

## 事業の概要及び事前評価に係る資料

|                    |  |      |                        |
|--------------------|--|------|------------------------|
| 事業名                | 国土交通省所管 社会資本整備総合交付金事業 一般国道 181 号道路改良事業   |      |                        |
| 路線名 地区名            | 一般国道 181 号<br>(佐川～根雨原工区)   | 事業箇所 | 日野郡江府町佐川<br>～西伯郡伯耆町根雨原 |
| 1. 事業概要            |  |      |                        |
| (1)事業目的<br>(目標、効果) | <p><b>【目的】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 立体交差部の高さ制限（現況 4.4 m）と冠水による通行止めを解消する。</li> <li>・ 異常気象時事前通行規制区間を解消する。<br/>（道路整備により解消される区間）<br/>日野郡江府町佐川～西伯郡伯耆町根雨原 L = 1.4 km</li> <li>・ 交通事故多発の要因のひとつである線形不良区間を解消する。</li> <li>・ 米子自動車道の代替道路（迂回路）としての機能を強化する。</li> </ul> <p><b>【必要性】</b></p> <p>○路線の機能<br/>当該路線は、米子市から、江府町、日野町を經由し、岡山県へ至る県西部地方生活圏の南北方向の軸となる重要な路線であり、第一次緊急輸送道路として設定されている主要幹線道路である。また、米子自動車道（江府 I C～溝口 I C）が通行止めとなったときの迂回路としての機能も有している。</p> <p>○現道状況<br/>平成 23 年 9 月 3～4 日の台風 23 号で約 1.1 km が冠水して全面通行止めになるなど、平成 9 年度から過去 6 回、路面冠水により通行止めが発生している。<br/>また、当該区間内には異常気象時事前通行規制区間（時間雨量 40 mm、連続雨量 200 mm で全面通行止め）L = 1.4 km があり、防災点検における「要対策箇所」が 2 箇所、「経過観察箇所」が 3 箇所存在し、平成 25 年 7 月 15 日の大雨では、土砂崩落による全面通行止めが発生するなど、防災対策のためにも早急な整備が必要である。<br/>J R 立体交差部の桁下空間は 4.4 m であり、道路構造令の基準（4.5 m）を満足しておらず、大型車の通行に制限が生じている。<br/>曲線半径の小さいカーブ（最小 R = 60 m）が S 字型に連続しており、周辺の地形と相まって見通しも悪く、走行性・安全性が低い。</p> <p>○事故状況<br/>人身事故件数 21 件<br/>（H8～H23：うち死亡事故 2 件、重傷事故 1 件）</p> <p><b>【効果】</b></p> <p>○時間短縮<br/>バイパス整備による走行距離の短縮及び走行速度の向上による所要時間の短縮を図る。</p> <p>○防災対策<br/>冠水箇所や落石、倒木、斜面崩壊などの危険箇所を回避し、防災機能を向上させる。</p> <p>○交通安全<br/>線形不良箇所解消による交通事故の軽減を図る。</p> |      |                        |

| <p>(2) 事業内容</p>              | <p>○計画延長：L = 1, 550 m (バイパス)<br/> ○計画幅員：W = 6. 5 (8. 0) m (完成2車線)</p> <table border="1" data-bbox="402 349 1410 510"> <tr> <td>道路規格</td> <td>第3種第2級</td> </tr> <tr> <td>設計速度</td> <td>60 km/時</td> </tr> <tr> <td>計画交通量</td> <td>8, 700 台/日 (H42推計)</td> </tr> <tr> <td>現況交通量</td> <td>7, 200 台/日 (H22センサス)</td> </tr> </table>  | 道路規格               | 第3種第2級 | 設計速度 | 60 km/時 | 計画交通量    | 8, 700 台/日 (H42推計) | 現況交通量 | 7, 200 台/日 (H22センサス) |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
|------------------------------|--|--------------------|--------|------|---------|----------|--------------------|-------|----------------------|------------------|----|----------|------------|----|----------|-------------|----|----------|--------------|----|-------------|--------------|----|-------------|--------|----|----------|------|----|----------|-----------|
| 道路規格                         | 第3種第2級   |                    |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| 設計速度                         | 60 km/時  |                    |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| 計画交通量                        | 8, 700 台/日 (H42推計)   |                    |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| 現況交通量                        | 7, 200 台/日 (H22センサス)   |                    |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| <p>(3) 事業計画期間及び事業費</p>       | <p>○事業計画期間：平成27年度～平成35年度<br/> ○総事業費：3, 800, 000 千円</p> <table border="1" data-bbox="402 687 1469 1081"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>事業費</th> <th>事業概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>27</td> <td>100, 000</td> <td>測量設計、橋梁予備設計、トンネル設計</td> </tr> <tr> <td>28</td> <td>100, 000</td> <td>橋梁詳細設計、用地補償、改良工事</td> </tr> <tr> <td>29</td> <td>200, 000</td> <td>橋梁下部工、改良工事</td> </tr> <tr> <td>30</td> <td>400, 000</td> <td>橋梁下部工、橋梁上部工</td> </tr> <tr> <td>31</td> <td>600, 000</td> <td>橋梁上部工、トンネル工事</td> </tr> <tr> <td>32</td> <td>1, 000, 000</td> <td>橋梁上部工、トンネル工事</td> </tr> <tr> <td>33</td> <td>1, 000, 000</td> <td>トンネル工事</td> </tr> <tr> <td>34</td> <td>200, 000</td> <td>改良工事</td> </tr> <tr> <td>35</td> <td>200, 000</td> <td>改良工事、舗装工事</td> </tr> </tbody> </table> <p>○財源内訳：国費70% 県費30%</p> | 年度                 | 事業費    | 事業概要 | 27      | 100, 000 | 測量設計、橋梁予備設計、トンネル設計 | 28    | 100, 000             | 橋梁詳細設計、用地補償、改良工事 | 29 | 200, 000 | 橋梁下部工、改良工事 | 30 | 400, 000 | 橋梁下部工、橋梁上部工 | 31 | 600, 000 | 橋梁上部工、トンネル工事 | 32 | 1, 000, 000 | 橋梁上部工、トンネル工事 | 33 | 1, 000, 000 | トンネル工事 | 34 | 200, 000 | 改良工事 | 35 | 200, 000 | 改良工事、舗装工事 |
| 年度                           | 事業費  | 事業概要               |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| 27                           | 100, 000   | 測量設計、橋梁予備設計、トンネル設計 |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| 28                           | 100, 000   | 橋梁詳細設計、用地補償、改良工事   |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| 29                           | 200, 000   | 橋梁下部工、改良工事         |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| 30                           | 400, 000   | 橋梁下部工、橋梁上部工        |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| 31                           | 600, 000   | 橋梁上部工、トンネル工事       |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| 32                           | 1, 000, 000  | 橋梁上部工、トンネル工事       |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| 33                           | 1, 000, 000  | トンネル工事             |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| 34                           | 200, 000   | 改良工事               |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| 35                           | 200, 000   | 改良工事、舗装工事          |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |
| <p>(4) 事業根拠法令、関連事業、特記事項等</p> | <p>○根拠法令：道路法<br/> ○関連事業：一般国道181号江府道路<br/> 一般国道181号岸本バイパス<br/> ○景観評価該当事業</p>  |                    |        |      |         |          |                    |       |                      |                  |    |          |            |    |          |             |    |          |              |    |             |              |    |             |        |    |          |      |    |          |           |

| 2. 事前評価に関わる資料 |  |
|---------------|--|
| (1)合目的性       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパス整備により J R との立体交差をなくし、高さ制限や冠水箇所を解消を図る。</li> <li>・異常気象時事前通行規制区間の通行を回避する。</li> <li>・道路線形不良箇所の解消により交通事故を軽減し、走行距離の短縮と走行速度の向上による所要時間の短縮を図る。</li> <li>・米子自動車道（江府 I C ～ 溝口 I C）が通行止めとなったときの迂回路及び第一次緊急輸送道路としての機能の強化を図る。</li> </ul>                                    |
| (2)適切性        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高さ制限や冠水の原因となっている J R との立体交差を解消するルートを選定する。</li> <li>・中国電力川平発電所、旭発電所取水堰に影響させないルートを選定する。</li> <li>・前後の江府道路、岸本バイパスと整合を図り、第 3 種第 2 級の設計速度の基準値 6 0 k m / 時を採用する。</li> </ul>  |
| (3)代替案の比較検討内容 | <p>○考えられる 3 ルートの比較検討</p> <p>第 1 案 J R 伯備線平行ルート<br/>：線形は最も良いが、第 3 案より事業費が高額であり、現道との立体交差が生じるなど施工性も劣る（補償物件 2 件）</p> <p>第 2 案 旭発電所取水堰上流渡河ルート<br/>：事業費が最も高額であり、現道との立体交差が生じるなど施工性も劣る（補償物件 3 件）</p> <p>第 3 案 現道利用ルート<br/>：事業費が最も安価で、現道との立体交差が生じないなど施工性にも優れる（補償物件なし）</p> <p>→ 評価結果：経済性、施工性等に最も優れる第 3 案を選定する。</p> |
| (4)コスト削減の取り組み | <ul style="list-style-type: none"> <li>・再生資材（砕石・アスファルト等）を使用する。</li> <li>・平面最小曲線半径に道路構造令の特例値（<math>R = 120\text{m}</math>）を採用することで、切土及び残土を軽減し、工事費・補償費を抑える。（標準値 <math>R = 150\text{m}</math>）</li> </ul>   |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <p>(5) 環境への影響・配慮<br/>(環境への対応)</p> | <p>【想定される影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 工事中の騒音・振動による影響</li> <li>② 工事中の濁水による影響</li> <li>③ 建設副産物の処理</li> </ul> <p>【影響を回避又は軽減する方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 騒音・低振動工法、同建設機械の採用による対策を実施</li> <li>② 沈砂池等の濁水対策を実施</li> <li>③ 建設発生土の有効利用、再生資源の利用促進、廃棄物の発生抑制、分別の徹底、再資源化、適正処理を推進</li> </ul> |
| <p>(6) 現在の状況</p>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○平成25年度 道路概略設計でルートを選定</li> <li>○平成26年度 道路予備設計（予定）</li> <li>○平成26年度 8月21日より地元説明会を実施（5自治会）</li> </ul>  |

# 1. 位置図

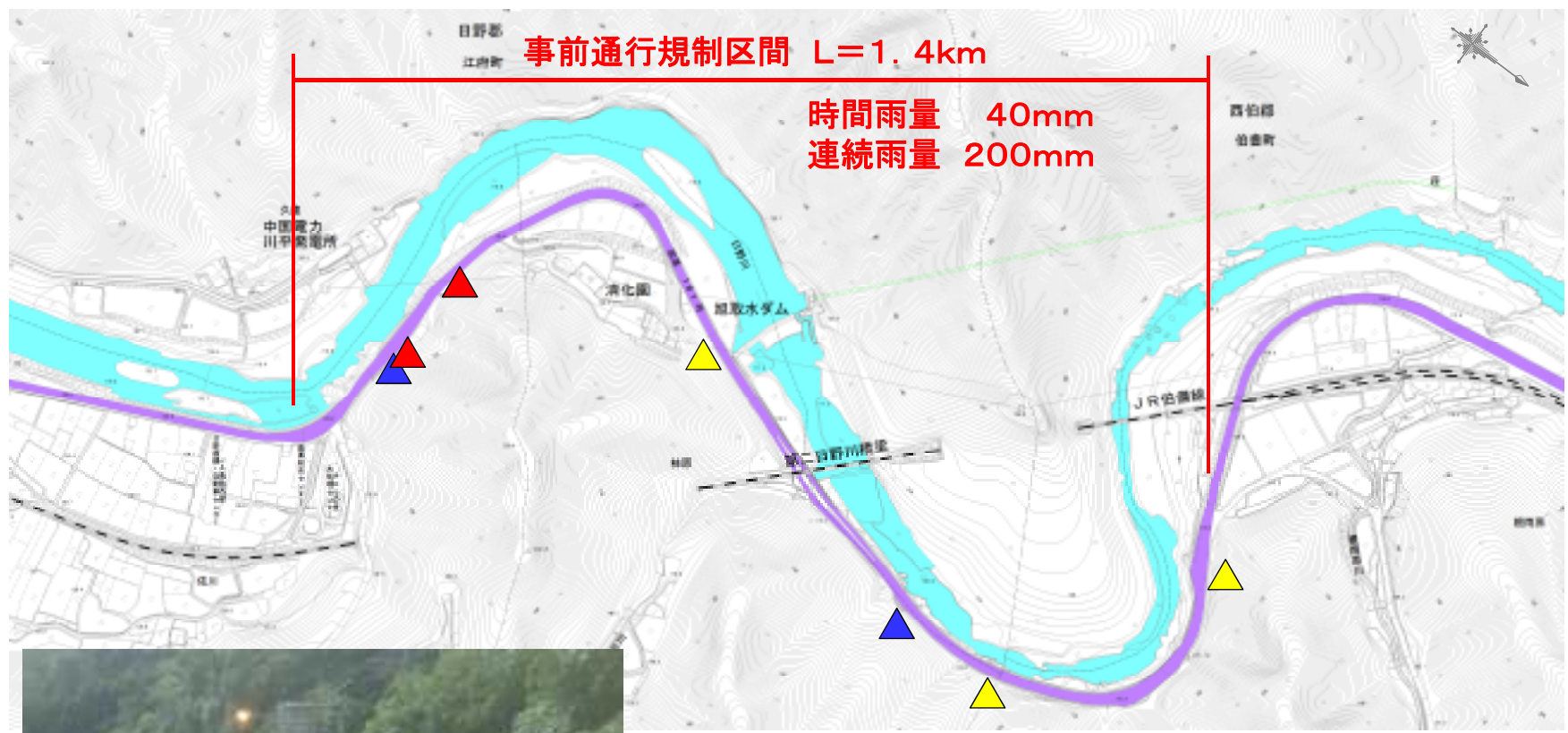
国道181号(佐川～根雨原工区)



# 2. 課題(その1)

国道181号(佐川～根雨原工区)

防災点検の結果、要対策箇所や経過観察箇所が点在



平成25年7月15日  
土砂の流出により  
全面通行止が発生

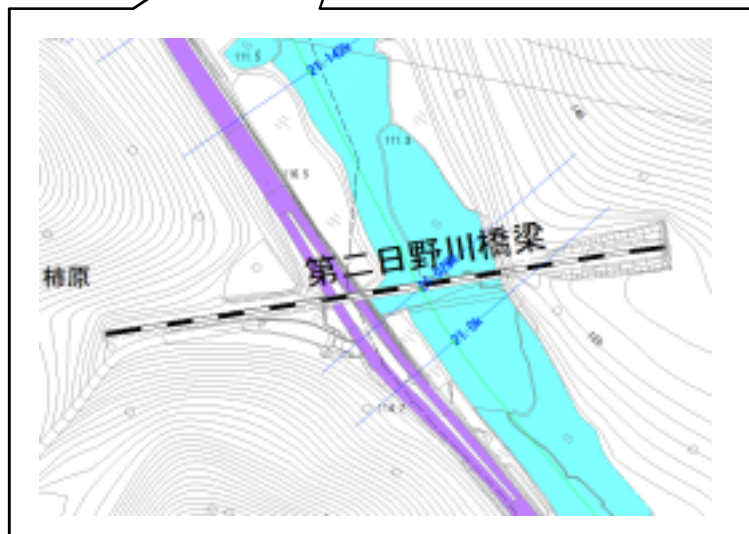
- 凡例(防災点検結果)
- ▲ 要対策
  - ▲ 経過観察
  - ▲ 対策完了



# 3. 課題(その2)

国道181号(佐川～根雨原工区)

JR立体交差があるため、高さ制限と路面冠水が発生



### ○冠水状況

|        |         |       |
|--------|---------|-------|
| ・H9年度  | 7 / 12  | 片側通行止 |
|        | 8 / 5   | 全面通行止 |
| ・H10年度 | 10 / 18 | 全面通行止 |
| ・H16年度 | 10 / 18 | 全面通行止 |
| ・H18年度 | 7 / 19  | 全面通行止 |
| ・H23年度 | 9 / 3   | 全面通行止 |



# 4. 課題(その3)

国道181号(佐川～根雨原工区)

見通しが悪く、人身事故が多発



平成8年～平成23年の間に  
死亡事故2件、重傷事故1件を含む人身事故21件  
が発生している

軽傷事故 18件

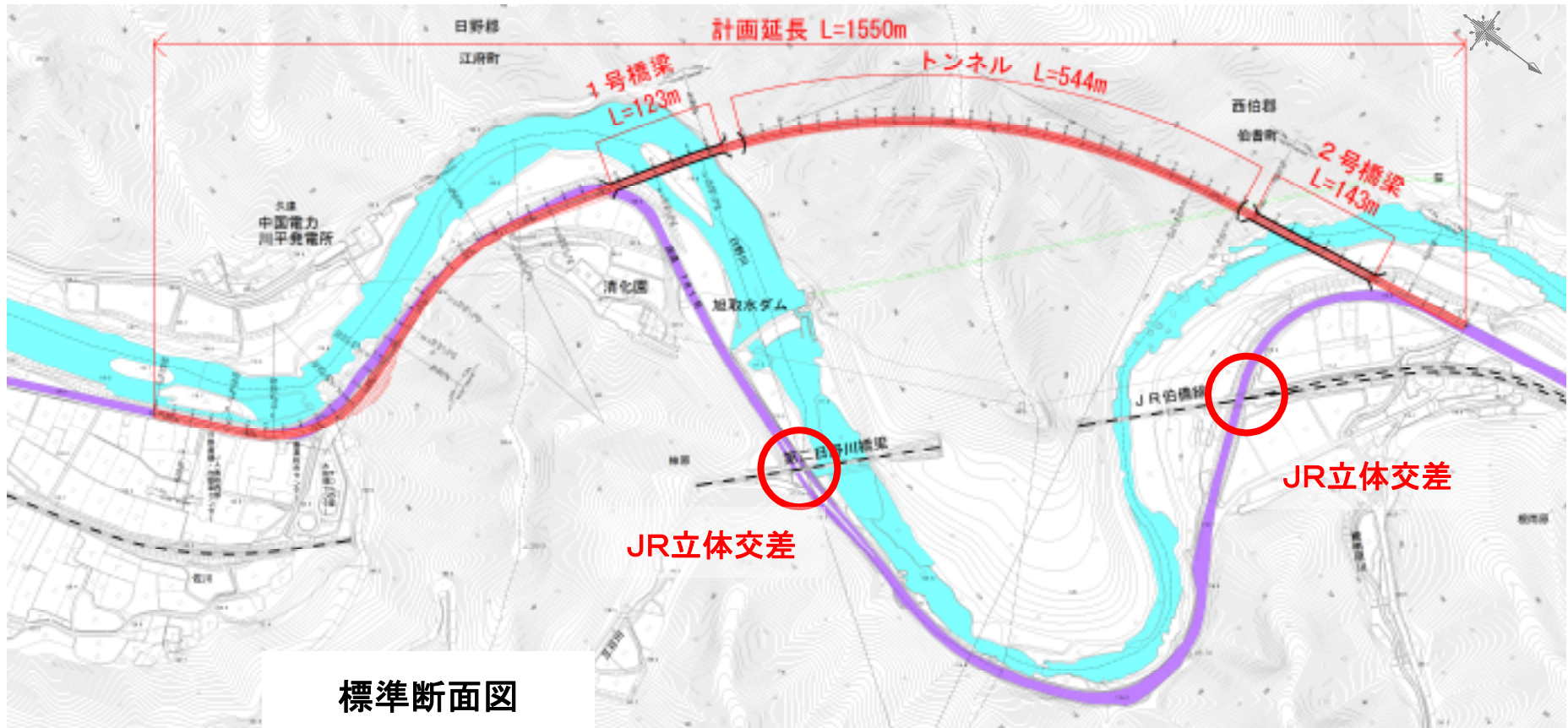
死亡事故 2件

重傷事故 1件

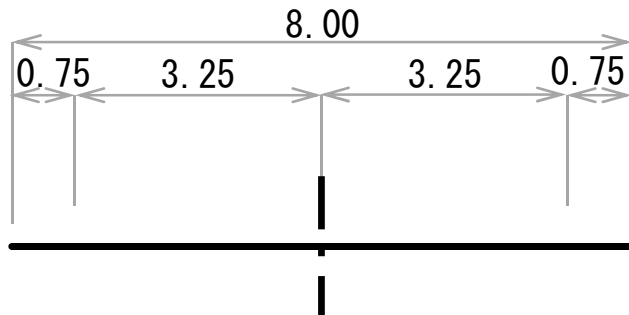


# 5. 平面図・断面図

国道181号(佐川～根雨原工区)



標準断面図



# 6. 事業の内容

国道181号(佐川～根雨原工区)

- 計画延長 : L=1, 550m (バイパス)
- 計画幅員 : W=6. 5(8. 0)m (完成2車線)

|       |                     |
|-------|---------------------|
| 道路規格  | 第3種第2級              |
| 設計速度  | 60km/時              |
| 計画交通量 | 8, 700台/日 (H42推計)   |
| 現況交通量 | 7, 200台/日 (H22センサス) |

- 事業期間 : 平成27年度～平成35年度
- 総事業費 : 3, 800, 000千円

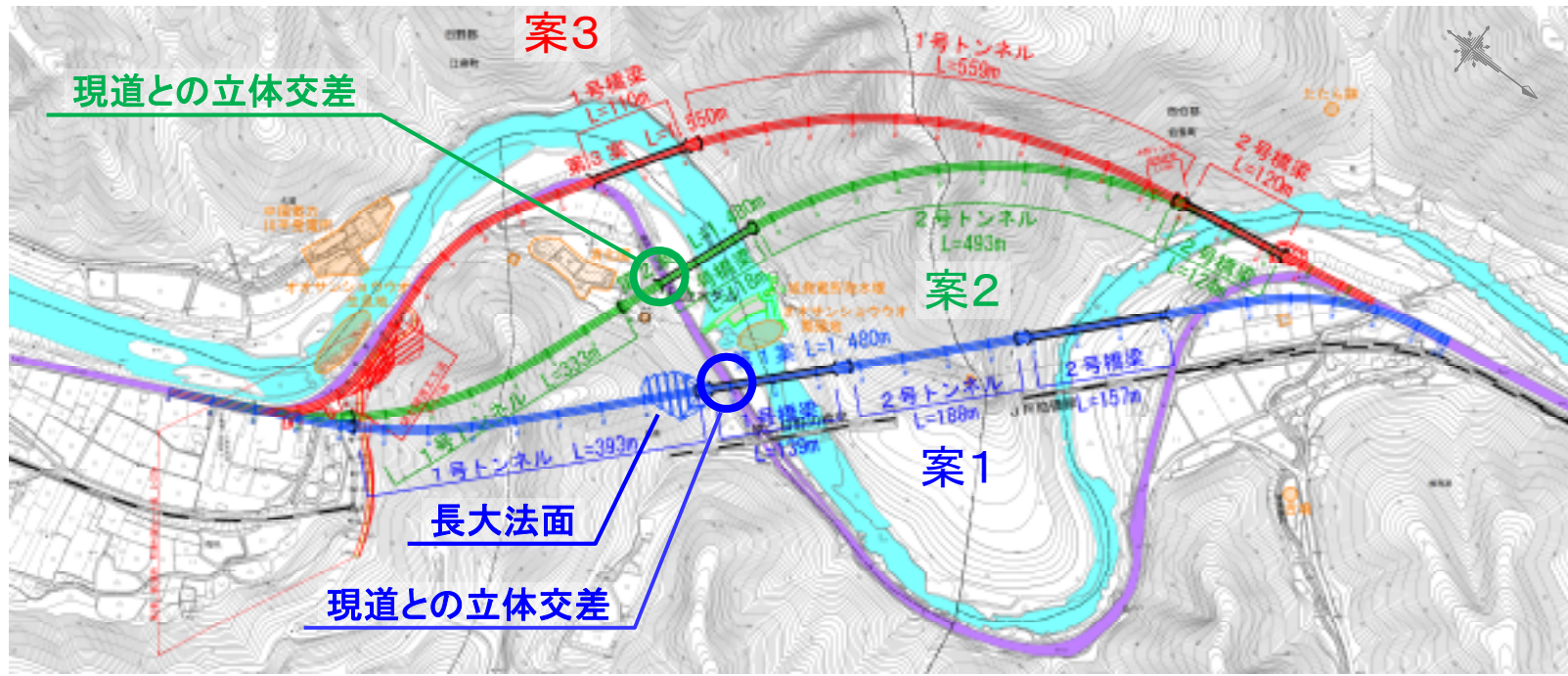
| 年度 | 事業費(千円)   | 事業概要               |
|----|-----------|--------------------|
| 27 | 100,000   | 測量設計、橋梁予備設計、トンネル設計 |
| 28 | 100,000   | 橋梁詳細設計、用地補償、改良工事   |
| 29 | 200,000   | 橋梁下部工、改良工事         |
| 30 | 400,000   | 橋梁下部工、橋梁上部工        |
| 31 | 600,000   | 橋梁上部工、トンネル工事       |
| 32 | 1,000,000 | 橋梁上部工、トンネル工事       |
| 33 | 1,000,000 | トンネル工事             |

| 年度 | 事業費(千円) | 事業概要      |
|----|---------|-----------|
| 34 | 200,000 | 改良工事      |
| 35 | 200,000 | 改良工事、舗装工事 |
|    |         |           |
|    |         |           |
|    |         |           |
|    |         |           |
|    |         |           |

# 7. ルート比較

国道181号(佐川～根雨原工区)

ルート平面図



|      | 案1: JR伯備線平行ルート  | 案2: 取水堰上流渡河ルート                        | 案3: 現道利用ルート              |
|------|---|---------------------------------------|--------------------------|
| 延長   | L=1.48km  | L=1.48km                              | L=1.55km                 |
| コスト  | 4,010百万円  | 4,720百万円                              | 3,800百万円                 |
| 補償対象 | 2件  | 3件                                    | —                        |
| 評価   | (+) 線形が良く最も走行性に優れる<br>(-) 現道との立体交差が生じ施工性に劣る<br>(-) 1号トンネル北側坑口に長大法面が発生する | (-) 最も経済性に劣る<br>(-) 現道との立体交差が生じ施工性に劣る | (+) 最も経済的<br>(+) 施工性に優れる |
|      |   |                                       | 採用                       |