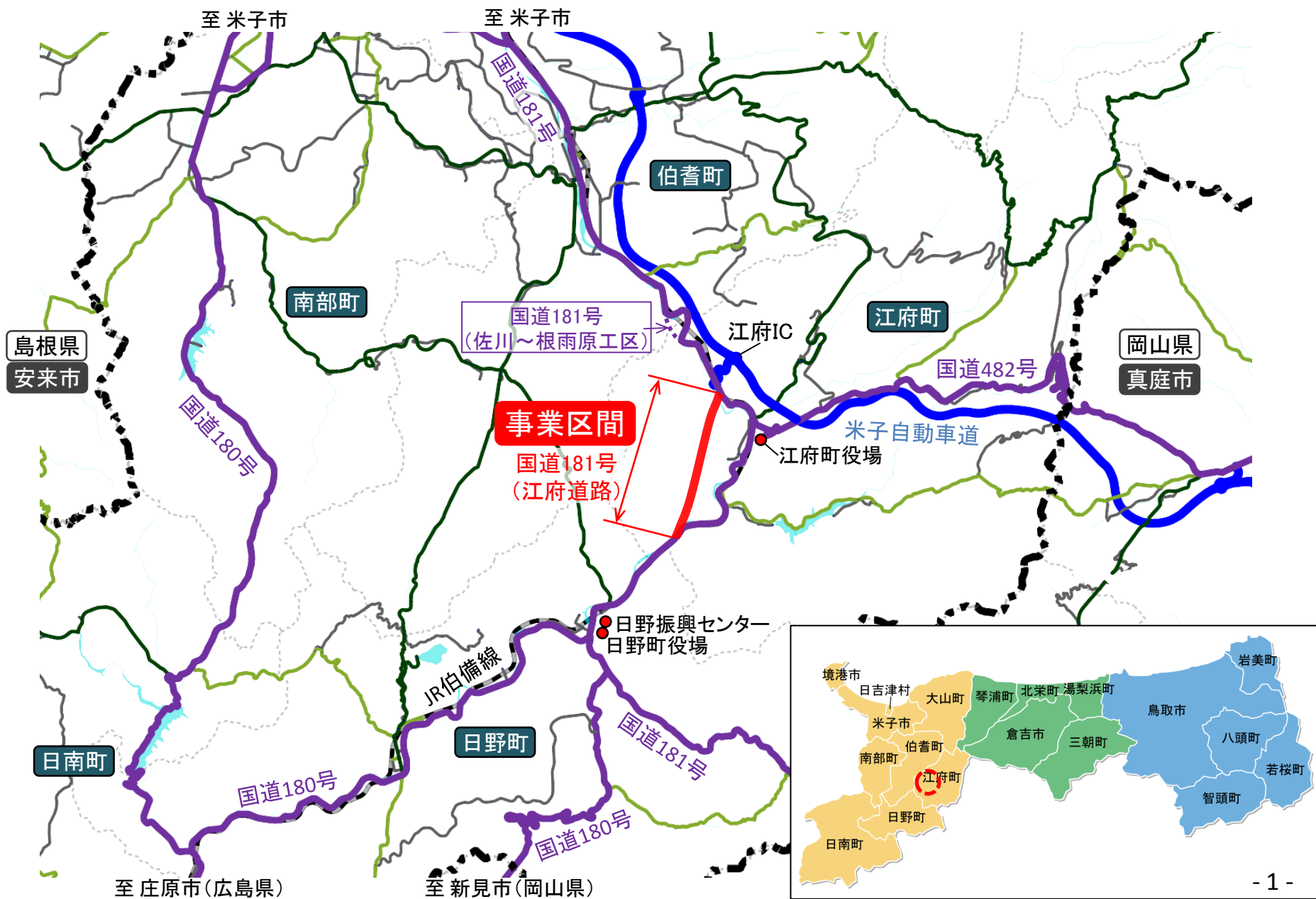


一般国道181号(江府道路)

平成27年度公共事業評価委員会(第2回)
説明資料

1. 位置図(第1回資料)

国道181号(江府道路)



2-1. 交通事故の件数

国道181号(江府道路)

事故多発箇所・危険箇所の解消

- 当該区間は、JR伯備線踏切が近接した危険交差点が多く存在しており、事故が多発している。(H10～H26の17年間で76件)
- 歩道未整備区間もあり、歩行者は危険に晒されている。
- 江府道路の整備により、通過交通を排除し、踏切近接交差点を迂回することにより、事故の軽減を図ることができる。



武庫駅横踏切



歩道未整備状況

一般国道181号(江府道路) L=4,065m W=6.5(9.5)m



2-2. 交通事故の件数と内容

国道181号(江府道路)

単路部の区間・交差点の名称		H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	計	
単路部	①下安井～武庫	1	1		2	1													5	
	②武庫～江尾	1		7	5	1	3	2	2				1			1			23	
	③江尾～久連	1	3	2	1	1	1	2		1		3					1	2	18	
	小計	3	4	9	8	3	4	4	2	1	0	3	1	0	0	1	1	2	46	
	事故の内訳																			
	正面衝突	3	1	2	3	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	12	
	車両相互	0	3	6	5	3	4	4	1	1	0	2	0	0	0	1	1	2	33	
	対人	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
	うち死亡	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
交差点部	①武庫(県道 上徳山俣野江府線)													1	2				3	
	②なし(県道 上徳山俣野江府線)				1				1										2	
	③夜振橋(町道)		2		1							2							7	
	④江尾(国道482号)			1			2		2	1	1		1						8	
	⑤なし(県道 岸本江府線)			1								2				1			5	
	⑥佐川(江府インター入口)	1							2	1		1							5	
	小計	1	2	2	2	0	2	0	5	2	3	3	1	1	3	0	0	3	30	
事故の内訳																				
	車両相互	1	1	0	1	0	1	0	4	0	3	1	1	1	2	0	0	1	17	
	追突	0	1	2	1	0	1	0	1	2	0	2	0	0	1	0	0	0	11	
	対人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	
	うち死亡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計	小計	4	6	11	10	3	6	4	7	3	3	6	2	1	3	1	1	5	76	
	事故の内訳																			
		正面衝突	3	1	2	3	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	12	
		車両相互	1	4	6	6	3	5	4	5	1	3	3	1	1	2	1	1	3	50
		追突	0	1	2	1	0	1	0	1	2	0	2	0	0	1	0	0	0	11
	対人	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	
	うち死亡	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	

※ 上表は人身事故の件数であり、物損事故を含めると相当数になると想定される。(物損事故件数は把握困難)

※ 単路部の「車両相互」には「停車車両への追突」も含む

※ 交差点部の「車両相互」は「右折中」「出会頭」

2-3. 交通事故の考察

国道181号(江府道路)

交通事故の傾向

【全体の傾向】

○H12、H13の事故件数が突出しているが、それ以外の事故件数はほぼ横ばい。

【単路部の傾向】

○単路部の事故(46件)の多くはカーブ区間で発生。
うち、正面衝突が26%(12件)を占めている。
また、車両相互事故もカーブ区間によるはみ出しが原因と推測される。

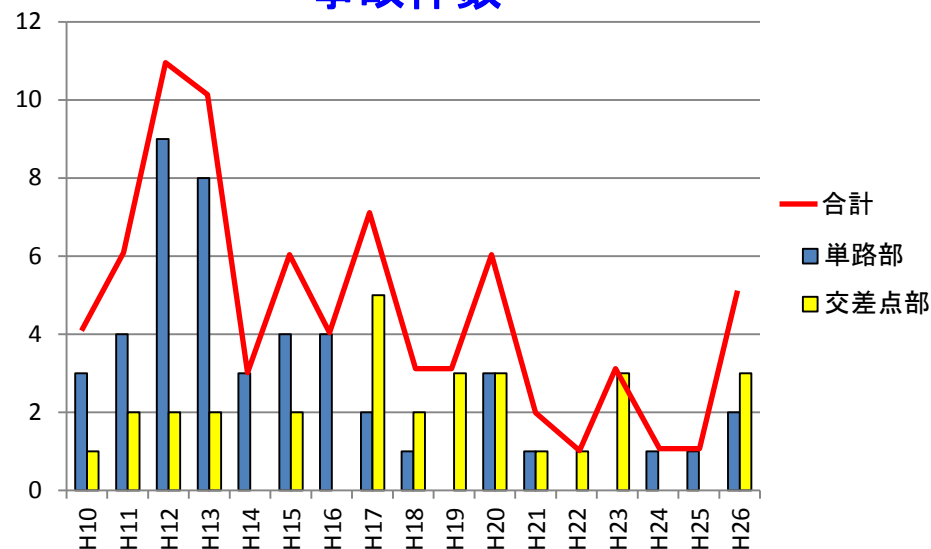
○死亡事故は急カーブで発生。

事故内容は5月の晴天の昼間に、米子方面から直線で走行してきた車両が曲がりきれず正面衝突したものの。

【交差点部の傾向】

○交差点部の事故件数も、H17を除き、ほぼ横ばいであるが、H26においては歩行者が関連する事故が2件発生している。

事故件数



江府道路の整備による効果

○カーブ区間の排除による対向車線へのはみ出しによる正面衝突や車両相互事故の減少。

○通過交通の排除により、各交差点(特に踏切近接交差点)での追突事故、対歩行者事故の減少。

⇒ 通過交通が関係する事故を排除することができ、**地域の安全性が飛躍的に向上**。

3-1. 事前通行規制(第1回資料)

国道181号(江府道路)

事前通行規制区間・線形不良箇所の解消

○当該区間には、事前通行規制区間(連続雨量200mm以上)や落石の危険性がある箇所が点在し、災害、異常気象時の救急医療搬送等に支障を来す恐れがある。

○また、線形不良箇所(R=150m以下:3種2級の最小曲線半径)が7箇所と集中しており、大型車の通行にも支障を来している状況。

○江府道路の整備により、事前通行規制区間および線形不良箇所が解消されることから、路線の信頼性および走行性が向上する。



3-2. 通行規制の記録

国道181号(江府道路)

通行規制の実施

○平成7年度以降の江府道路現道部における通行止は**発生していない**。

○根雨原～佐川間が冠水や土砂崩落により通行不能となった事例は多々発生しているが、迂回路は急勾配な西伯根雨線を活用するしかなく、迂回距離も根雨～溝口間と長距離となっている。

○過去5年間(H22～H26)でも**基準雨量を3回超過**しているが、日野郡と米子圏域を連結する幹線道路であり、地域交通などライフラインの確保に多大な影響を与えることから、**規制ができない状況**である。

江府道路近傍の国道181号の交通規制記録 (H7以降)

年度	規制箇所	要因	期日	規制内容	備考
H9	佐川	路面冠水	7月12日	片側通行止	
	佐川	路面冠水	8月5日	全面通行止	
H10	佐川	路面冠水	10月18日	全面通行止	
H16	佐川	路面冠水	10月20日 ～21日	全面通行止 → 片側通行止	台風23号
H18	佐川	路面冠水	7月19日	全面通行止 → 片側通行止	7月豪雨
H23	佐川～ 根雨原	道路冠水	9月3日	全面通行止	台風12号
H25	根雨～溝口	土砂崩落	7月15日	全面通行止	大雨による 災害
	柿原～根雨原	土砂崩落	7月16日	片側交互通行	

根雨観測所における雨量データ

集計期間 H22～H26

集計データ 時間雨量40mm以上もしくは連続雨量200mm

年度	期日	時間	時間雨量 (mm)	連続雨量 (mm)	備考
H22年度			該当なし	該当なし	
H23年度	H23.9.3	9:00	14	315	台風12号
	H23.9.6	0:00			
H24年度			該当なし	該当なし	
H25年度	H25.7.15	11:00	54	171	大雨
H26年度	H26.9.6	14:00	64	73	大雨

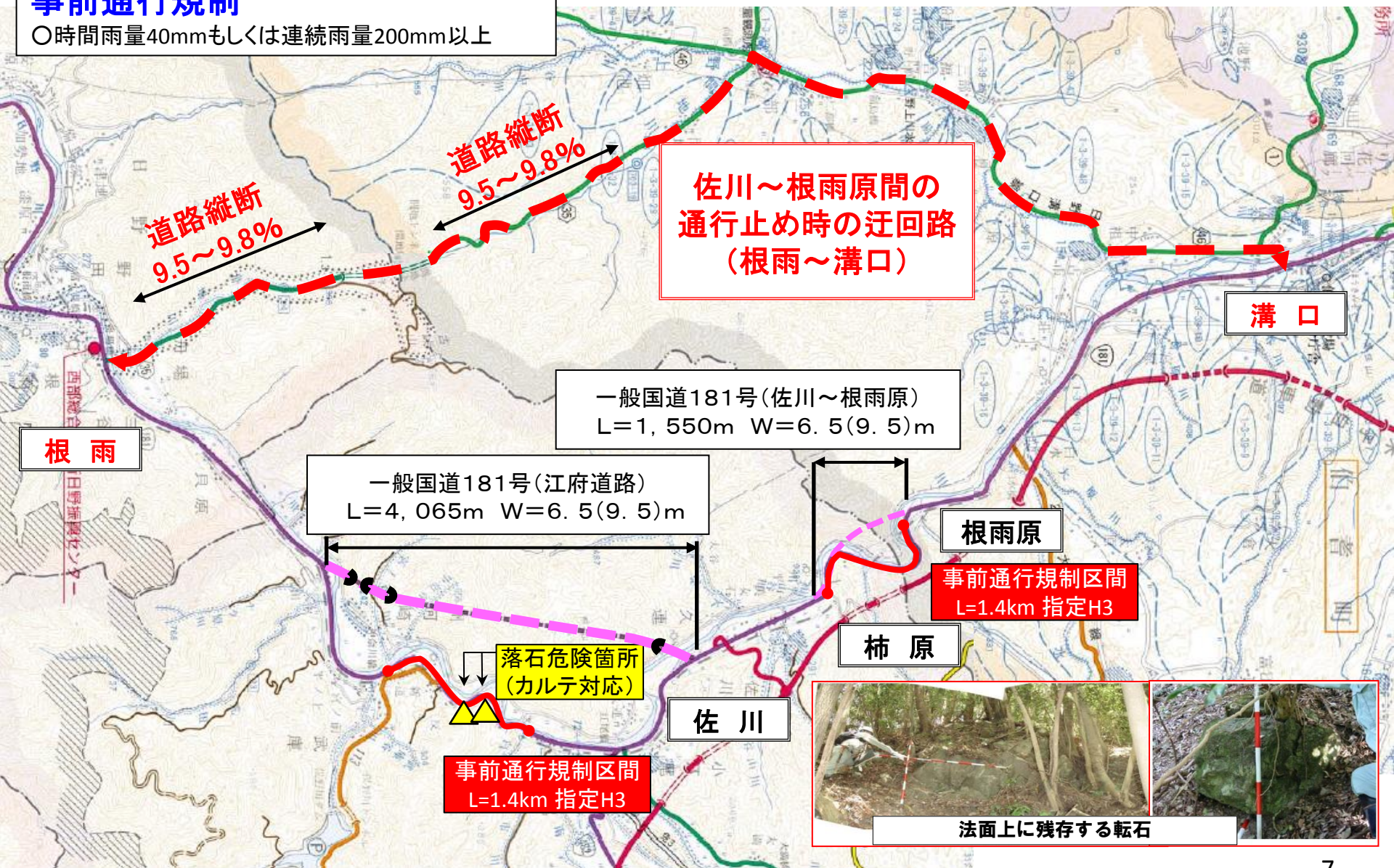
※ 2年に1～2回程度の頻度で事前通行規制基準を超過

3-3. 通行規制時の迂回路

国道181号(江府道路)

事前通行規制

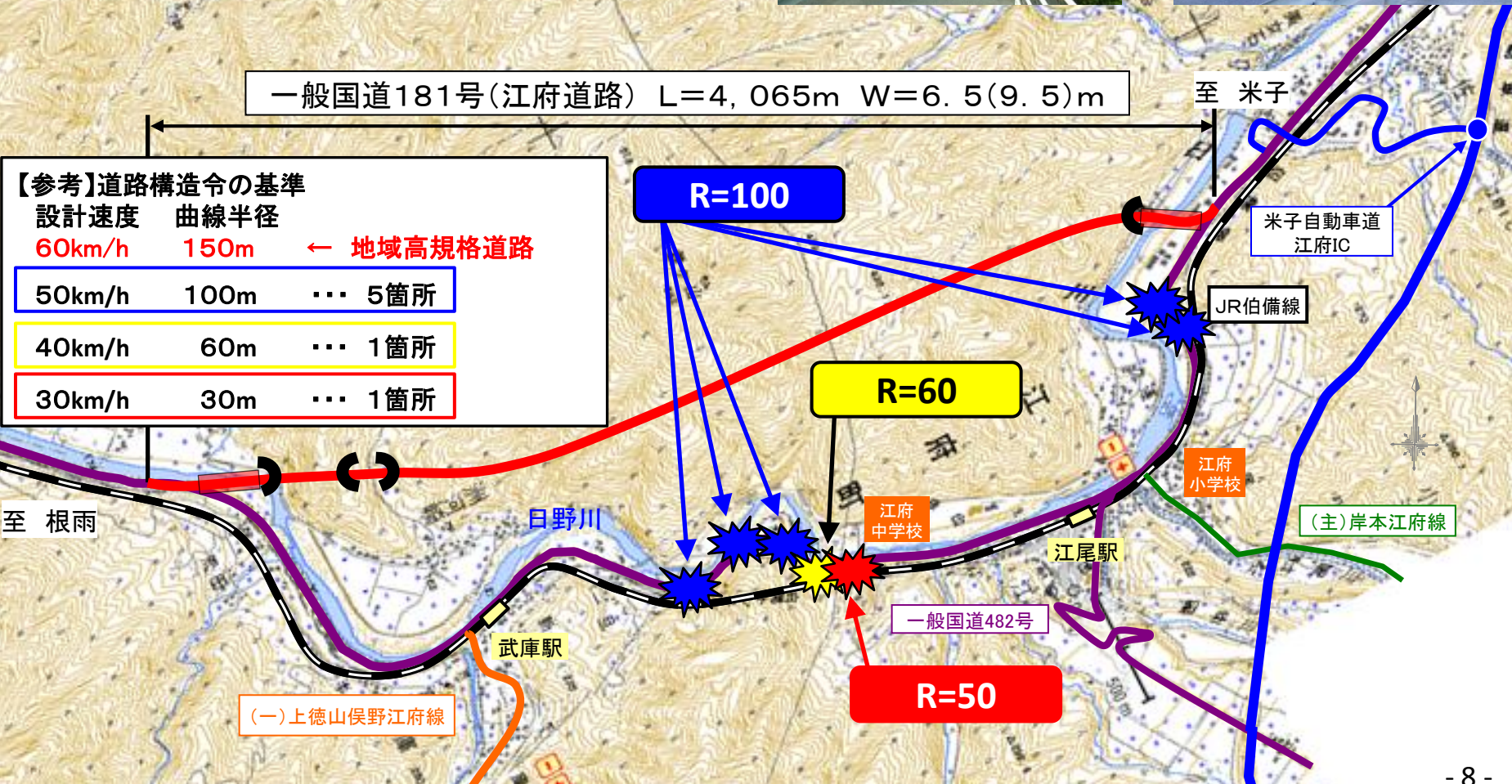
○時間雨量40mmもしくは連続雨量200mm以上



4. 線形不良

線形不良箇所の解消

○道路線形は、道路構造令において、設計速度に応じ最低の曲線半径が定められている。
 ○しかし、当該区間には7箇所の線形不良箇所が連続して存在し、**幹線道路としての機能(旅行速度)が果たせていない。**



【参考】道路構造令の基準

設計速度	曲線半径	
60km/h	150m	← 地域高規格道路
50km/h	100m	... 5箇所
40km/h	60m	... 1箇所
30km/h	30m	... 1箇所

5. 交通の円滑化

国道181号(江府道路)

交通円滑性の確保

- 現道は幅員が狭く右左折のための付加車線が設置されていないため、右折待ち車両が後続車両の通行を阻害している。
- 現道区間に並行してJR伯備線が通っており、主要な道路との交差点に近接して踏切が設置されている。踏切遮断時には右左折の車両が交差点内に滞留し、両方向の通行ができない状況となる。
- 江府道路の整備により、これらの交差点を回避して通行できるようになることから、車両の円滑な通行が確保される。

②信号待ち車両が隣接交差点を越えて滞留



①右折車による滞留



一般国道181号(江府道路) L=4,065m W=6.5(9.5)m

④右折車による滞留



③踏切待ちの車両が交差点まで滞留



6. 地域の連携強化

国道181号(江府道路)



●日野エリアと米子エリアとは密接なつながりを有しており、**国道181号は重要な連携ルート**である

- ・日野町の就業・就学者数の約4分の1が米子周辺へ通勤・通学
- ・鳥取県西部の第三次救急医療施設は米子に立地
- ・非日常の買い物やイベントを楽しむ場も米子に集中
- ・日野エリアの観光アクセスのメインルート

事故多発箇所・危険箇所の解消
 事前通行規制区間・線形不良箇所の解消
 交通円滑性の確保

地域の連携強化による活性化に貢献

○円滑な通行が可能なルートを確保することにより、通勤や買い物等の利便性向上や、アクセス向上による観光活性化を図る

安全・安心な暮らしの支援

○日野～米子間における信頼性の高いルートを形成し、大雨等の災害時や救急搬送時における安定した輸送を確保



▲日野町のオシドリ
 (数百羽のオシドリを間近に観察でき、県内外から多くの方々が来訪)

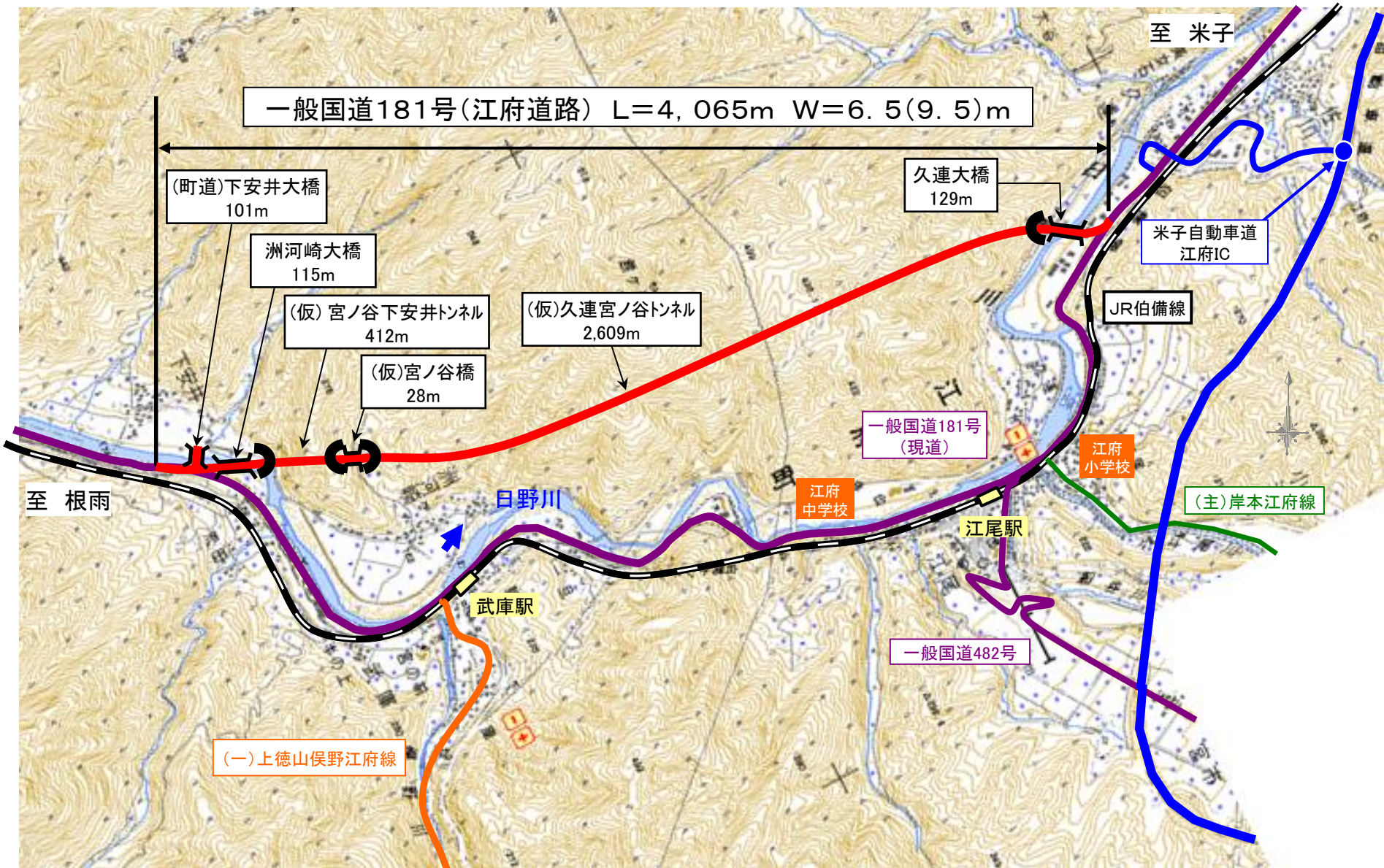
■日野町の就業・就学者数

従業・通学地	日野町の就業・就学者
合計(自宅・町内での従業・通学含む)	1,835人
うち米子周辺での従業・通学	454人 (25%)

※米子周辺: 米子・境港市・西伯郡
 ※H22国勢調査より

7. 平面図(第1回資料)

国道181号(江府道路)



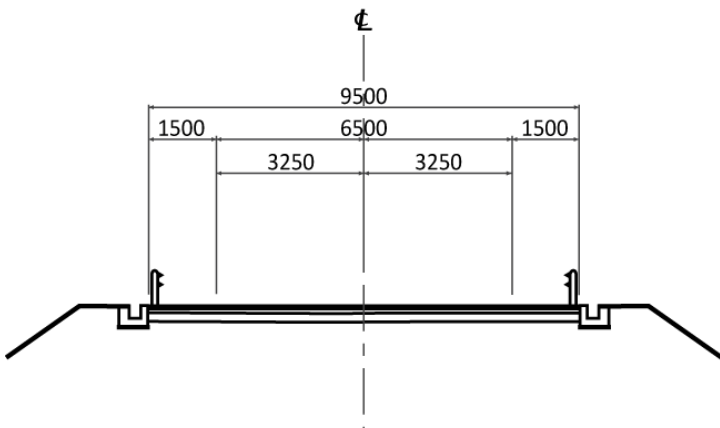
8. 道路構造(第1回資料)

国道181号(江府道路)

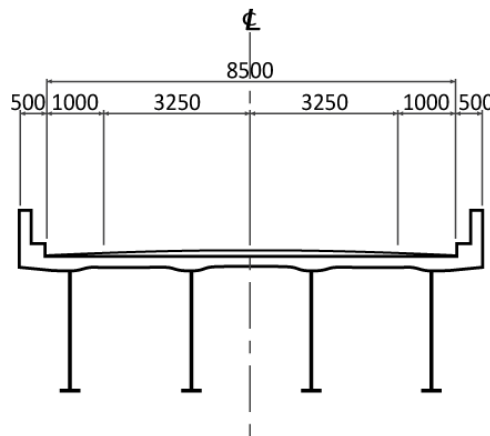
- 計画延長 : $L=4,065\text{m}$ (バイパス)
- 計画幅員 : $W=6.5(9.5)\text{m}$ (完成2車線)
- 道路規格 : 第3種第2級
- 設計速度 : 60km/h

断面図

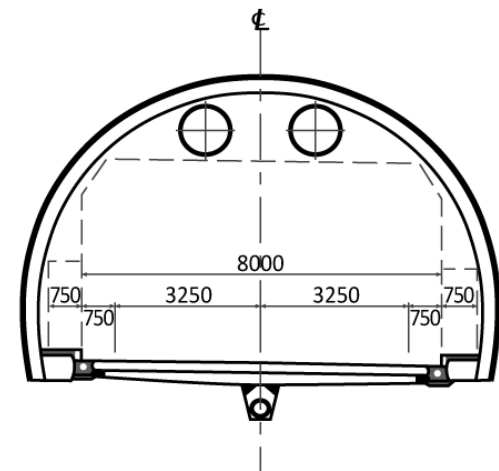
土工部



橋梁部



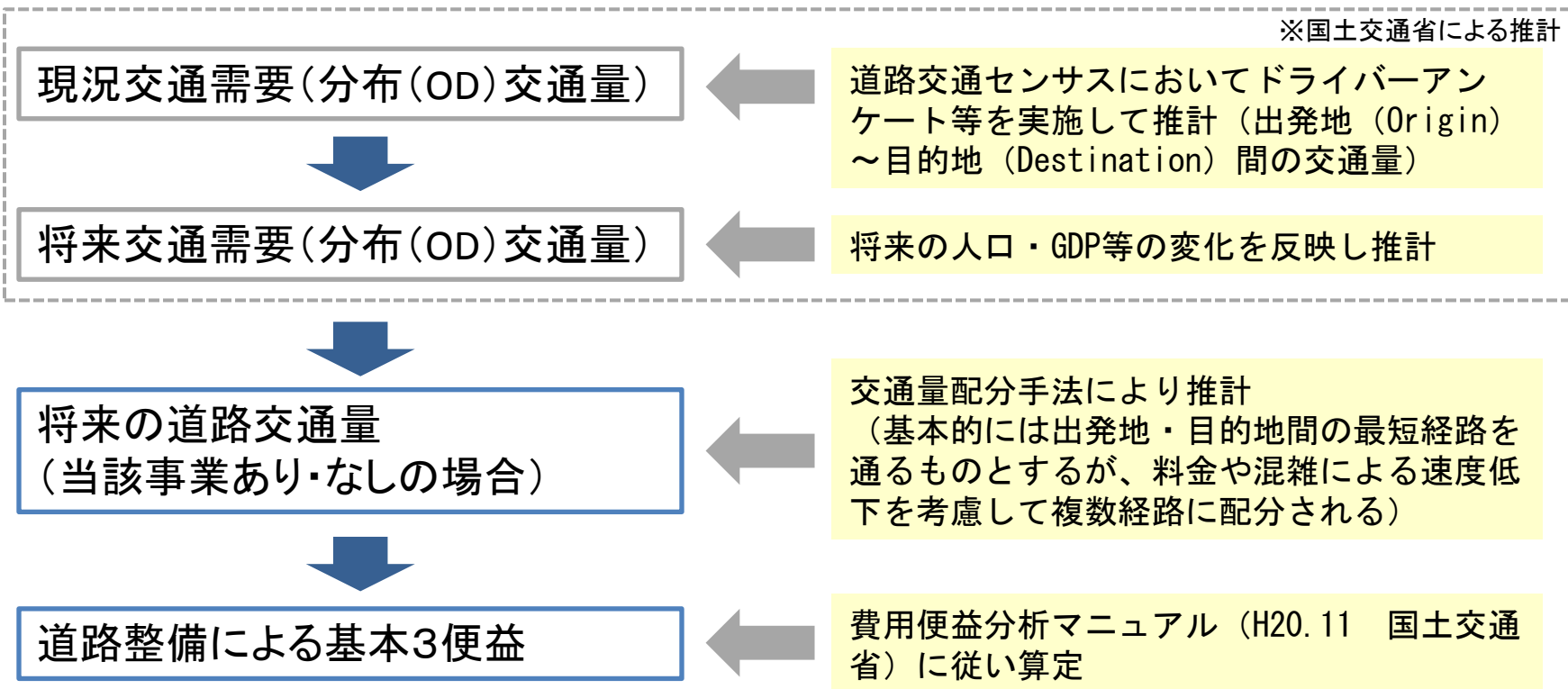
トンネル部



9-1. 費用便益分析

国道181号(江府道路)

○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。

9-2. 費用便益分析結果

国道181号(江府道路)

○費用便益分析結果(基本便益による)

基準年		H27	
供用年		H35	
延長		4.065km	
設計速度		60km/h	
総事業費		119.0億円	
将来交通量(H42)		7,900台/日	
総費用	事業費		98.3億円
	維持修繕費		3.0億円
	計(C)		101.3億円
総便益	直接便益	走行時間短縮便益	91.1億円
		走行経費減少便益	31.2億円
		交通事故減少便益	9.6億円
	計(B)		131.9億円
費用便益比	(B/C)		1.30

※総費用及び総便益は基準年(H27)の価値に換算した現在価値額

9-3. 前回再評価時との比較

国道181号(江府道路)

○H22再評価時との費用便益分析結果の比較

	国道181号(江府道路)		備考 (前回評価時からの主な変更点)
	前回再評価時	今回再評価時	
基準年	H22	H27	・再評価実施年
供用年	H30	H35	・事業期間の延伸
延長	4.065km	4.065km	
総事業費	119億円	119億円	
将来交通量(H42)	8,300台/日	7,900台/日	・交通量予測において事業化ネットワーク(未事業化区間を含まないネットワーク)を用いたことによる減少
総費用	103.2億円	101.3億円	・事業期間の延伸による減
総便益	149.6億円	131.9億円	・将来交通量の減少による減
費用便益比(B/C)	1.45	1.30	

※総費用及び総便益は基準年の価値に換算した現在価値額