパス整備により、第1次緊急輸送道路である山陰道はわいICから各拠点へのアクセス改善が図られる。
小 計(2/2)				7	7	
合 計				17	17	⇒【評価区分】 a

## 5-②. 定性的効果の評価理由① ※第1回委員会資料

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
道路ネットワーク	渋滞ポイントの解消	混雑度1.0以上かつ渋滞状況が説明できること	〇〇

### ○評価理由

現道の混雑度は最大で1.78となっており、現道では渋滞が発生しているが、当バイパス区間(新設)と現道区間へ交通分散することにより、現道国道179号の混雑度は1.0を下回る見通し。



混雑度・・・道路の混み具合を表す指標  
(混雑度の目安)

混雑度	交通状況
1.0未満	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.0～1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
1.25～1.75	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
1.75以上	慢性的混雑状態





## 15-②. 定性的効果の評価理由② ※第1回委員会資料

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
道路ネットワーク	道路ネットワークの構築	整備後、一定区間について概ね改良済みとなること(道路ネットワークとして機能していれば路線全体でなくても可)	〇〇

### ○評価理由

山陰道はわいICから倉吉市街地、三朝温泉付近を經由し、岡山県境に至るまでのネットワークがはわいバイパスの整備により改良済みとなる。



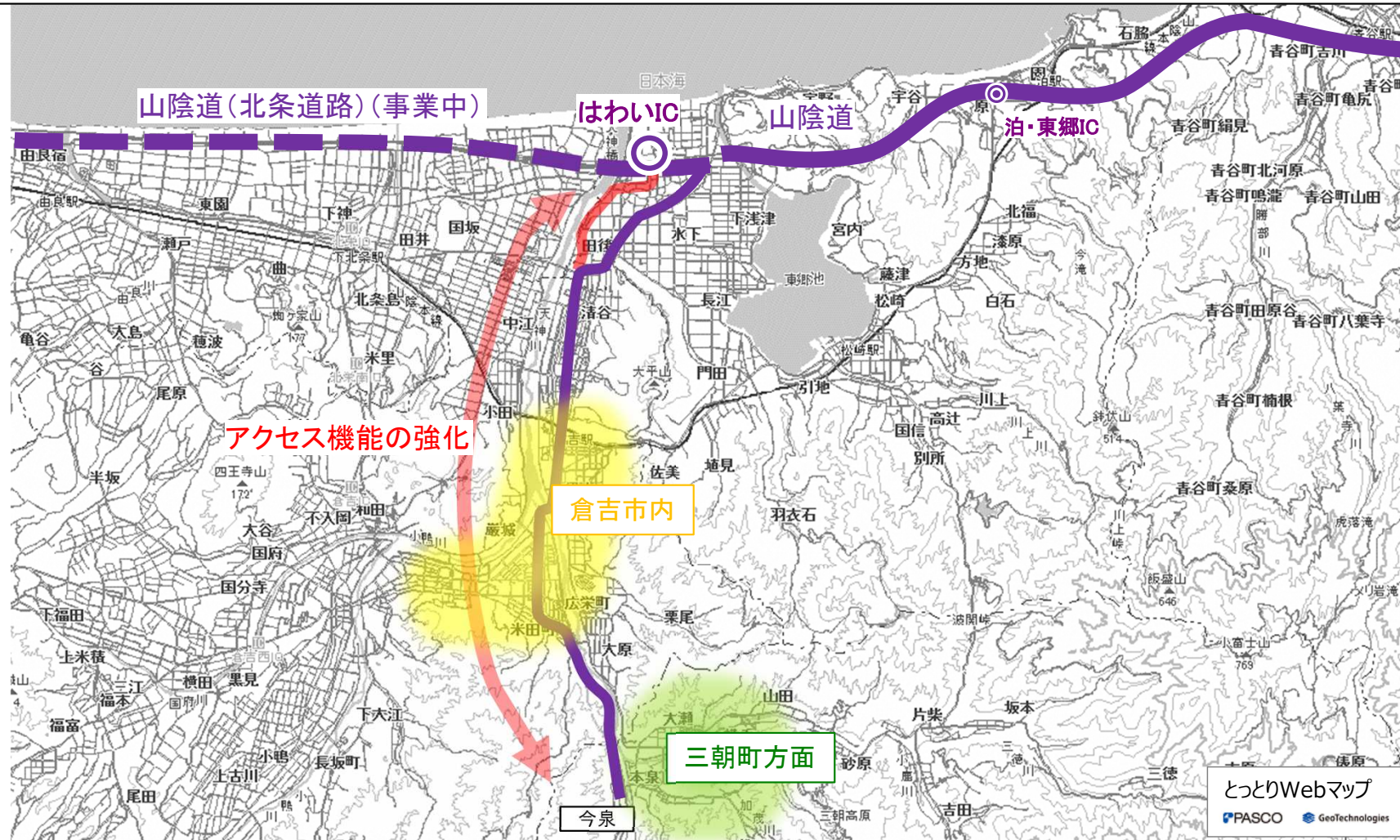


## 5-②. 定性的効果の評価理由③ ※第1回委員会資料

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
道路ネットワーク	高速道路IC、空港、港湾へのアクセス向上	各IC、空港、重要港湾へ直結する路線 (アクセス道としての事業目的が明確なもの)	○

### ○評価理由

倉吉市・三朝町方面と、山陰道はわいICを直結する道路であり、高速道路ICへのアクセス機能が強化される。



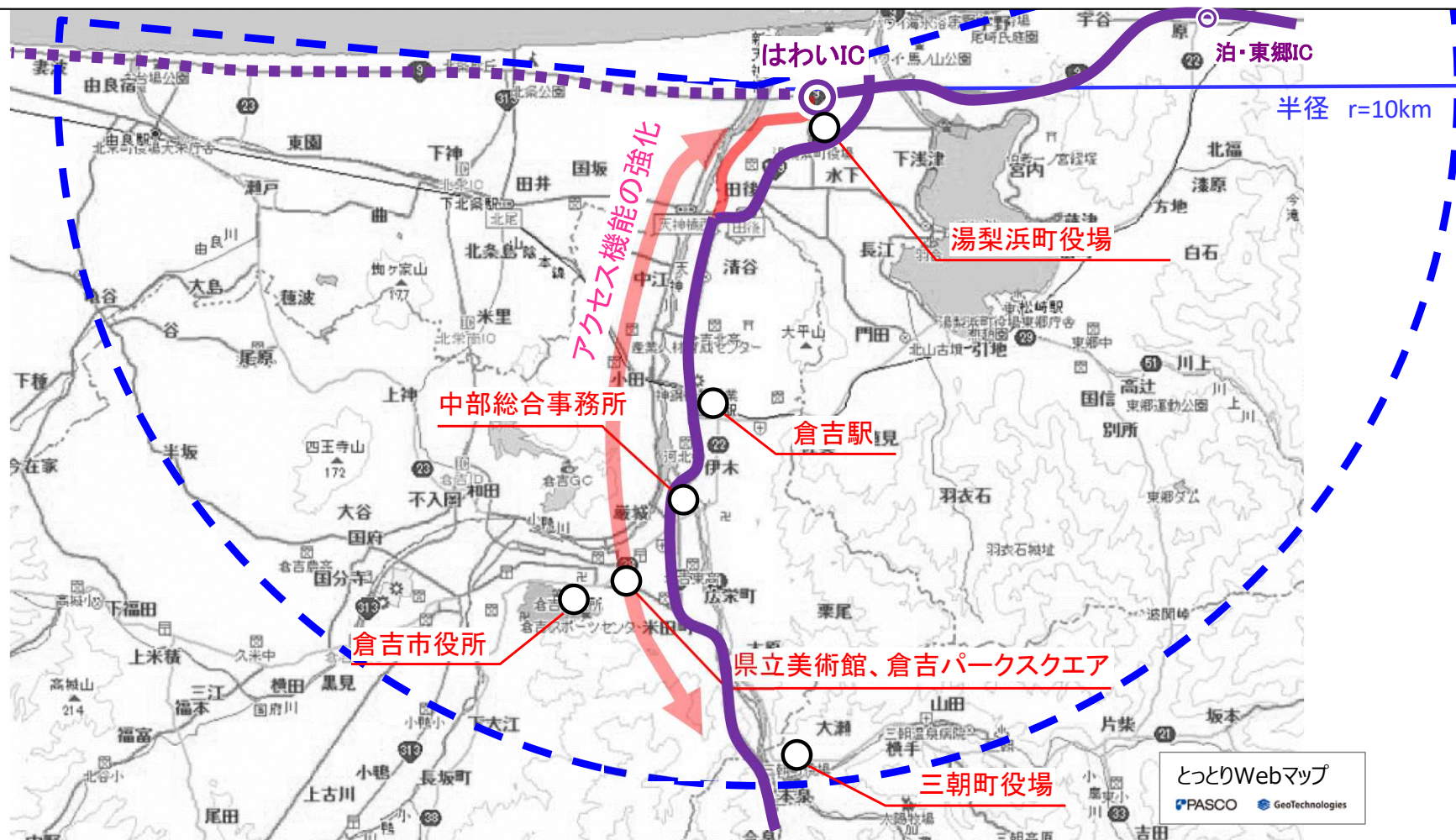


## 5-②. 定性的効果の評価理由④ ※第1回委員会資料

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
産業振興・地域活性化	公共施設等へのアクセス向上	概ね10km圏内に該当施設があり、施設への主たる経路であること(公共施設の他、福祉施設、教育施設等 公益性のある施設を含む)	○

### ○評価理由

県立美術館、倉吉パークスクエア(倉吉未来中心等)、中部総合事務所及び倉吉市役所等と山陰道はわいICを結ぶ主たる経路であり、各施設へのアクセスが向上する。



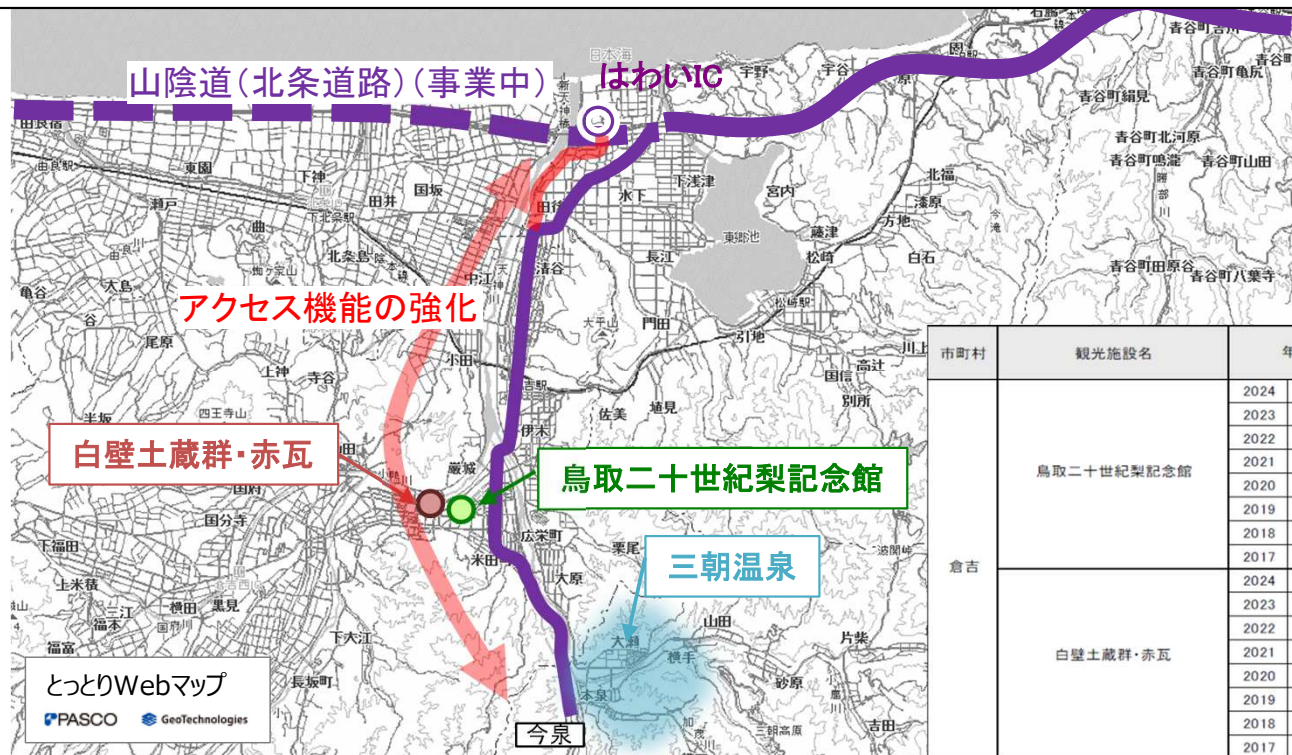
## 5-②. 定性的効果の評価理由⑤⑥ ※第1回委員会資料

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
産業振興・地域活性化	観光地等へのアクセス向上	観光地等への主たる経路であること ※観光地等：観光入込客数が年間概ね1万人以上の箇所	○
	主要観光地等へのアクセス向上	上記観光地等が、観光入込動態調査(観光戦略課HP)で主要観光施設・主要観光地等として位置づけられている、又はそれと同等であると認められること	○

### ○評価理由

白壁土蔵群・赤瓦、鳥取二十世紀梨記念館及び三朝温泉と、山陰道はわいICを結ぶ主たる経路であり、各観光地へのアクセスが向上する。

また、白壁土蔵群・赤瓦と鳥取二十世紀梨記念館は、観光入込動態調査で主要観光施設として位置づけられ、三朝温泉は温泉地入湯客数調査が行われる主要な温泉地のひとつである。



観光施設	R6観光入込客数(人)
白壁土蔵群・赤瓦	440,882
鳥取二十世紀梨記念館	143,557
三朝温泉	324,831

市町村	観光施設名	年	合計
倉吉	鳥取二十世紀梨記念館	2024 R6	143,557
		2023 R5	121,307
		2022 R4	93,246
		2021 R3	66,068
		2020 R2	74,513
		2019 H31	151,499
		2018 H30	134,277
		2017 H29	124,242
		2024 R6	440,882
		2023 R5	439,059
三朝町	三朝温泉	2024 R6	324,831
		2023 R5	289,719
		2022 R4	244,534
		2021 R3	198,977
		2020 R2	246,244
		2019 H31	347,330
		2018 H30	346,536
		2017 H29	356,591
		2024 R6	324,831
		2023 R5	289,719
倉吉	白壁土蔵群・赤瓦	2024 R6	440,882
		2023 R5	439,059
		2022 R4	419,255
		2021 R3	376,837
		2020 R2	440,388
		2019 H31	582,124
		2018 H30	598,365
		2017 H29	651,519
		2024 R6	440,882
		2023 R5	439,059

出典：観光入込動態調査結果  
(鳥取県観光交流局観光戦略課(令和6年))



## 5-②. 定性的効果の評価理由⑦ ※第1回委員会資料

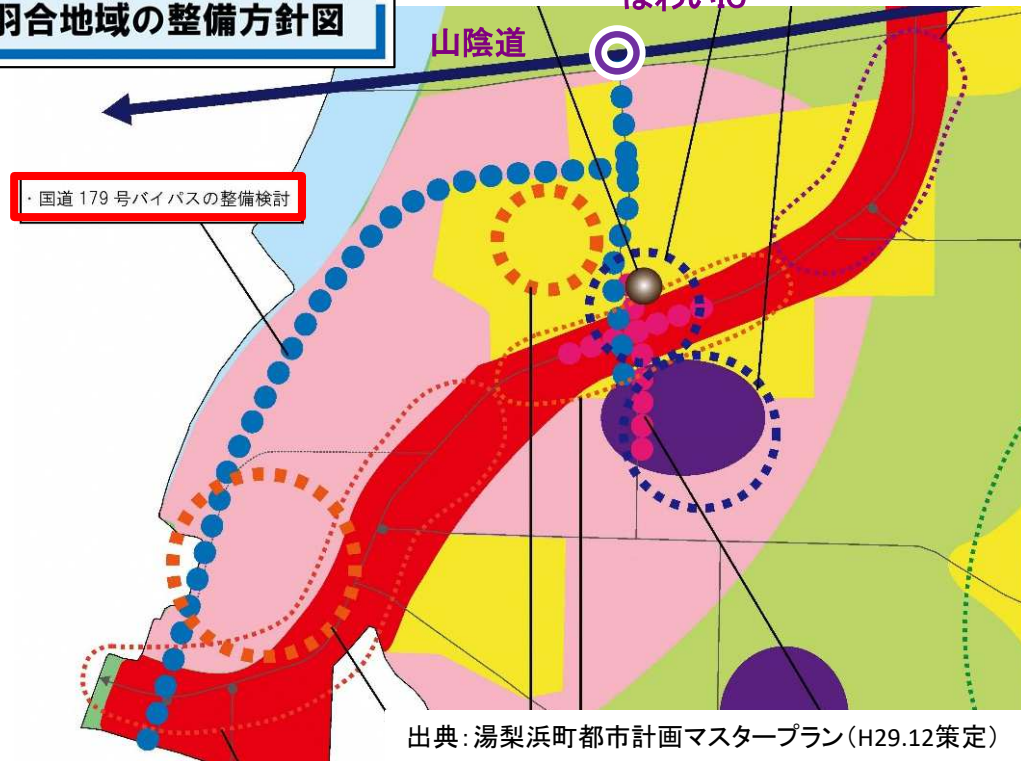
効果の視点	評価項目	評価基準	評価
産業振興・地域活性化	地域振興計画等の支援	県又は各市町村の総合戦略等各種計画及び他の道路利用計画等と関連性があること	〇〇

### ○評価理由

国道179号はわいバイパスの整備は、湯梨浜町の総合戦略「まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、基本目標のひとつである「町民みんなが創るまち」の具体的事業の中で、「山陰道からのアクセス道推進」として位置付けられている。また、湯梨浜町都市計画マスタープラン（H29.12策定）においても、当該区間の「慢性的な交通渋滞と多発する交通事故の解消」が課題とされ、整備方針として「通過交通を分散させる新たな道路網（バイパス整備）を検討」することとされている。

### 【湯梨浜町都市計画マスタープラン】

#### 羽合地域の整備方針図



出典：湯梨浜町都市計画マスタープラン（H29.12策定）

### ②まちのにぎわい創出や拠点の形成

#### 《具体的施策》

- 町民や団体が主体となって創意工夫による魅力的な地域づくり活動を支援
- 災害に強いまちづくりを進めるため、地域住民が主体的・意欲的に取り組む防災対策を推進
- いつでも、誰もが集える拠点を整備するためバリアフリーなど環境づくりを推進
- 分散している様々な生活サービスや地域活動の場などをつなぐ「小さな拠点」づくりを推進する  
ほか、企業等と連携した移動販売や買い物支援など多機能なサービスの充実を図る
- 山陰自動車道（北条道路）の観光・企業誘致への活用及び緊急時、福祉、健康対応のためのユニバーサルデザインによる道路などの基盤整備を推進
- 地域に伝わる伝統芸能活動や文化資源の活用による地域振興
- ICTの急速な進化がもたらす社会への対応
- 地域資源を有効活用した「癒しの地域づくり」の推進
- 温泉熱・風力・太陽光など自然エネルギーの利活用を図る
- 環境・健康づくり・福祉・教育等様々な分野における団体の育成を図り、自助・共助を推進する  
ほか、住民参画による行政推進を目指す
- 観光地周辺の道路などの基盤整備を推進

#### 《重要業績評価指標（KPI）》

指標	基準値	目標値
新規自主防災組織取組件数	65件	75件（H27～31）
集会所バリアフリー件数	0件	25件（H27～31）
小さな拠点の数	0地域	1地域（H27～31）
温泉熱エネルギー利用施設数	0施設	4施設（H27～31）
NPO法人、ボランティアグループの数	36団体	47団体

#### 《具体的事業》

- 地域おこし協力隊事業
- 地域のにぎわい、まちづくりを創出する事業への支援
- 防災対策特別強化事業
- 小地域拠点集会所等バリアフリー事業
- 買い物難民対策事業
- 小さな拠点事業の推進
- 山陰道からのアクセス道及びユニバーサルデザインによる基盤整備事業の推進
- 温泉熱を活用した農業・観光分野の2次利用への展開（再掲）
- ICT推進事業
- 観光地周辺の道路などの基盤整備事業

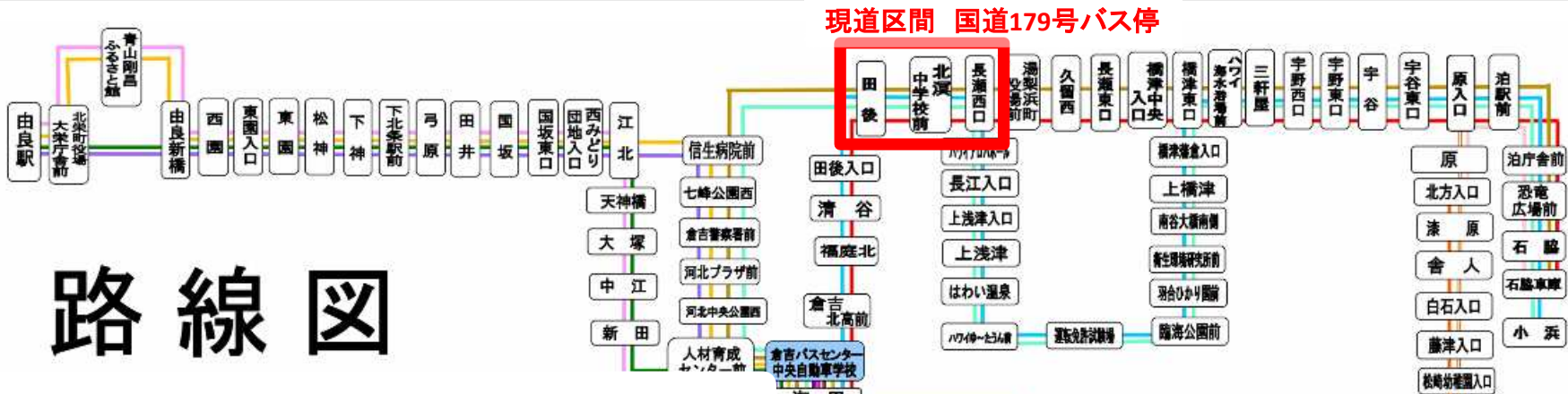
出典：湯梨浜町「まち・ひと・しごと創生総合戦略」



# 5-②. 定性的効果の評価理由⑧ ※第1回委員会資料

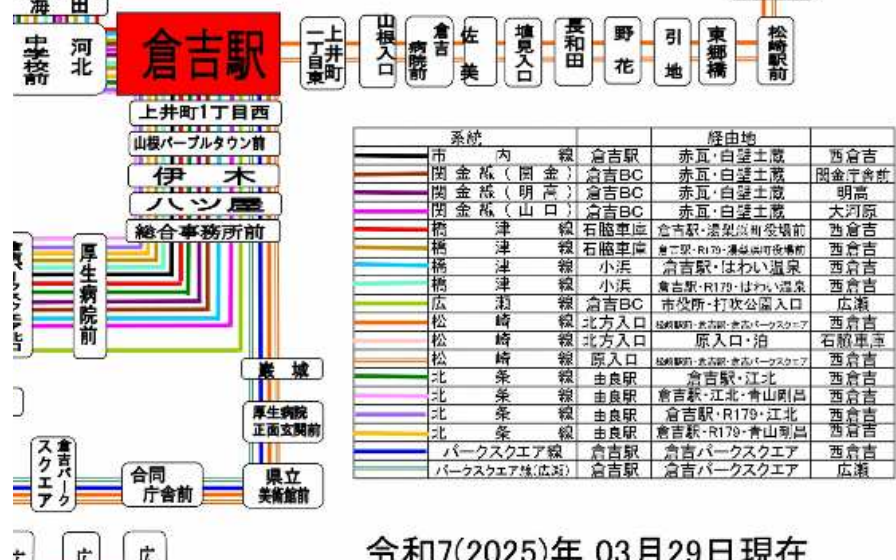
効果の視点	評価項目	評価基準	評価
安心安全な道路空間	公共交通機関の運行環境の改善	高速バス、路線バス、生活バス等の路線であること	○

○評価理由  
現道は、高速バス(広島～鳥取線)及び路線バス(橋津線)の路線になっているが、当事業によるバイパス区間(新設)と現道区間への交通分散により、渋滞が解消し、運行時間の定時性が確保される。



## 路線図

系統	内線	倉吉駅	経由地	西倉吉
市金線(関金)	倉吉BC	赤瓦・白壁土蔵	関金庁舎前	
市金線(明高)	倉吉BC	赤瓦・白壁土蔵	明高	
市金線(山口)	倉吉BC	赤瓦・白壁土蔵	大河原	
橋津線	石脇車庫	倉吉駅・湯梨浜町役場前	西倉吉	
橋津線	石脇車庫	倉吉駅・R179・湯梨浜町役場前	西倉吉	
橋津線	小浜	倉吉駅・はわい温泉	西倉吉	
橋津線	小浜	倉吉駅・R179・はわい温泉	西倉吉	
広瀬線	倉吉BC	市役所・打吹公園入口	広瀬	
松崎線	北方入口	松崎駅前・倉吉駅・倉吉パークスクエア	西倉吉	
松崎線	北方入口	原入口・泊	石脇車庫	
松崎線	原入口	松崎駅前・倉吉駅・倉吉パークスクエア	西倉吉	
北条線	由良駅	倉吉駅・江北	西倉吉	
北条線	由良駅	倉吉駅・江北・青山剛昌	西倉吉	
北条線	由良駅	倉吉駅・R179・江北	西倉吉	
北条線	由良駅	倉吉駅・R179・青山剛昌	西倉吉	
パークスクエア線	倉吉駅	倉吉パークスクエア	西倉吉	
パークスクエア線(広瀬)	倉吉駅	倉吉パークスクエア	広瀬	



## 5-②. 定性的効果の評価理由⑨ ※第1回委員会資料

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
安全安心な道路空間	交通事故減少(事故多発箇所の解消)	過去5年間で3件以上の事故(物損含む)が発生していること	○



### ○評価理由

現道区間では、令和2年から令和6年までの5年間で236件の事故が発生している(物損含む)。当事業によるバイパス区間(新設)と現道区間への交通分散により、渋滞等に起因する事故発生が減が期待される。

## 死亡事故発生(H29.5.24)



平成29年5月25日  
日本海新聞

交通事故件数		田後西交差点 ～ 湯梨浜町役場入口交差点												
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	計
人身	9	3	2	5	11	12	0	2	6	2	3	3	4	62
物損	-	-	-	46	52	37	46	37	40	42	48	45	43	436

出典：とっとりWebマップ 及び 倉吉警察署への聞き取り結果をもとに集計

**5年間で236件**

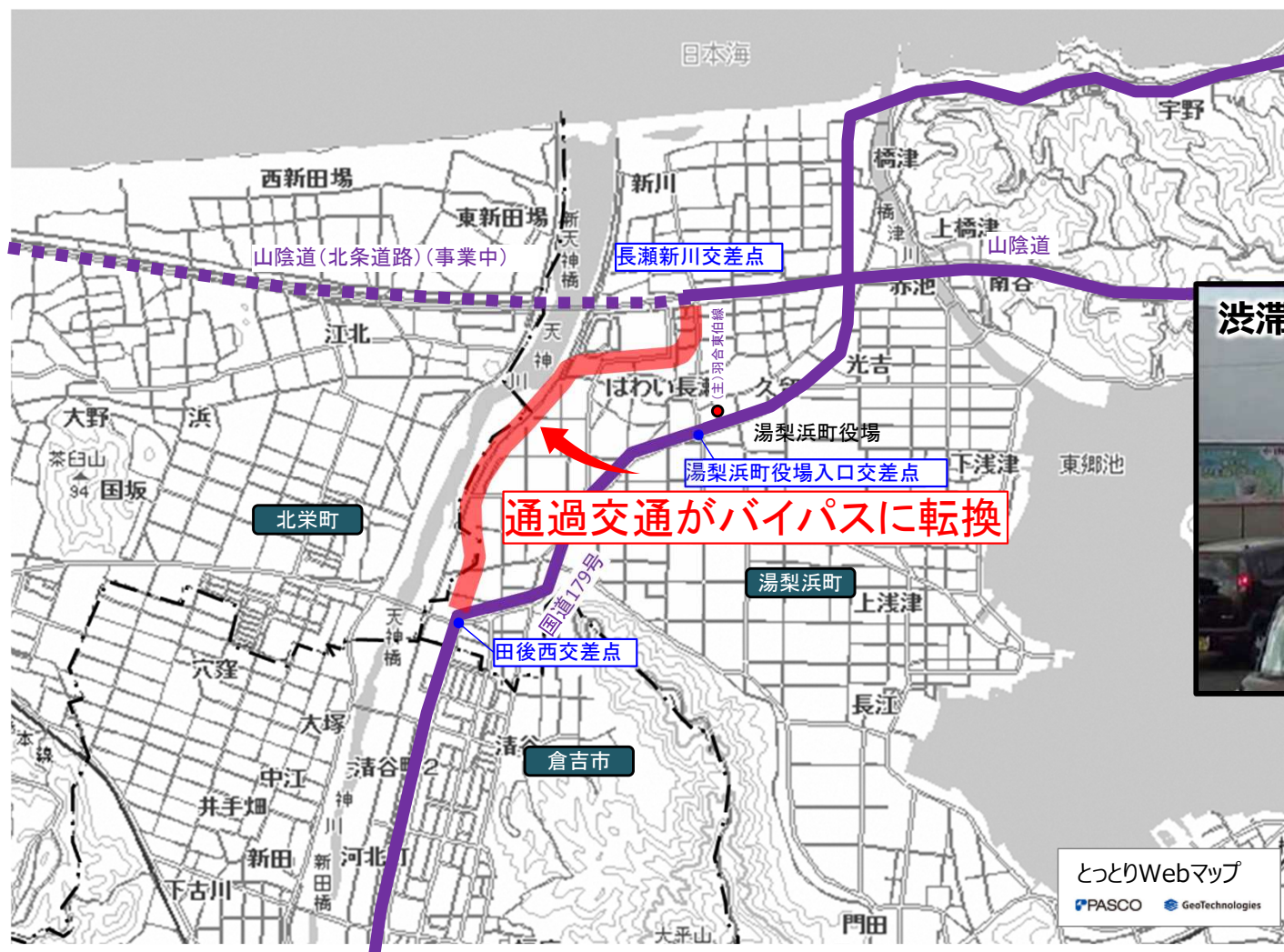


## 15-②. 定性的効果の評価理由⑩ ※第1回委員会資料

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
安全安心な道路空間	通過交通の転換による安全性の確保	通過交通の転換がはかられ、生活道路の安全性が向上するもの	○

### ○評価理由

通過交通がバイパスに転換し、現道の安全性が向上する。



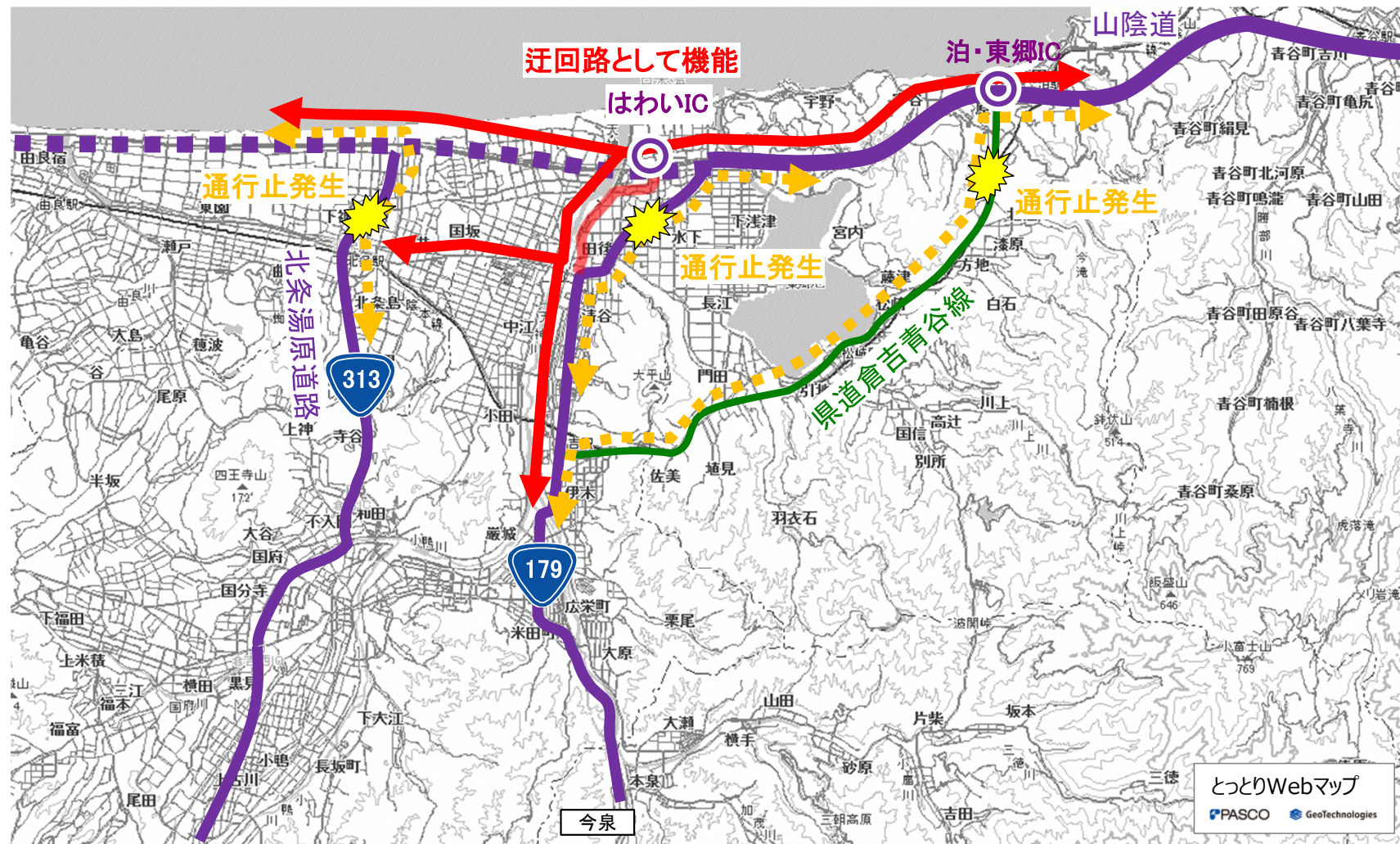


## 5-②. 定性的効果の評価理由⑪ ※第1回委員会資料

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
防災・減災	迂回路・代替路による防災機能の強化	事業により、迂回路・代替路としての機能が強化されるもの	○

### ○評価理由

バイパスを整備することで、現道が通行不能となった場合の迂回路・代替路としての機能が強化される。さらに、国道313号(北条湯原道路)や県道倉吉青谷線が通行不能となった際の広域的な迂回路としての機能が強化される。



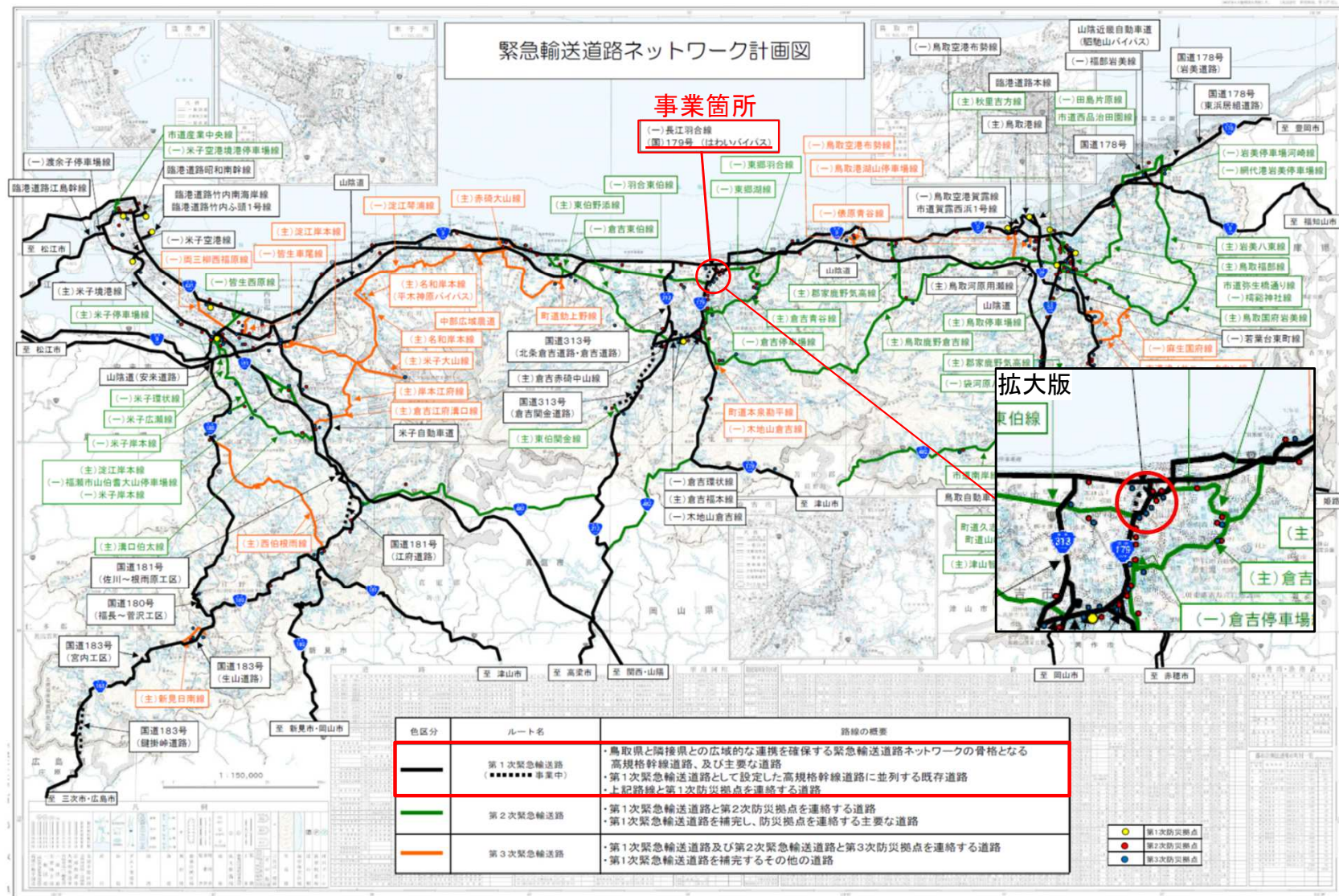


## 5-②. 定性的効果の評価理由⑫ ※第1回委員会資料

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
防災・減災	緊急時の輸送機能の改善	緊急輸送路(1次～3次)であること	〇〇

○評価理由

現道およびバイパスは第1次緊急輸送道路に指定されている。

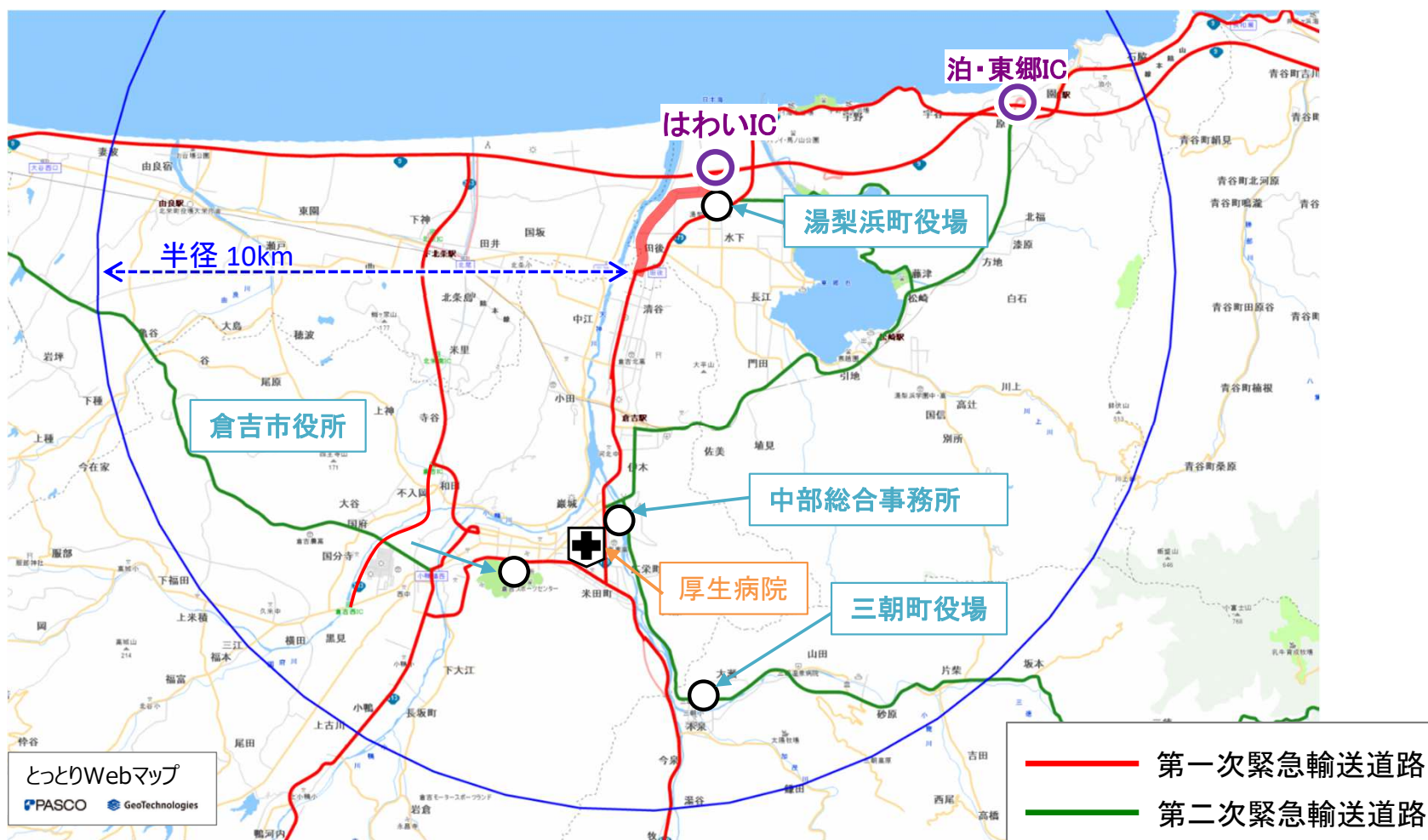


## 15-②. 定性的効果の評価理由⑬ ※第1回委員会資料

効果の視点	評価項目	評価基準	評価
防災・減災	緊急施設へのアクセス改善	概ね10km圏内に該当施設があり、施設への主たる経路であること。緊急施設：避難地、防災拠点等に位置づけられているもの	○

### ○評価理由

概ね10km圏内の国道179号付近に防災拠点（湯梨浜町役場、倉吉市役所等）や災害医療拠点（厚生病院）があり、当事業によるバイパス整備により、第1次緊急輸送道路である山陰道はわいICから各拠点へのアクセス改善が図られる。





## 5. 評価結果

【定量的評価】 2.24(1.46)

費用便益比 (B/C)	評価区分
$0 \leq B/C < 0.3$	E
$0.3 \leq B/C < 0.6$	D
$0.6 \leq B/C < 0.8$	C
$0.8 \leq B/C < 1.0$	B
$1.0 \leq B/C$	A

【定性的効果】 17個

定性的効果の評価項目	評価区分
0個～6個	e
7個～8個	d
9個～11個	c
12個～14個	b
15個～	a

【総合評価】

		定量的評価				
		E	D	C	B	A
定性的効果	a	○	○	○	○	○
	b	×	○	○	○	○
	c	×	×	○	○	○
	d	×	×	×	○	○
	e	×	×	×	×	○

○：事業を行う価値がある

×：計画を見直す必要がある