

## 事業の概要及び事前評価に係る資料

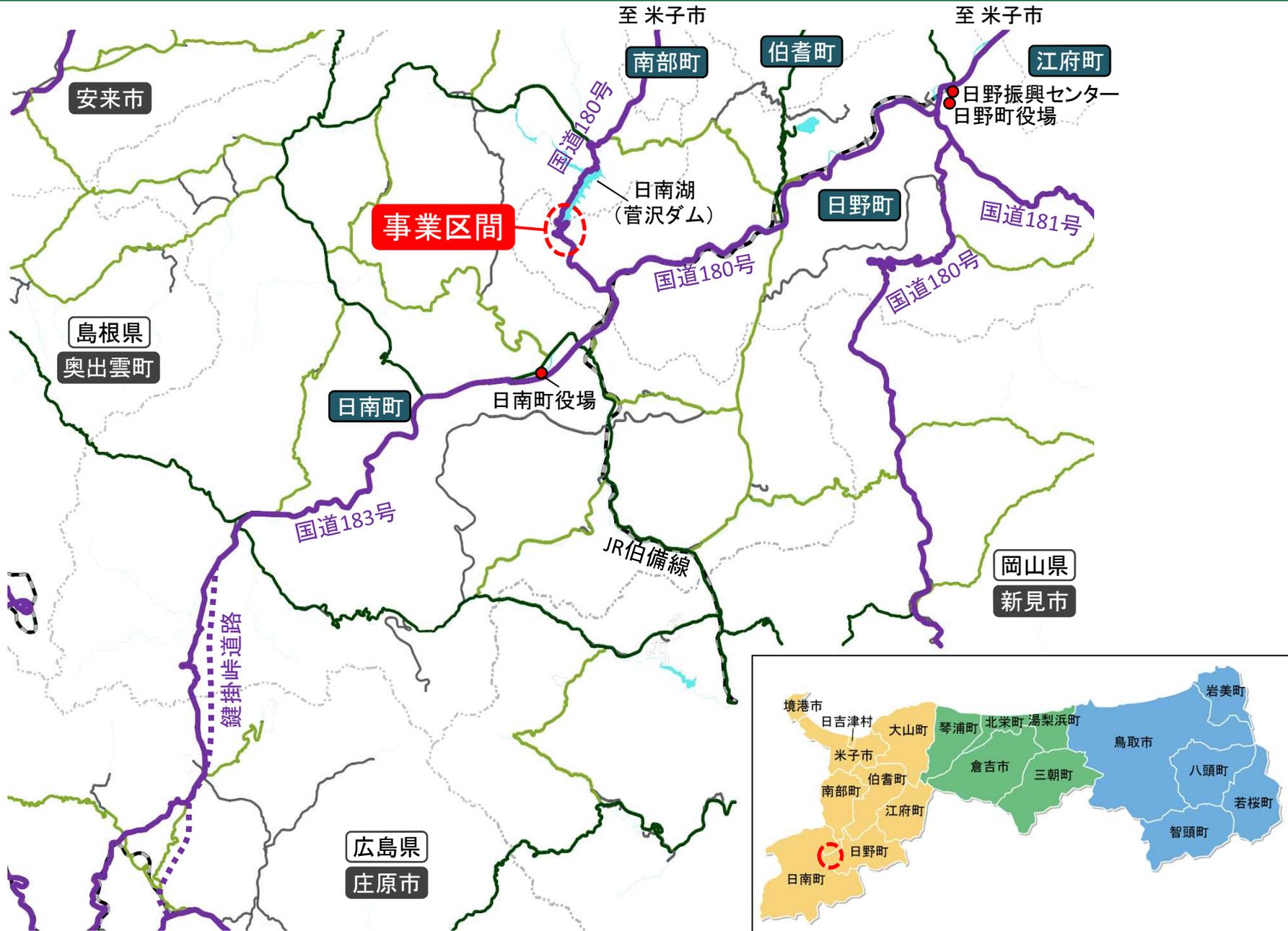
事業名	国土交通省所管 防災・安全交付金事業 一般国道 180 号道路改良事業		
路線名 地区名	一般国道 180 号 (福長～菅沢工区)	事業箇所	日野郡日野町福長 ～日南町菅沢
1. 事業概要			
(1)事業目的 (目標、効果)	<p><b>【目的】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>急勾配区間、幅員狭小区間、線形不良区間を改善し、幹線道路としての安全で円滑な交通を確保する。</li> <li>異常気象時事前通行規制区間を解消する。</li> <li>日野郡と米子市・西伯郡とを結ぶ生活道路としての機能や、広島県等と米子市・境港市を結ぶ物流等の主要幹線道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 当該路線は、日野郡と米子市・西伯郡とを結び、生活・観光等の観点のみならず、広島県等と米子市・境港市を結ぶ物流の観点からも重要な路線であり、第一次緊急輸送道路としても設定されている主要幹線道路である。</p> <p>○現道状況 当該区間はヘアピンカーブが連続し、なおかつ急勾配（7.6%）であり、特に冬期の通行に支障となっている。カーブ区間は道路構造令の基準（最小R＝60m）を満足しないカーブが8箇所存在し、中には半径21mの箇所もあり、走行性、安全性が非常に低い。 また、当該区間は異常気象時事前通行規制区間（時間雨量40mm、連続雨量200mmで全面通行止め）となっており、防災点検における「要対策箇所」が4箇所存在し、平成13年9月15日の大雨では、土砂崩落による全面通行止めが発生している。防災対策機能の強化のため、現道の災害防除工事を実施しているが、この工事に伴う片側交互通行規制が5年間で475日間にも及んでおり、抜本的な防災対策のためにも早急なバイパス整備が必要である。</p> <p>○事故状況 人身事故件数3件 (H8～H23：重傷事故1件)</p> <p><b>【効果】</b></p> <p>○交通の円滑化・交通安全 バイパス整備により急カーブ、急勾配、幅員不足区間を解消し、交通の円滑化と交通事故の軽減を図る。特に、冬期積雪時の走行性・安全性を向上させる。</p> <p>○防災対策 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>○定住の持続 米子方面への通勤、買物などの利便性を向上させ、中山間地域における定住に寄与する。 救急車両の到着時間や搬送時間の短縮により、要救助者の救命率を向上させる。</p>		

<p>(2) 事業内容</p>	<p>○計画延長：L = 2, 220 m (バイパス)  ○計画幅員：W = 6. 0 (7. 5) 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3級</td> </tr> <tr> <td>設計速度</td> <td>50 km/時</td> </tr> <tr> <td>計画交通量</td> <td>(算定中) 台/日 (H42推計)</td> </tr> <tr> <td>現況交通量</td> <td>2, 108 台/日 (H22センサス)</td> </tr> </table>	道路規格	第3種第3級	設計速度	50 km/時	計画交通量	(算定中) 台/日 (H42推計)	現況交通量	2, 108 台/日 (H22センサス)																																					
道路規格	第3種第3級																																													
設計速度	50 km/時																																													
計画交通量	(算定中) 台/日 (H42推計)																																													
現況交通量	2, 108 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40年度  ○総事業費：5, 890, 000 千円</p> <table border="1" data-bbox="402 687 1469 1279"> <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>30, 000</td> <td>測量設計</td> </tr> <tr> <td>28</td> <td>120, 000</td> <td>橋梁、トンネル予備設計</td> </tr> <tr> <td>29</td> <td>160, 000</td> <td>橋梁、トンネル詳細設計、用地補償</td> </tr> <tr> <td>30</td> <td>520, 000</td> <td>改良工事、橋梁工事</td> </tr> <tr> <td>31</td> <td>740, 000</td> <td>改良工事、橋梁工事</td> </tr> <tr> <td>32</td> <td>600, 000</td> <td>改良工事、橋梁工事</td> </tr> <tr> <td>33</td> <td>400, 000</td> <td>改良工事、橋梁工事</td> </tr> <tr> <td>34</td> <td>200, 000</td> <td>改良工事、橋梁工事</td> </tr> <tr> <td>35</td> <td>600, 000</td> <td>改良工事、橋梁工事、トンネル工事</td> </tr> <tr> <td>36</td> <td>1, 100, 000</td> <td>改良工事、橋梁工事、トンネル工事</td> </tr> <tr> <td>37</td> <td>350, 000</td> <td>改良工事、橋梁工事、トンネル工事</td> </tr> <tr> <td>38</td> <td>660, 000</td> <td>改良工事、橋梁工事、トンネル工事</td> </tr> <tr> <td>39</td> <td>350, 000</td> <td>改良工事、トンネル工事</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>60, 000</td> <td>改良工事</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	30, 000	測量設計	28	120, 000	橋梁、トンネル予備設計	29	160, 000	橋梁、トンネル詳細設計、用地補償	30	520, 000	改良工事、橋梁工事	31	740, 000	改良工事、橋梁工事	32	600, 000	改良工事、橋梁工事	33	400, 000	改良工事、橋梁工事	34	200, 000	改良工事、橋梁工事	35	600, 000	改良工事、橋梁工事、トンネル工事	36	1, 100, 000	改良工事、橋梁工事、トンネル工事	37	350, 000	改良工事、橋梁工事、トンネル工事	38	660, 000	改良工事、橋梁工事、トンネル工事	39	350, 000	改良工事、トンネル工事	40	60, 000	改良工事
年度	事業費	事業概要																																												
27	30, 000	測量設計																																												
28	120, 000	橋梁、トンネル予備設計																																												
29	160, 000	橋梁、トンネル詳細設計、用地補償																																												
30	520, 000	改良工事、橋梁工事																																												
31	740, 000	改良工事、橋梁工事																																												
32	600, 000	改良工事、橋梁工事																																												
33	400, 000	改良工事、橋梁工事																																												
34	200, 000	改良工事、橋梁工事																																												
35	600, 000	改良工事、橋梁工事、トンネル工事																																												
36	1, 100, 000	改良工事、橋梁工事、トンネル工事																																												
37	350, 000	改良工事、橋梁工事、トンネル工事																																												
38	660, 000	改良工事、橋梁工事、トンネル工事																																												
39	350, 000	改良工事、トンネル工事																																												
40	60, 000	改良工事																																												
<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  ○関連事業：一般国道183号鍵掛峠道路  ○特記事項：  一般国道183号生山道路が、平成17年度に開通済みであり、当該区間を経由しての広島県庄原市方面へのアクセス向上が図られている。  ○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>・バイパス整備で道路線形不良箇所を解消することにより、交通事故を軽減し、走行速度の向上による所要時間の短縮を図る。</li> <li>・異常気象時事前通行規制区間を解消する。</li> <li>・生活道路としての機能強化はもとより、円滑な大型車交通を確保し、物流等の主要幹線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>・落石や斜面崩壊等の災害が懸念される危険斜面からの離隔を確保し、流域が広い谷では橋梁を採用するなどして土石流を避けた構造とし、災害による影響を受けにくいルート・構造を選定する。</li> <li>・急勾配を回避し、特に冬期積雪時の走行性を考慮して縦断勾配6%を採用する。</li> <li>・既存の菅沢ダムや関連施設への影響を回避するルートを選定する。</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 西側ルート ：事業費が最も安価で、冬期の走行性に最も優れる。</p> <p>第2案 ループ橋ルート ：事業費が高く、ループ橋等橋梁部の延長が最も長く、冬期の凍結等道路管理上も劣る。</p> <p>第3案 東側ルート ：事業費が高く、カーブ半径が小さく走行性に劣る。</p> <p>→ 評価結果：経済性、安全性に最も優れる第1案を選定</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>・事業区間近傍に残土処分場を設置し、残土処分費用を抑えることを検討する。</li> </ul>
(5)環境への影響・配慮（環境への対応）	<p>【想定される影響】</p> <ol 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> </ol>
	<p>【影響を回避又は軽減する方法】</p> <ol 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> </ol>
(6)現在の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○平成23年度 航空写真図化測量</li> <li>○平成24年度 道路概略設計</li> <li>○平成26年度 8月19日、21日に地元説明会を実施 (1地区、1自治会)</li> </ul>

# 1. 位置図

## 国道180号(福長～菅沢工区)



# 2. 課題(その1)

国道180号(福長~菅沢工区)

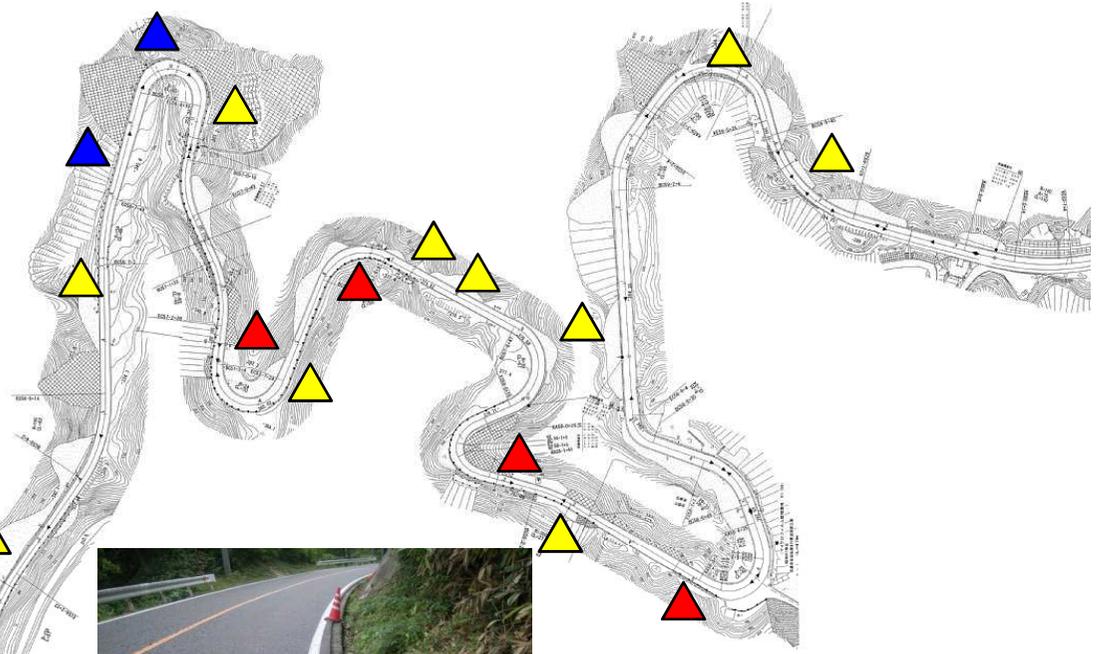


# 3. 課題(その2)

国道180号(福長～菅沢工区)



▲災害防除工事による片側交互通行



至米子  
↑

至庄原  
新見



▲落石の発生状況

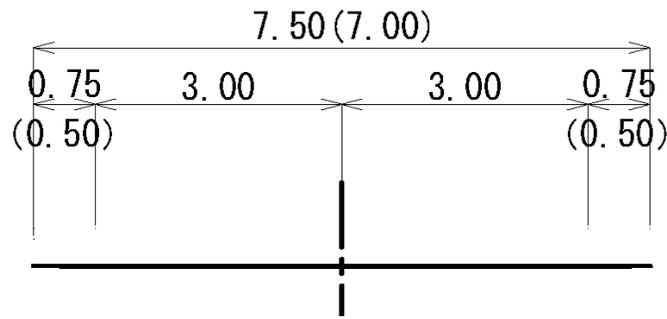
凡例(防災点検結果)	
▲	対策要
▲	経過観察
▲	対策完了

# 4. 平面図・断面図

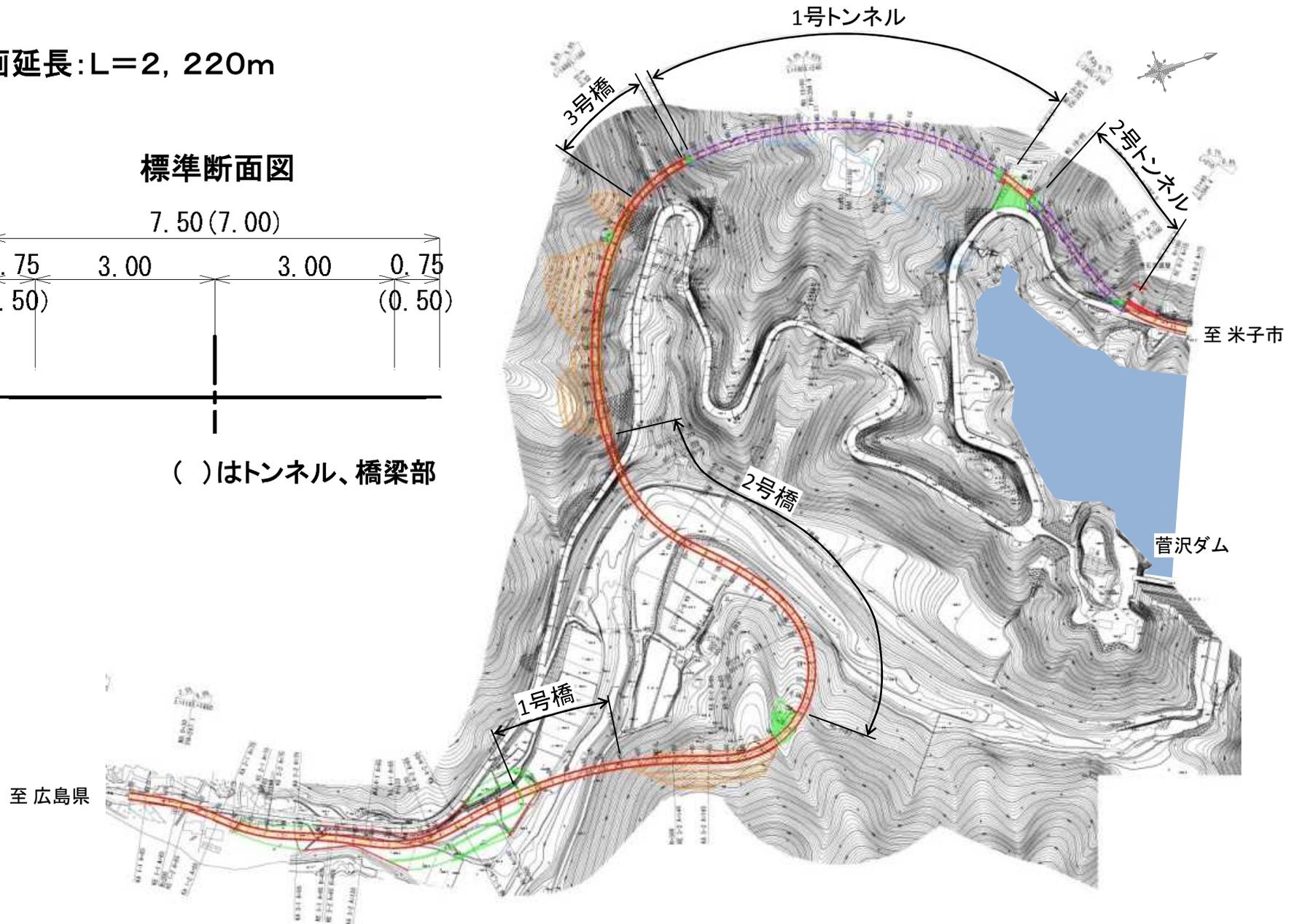
国道180号(福長～菅沢工区)

計画延長:L=2, 220m

標準断面図



( )はトンネル、橋梁部



# 5. 事業の内容

国道180号(福長～菅沢工区)

- 計画延長 : L=2, 220m (バイパス)
- 計画幅員 : W=6. 0(7. 5)m (完成2車線)

道路規格	第3種第3級
設計速度	50km/時
計画交通量	(算定中) 台/日 (H42推計)
現況交通量	2, 108台/日 (H22センサス)

- 事業期間 : 平成27年度～平成40年度
- 総事業費 : 5, 890, 000千円

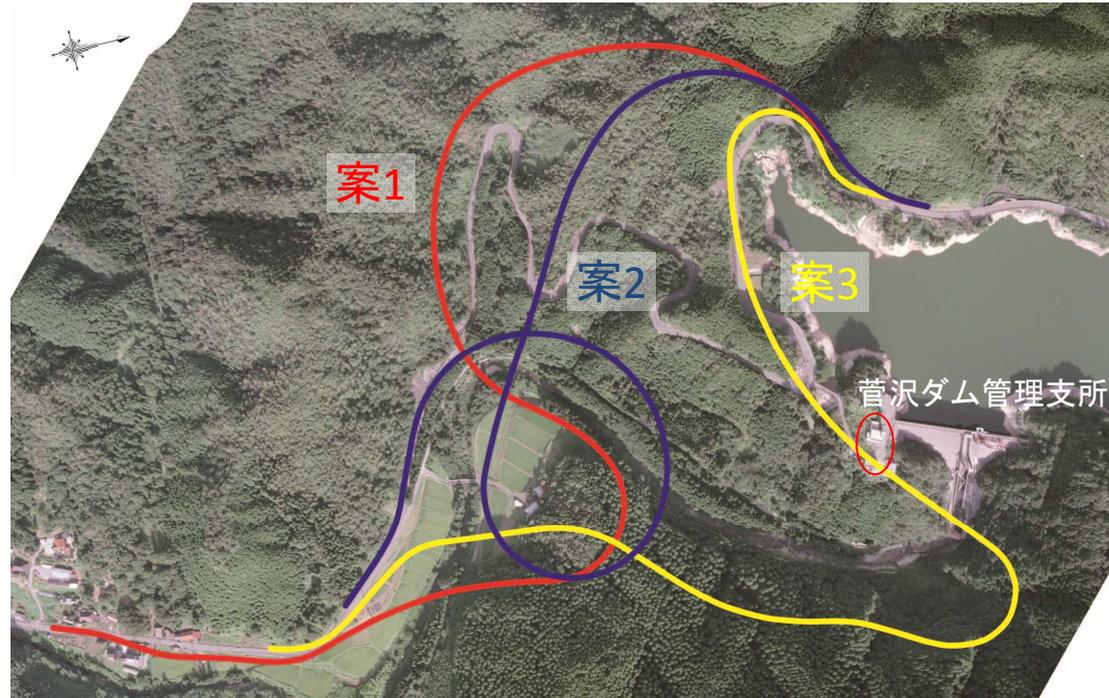
年度	事業費(千円)	事業概要
27	30,000	測量設計
28	120,000	橋梁、トンネル予備設計
29	160,000	橋梁、トンネル詳細設計、用地補償
30	520,000	改良工事、橋梁工事
31	740,000	改良工事、橋梁工事
32	600,000	改良工事、橋梁工事
33	400,000	改良工事、橋梁工事

年度	事業費(千円)	事業概要
34	200,000	改良工事、橋梁工事
35	600,000	改良工事、橋梁工事、トンネル工事
36	1,100,000	改良工事、橋梁工事、トンネル工事
37	350,000	改良工事、橋梁工事、トンネル工事
38	660,000	改良工事、橋梁工事、トンネル工事
39	350,000	改良工事、トンネル工事
40	60,000	改良工事

# 6. ルート比較

国道180号(福長～菅沢工区)

ルート平面図



	案1:バイパス(西側ルート)	案2:バイパス(ループ橋ルート)	案3:バイパス(東側ルート)
延長	L=2.20km	L=2.13km	L=2.15km
コスト	5,890百万円	6,334百万円	6,178百万円
補償対象	—	—	菅沢ダム管理支所建物(寮、車庫)
評価	(+) 最も冬期の走行性に優れる (+) 最も経済的  <b>採用</b>	(+) 急勾配区間が短い (-) ループ区間(橋梁)で冬期凍結の恐れがある (-) 最も経済性に劣る	(-) 長大法面が多い (-) カーブ半径が小さく走行性に劣る (-) 菅沢ダム管理事務所へ影響が出る