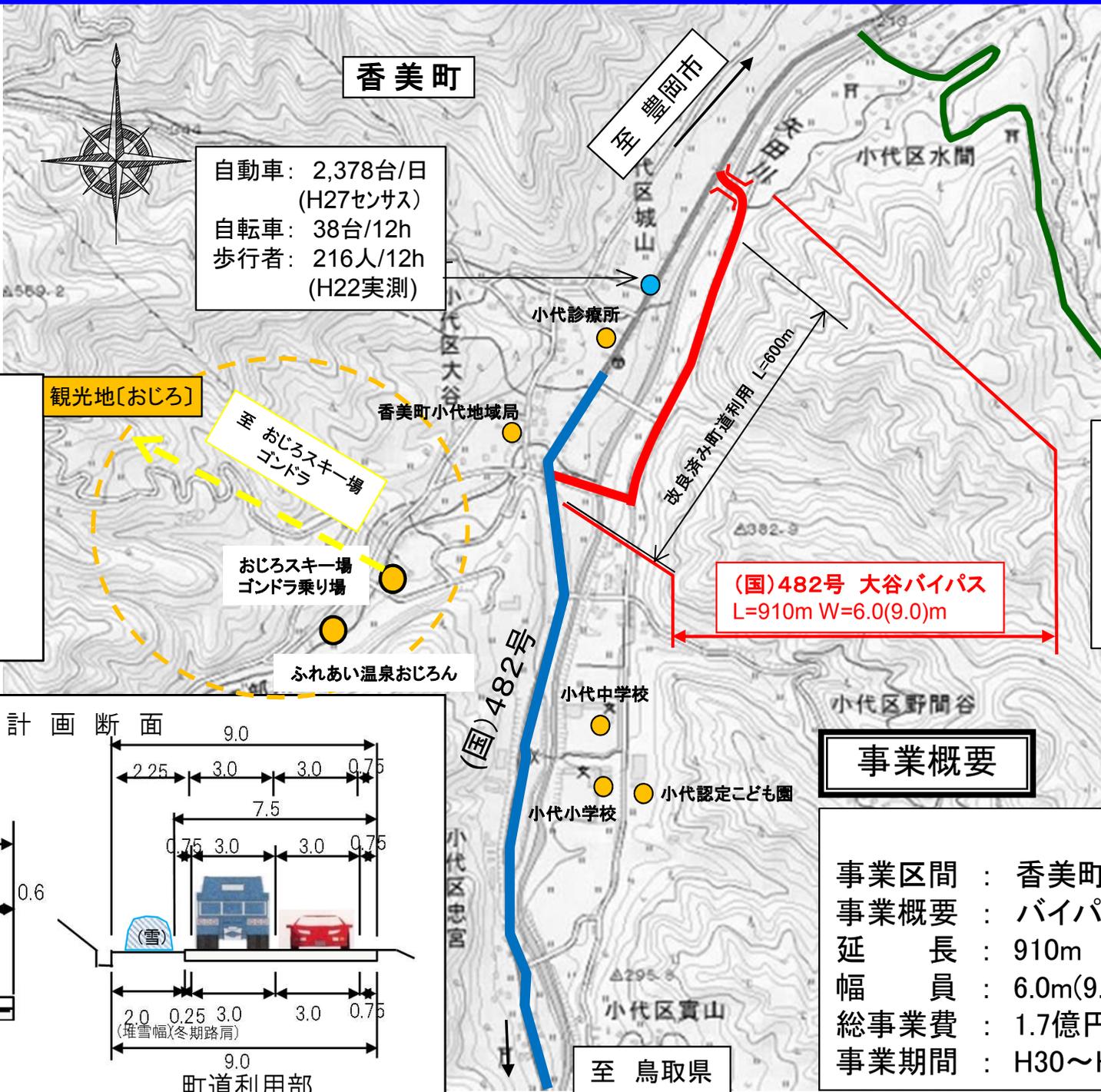


投資事業評価調書（新規）

部課室名	県土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 上田 浩嗣 (国道・橋梁班長 江指真祐)	内線	4362 (4376)	
事業種目	事業名	事業区間	総事業費	内用地補償費	着手予定年度	完了予定年度
道路事業	一般国道482号 大谷バイパス（I）	香美町小代区城山～ 大谷	1.7億円	0.1億円	平成30年度	平成32年度
事業目的			事業内容			
<p>本路線は、京都府から鳥取県に至る一般国道であり、地域の生活、観光、産業に重要な役割を果たす路線である。</p> <p>○円滑な交通の確保 集落内の幅員狭小な現道をバイパス化することにより、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>○安全な歩行者・自転車通行の確保 通過交通をバイパスに転換することで地区内の交通量を減らし、通学児童等の安全な通行を確保する。</p> <p>○観光地へのアクセス強化 スキー場、温泉施設など観光地へのアクセス性を改善し、地域活性化を図る。</p>			<p>【延長】道路改築 910m</p> <p>【構造規格】第3種3級</p> <p>【計画幅員】2車線 歩道無し 車道6.0m(全幅9.0m)</p> <p>【計画交通量】 自動車：1,400台/日 (H42予測)</p> <p>【現況交通量】 自動車：2,378台/日 (H27センサス) 自転車：38台/12h (H22実測) 歩行者：216人/12h (H22実測)</p> <p>【負担割合】 国:55% 県:45%</p>			
評価視点	評価結果の説明					
(1) 必要性	<p>①集落内を通過する現道は、幅員が狭小（最小車道幅員4.0m）で、車両の離合が困難な状況であり、過去5箇年（H24～H28）に人身事故が3件発生している。このため、バイパス整備により、安全で円滑な交通を確保する。</p> <p>②当該区間は、小代小学校（約90人）及び小代中学校（約50人）の通学路になっているが、歩道が未整備区間のため、通学生は、路肩（50cm）を通行しており、非常に危険な状況である。このため、バイパスを整備し、通過交通を転換することにより、歩行者及び自転車の安全な通行を確保する。</p> <p>③現道は、降雪期に除雪作業等により、車両通行に支障を来していることから、バイパス整備により、スキー場、温泉施設、自然公園などの周辺に多数存在する観光施設への大型観光バスの通行等アクセスを改善することで観光施設間の連携を促進し、地域の活性化を図る。</p>					
(2) 有効性・効率性	<p>①費用便益費 B/C=1.5</p> <p>②バイパス整備により、歩行者と通過交通を分離させ、歩行者の安全確保および交通事故の減少が図られる。</p> <p>③国道482号整備促進期成同盟会から強い要望があり、事業執行環境が整っている。</p> <p>④バイパス整備完成後の現道の管理引継ぎについて、香美町と協議が整っている。</p> <p>⑤改良済の町道を活用することで事業費の削減を図る。</p>					
(3) 環境適合性	<p>①通過交通をバイパスに転換させることにより、交通騒音や排気ガスなどの沿道への影響が軽減される。</p>					
(4) 優先性	<p>①香美町総合計画の都市基盤整備に位置づけられており、まちづくりを計画的に進める上でも早期整備が必要である。</p> <p>②地域の防災道路強靱化プランに位置づけられており、災害に強い強靱な県土づくりを進める上でも早期整備が必要である。</p> <p>③国道9号小代口交差点から当該箇所までの約5km区間は概ね2車線改良が完了しており、冬期に約4万人が訪れるスキー場の駐車場までの整備を早期に進める必要がある。</p>					

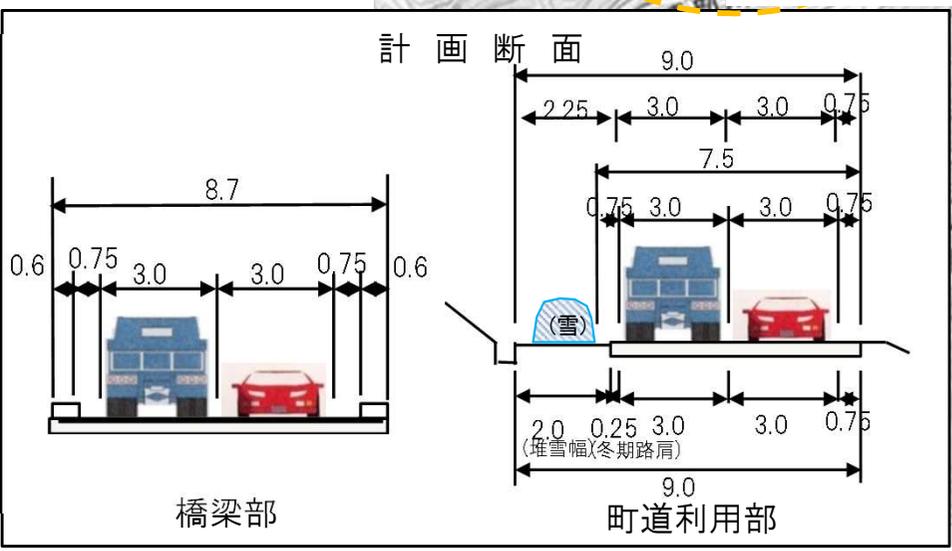
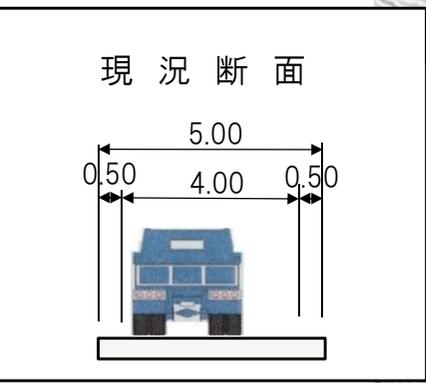
# 事業概要 国道482号大谷バイパス(I) (香美町小代区域山~大谷)

## 位置図



自動車: 2,378台/日  
(H27センサス)  
自転車: 38台/12h  
歩行者: 216人/12h  
(H22実測)

## 横断図



- 凡例
- : 国道
  - : 県道
  - : 事業区間
  - : 既設歩道
  - : 公共施設、学校等
  - : 交通量

## 事業概要

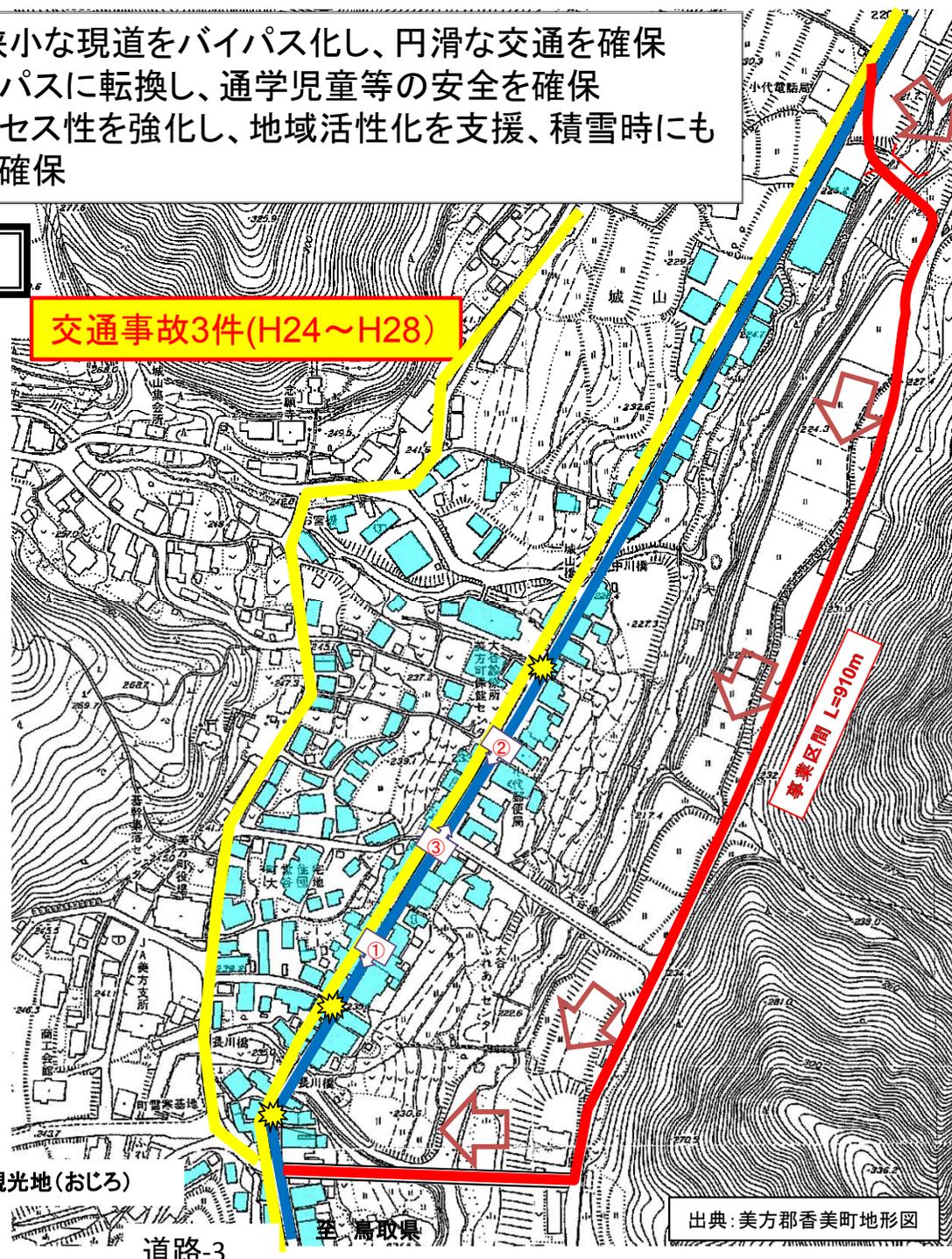
事業区間 : 香美町小代区域山~大谷  
 事業概要 : バイパス整備  
 延長 : 910m  
 幅員 : 6.0m(9.0m)  
 総事業費 : 1.7億円  
 事業期間 : H30~H32

道路-2

至 鳥取県

- ①集落内の幅員狭小な現道をバイパス化し、円滑な交通を確保
- ②通過交通をパイパスに転換し、通学児童等の安全を確保
- ③観光地へのアクセス性を強化し、地域活性化を支援、積雪時にも安定した交通を確保

平面図



- 凡例
- ☀ 交通事故(人身)発生地点
  - ① 現況写真撮影地点
  - (国)482号(現道)
  - (国)482号(バイパス)
  - 通学路
  - 民家

- ①幅員が狭小で観光バスが通ると車両の離合が困難



- ②歩道がなく通学児童等が危険



- ③積雪のため、観光地へのアクセスが不能



## 1. スケジュール

当初計画

工種	年 度		
	H30	H31	H32
調査・設計			
用地補償			
道路改良			

## 2. 事業効果について

### (1) 費用対効果

#### ① 便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	① 走行時間短縮便益 ○目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無しの走行時間費用－整備有りの走行時間費用 走行時間費用： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{走行時間}) \times \text{時間価値原単位} \times 365\text{日}$
	② 走行経費減少便益 ○交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益	整備無しの走行経費－整備有りの走行経費 走行経費： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離}) \times \text{走行経費原単位} \times 365\text{日}$
	③ 交通事故減少便益 ○交通事故が減少することによる便益	整備無しの事故損失額－整備有りの事故損失額 事故損失額： $\Sigma(\text{交通量} \times \text{距離} \times \text{交差点以外の事故損失原単位} + \text{交通量} \times \text{主要交差点数} \times \text{交差点部事故損失原単位})$

#### ② 費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)		C(費用)			B / C
		便益額 (百万円)	代表的な効果	総費用	事業費	維持管理費	
				(百万円)	(百万円)	(百万円)	
道路	道路改築事業 国道482号 【大谷バイパス(I)】	① 走行時間短縮便益 237 ② 走行経費減少便益 16 ③ 交通事故減少便益 2 計 255	計画交通量： 1,400台/日(H42)	142	30	172	1.5

### (2) 費用対効果に含まれない主な効果

- ① 小代区へのアクセス強化による観光産業の活性化
- ② 通過交通のバイパス整備による沿道環境の改善
- ③ 小代小学校、小代中学校の通学生の安全性の確保

# 道路・街路事業の効果

対象事業：道路事業（国）482号 大谷バypass(I)

## (1) 費用対効果

費用対効果	
走行時間の短縮	目的地までの時間短縮
走行経費減少	走行速度の向上や走行距離の短縮による燃料費の節約等
交通事故減少	交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等

## (2) 費用対効果に含まれない効果

評価の視点		効果項目	該当する事業内容	
①安全・安心の確保	災害時	緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保 (※緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路)	○	緊急輸送道路補完ルートの整備による防災機能の強化
		救助・救援活動の支援 (※災害時の通行不能や孤立集落の解消)	○	緊急輸送道路補完ルートの整備による防災機能の強化
		減災対策への取り組み (※二線堤道路、避難路・避難場所としての機能、延焼防止機能の確保)	-	-
	平時	救急医療体制の支援	-	-
		交通安全対策	○	バイパス整備による通過交通の分離により歩行者の安全な通行の確保
②地域の活性化	地域間交流の促進	○	バイパス整備による交通の円滑化により、鳥取方面への交流を促進する。	
	中心市街地の活性化	-	-	
	地域産業の活性化	-	-	
	観光支援	○	スキー場等へのアクセス向上	
	地域プロジェクト等支援	-	-	
③円滑な交通体系の確保	公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	○	バス路線の定時性の確保	
④地域の環境改善	沿道環境の改善 景観形成	○	通過交通のバイパスへの転換による騒音、排気ガスなどの沿道影響の軽減	