

事業再評価シート

事業名	社会資本整備総合交付金		
箇所名	一般国道447号 真幸バイパス	市町村名	えびの市

(上段は前回、下段は今回)

実施方法	補助 交付金 県単		
事業期間	採択年度	再評価年度	完了目標年度
	H14	H23	検討中
		H27	H38
事業進捗	全体事業費 (百万円)	既投資額 (百万円)	進捗率(%)
	当初計画6,900	1,600	事業費 用地
	10,500		- -
再評価の概要	対象選定理由		事業効果(B/C)
	事業採択後10年経過		-
	事業採択後10年経過(再審議)		1.2
			対応方針原案
			変更計画策定時に再審議
			継続

全体計画
<p>一般国道447号は、えびの市を起点に、鹿児島県伊佐市を経て、出水市に至る県際間の幹線道路であり、九州縦貫自動車道(えびのIC)と現在建設中の南九州西回り自動車道(出水IC)を、東西に最短距離で結ぶアクセス道路であり、また、九州新幹線へのアクセス道路であるなど、南九州圏域の交通ネットワークの一部を形成する重要な道路である。</p> <p>また、宮崎県及び鹿児島県の地域防災計画において、第2次緊急輸送道路に指定されており、防災上も大変重要な路線である。</p> <p>しかしながら、県境部の約10km区間は、道路幅員が狭小で線形不良区間が連続していることや、異常気象時の事前通行規制区間に指定されていることなど、交通の難所となっており、早急に道路整備を行う必要があることから、現在、宮崎県(真幸バイパス)及び鹿児島県(青木バイパス)により整備を進めている。</p>

事業概要	
<p>【全体計画(宮崎県・鹿児島県)】 全体延長 L = 5.1 km 内トンネル L = 2.3 km</p> <p>【真幸バイパス(宮崎県区間)】 延長 L = 3.2 km 内トンネル L = 1.8 km</p> <p>【青木バイパス(鹿児島県区間)】 延長 L = 1.9 km 内トンネル L = 0.5 km</p>	<p>⇒</p> <p>【真幸バイパス(宮崎県区間)】</p> <p>全体延長 L = 3.2 km 道路幅員 W = 6.0 m (7.5) m 主要構造物 橋梁 N = 6 橋 トンネル N = 1 箇所 L = 約 1.8 km</p>

事業目的
<p>事業の目的、必要性 宮崎・鹿児島両県の地域間交流・連携を強化するとともに、九州縦貫自動車道(えびのIC)と現在建設中の南九州西回り自動車道(出水IC)を、東西に最短距離で結ぶアクセスルートであり、また、九州新幹線へのアクセスルートとなるなど、広域交通ネットワークの一部を担い、観光をはじめ農林業、商工業などの経済発展の支援や、緊急時の救命、救急、救援物資輸送のための防災機能の強化を目的とし、南九州圏域全体の発展に寄与する。</p> <p>事業を継続する必要性 国道447号の県境部約10km区間は、本県及び鹿児島県が一体となって整備を行っているところであり、鹿児島県側は、既にトンネル区間を除く改良工事が概成している。 当工区の完成により、えびの市から出水市までの国道447号全線の整備が完了することとなり、整備効果を発現するためには、当工区の完成が不可欠であり、事業継続が必要である。</p>

事業の進捗状況

現在の事業進捗

- ・事業進捗率は平成27年度末で約15%（事業費ベース）である。
- ・主要構造物の進捗としては、橋梁6橋のうち3橋の施工が完了し、約600m区間を部分供用している。
- ・今年度は、変更計画ルート of 道路予備設計や地質調査、重金属を含む掘削土の処理対策検討などを進めている。

整備効果の発現状況

- ・約600m区間を部分供用しているが、未整備区間には線形不良・幅員狭小区間が数多く残されていることから、整備効果の発現は低い状況にある。

今後の事業進捗の見込み

- ・変更計画ルートの詳細な調査設計を完了させ、用地取得後、残りの橋梁3橋、トンネル1箇所を順次施工することとしている。

事業が長期化している理由

- ・計画ルートに基準値を超える重金属類が確認されたことから、ルートの変更やトンネル掘削土の処理対策の検討に期間を要したことにより事業が長期化している。

社会情勢等の変化

事業を取り巻く社会情勢等の変化

- ・平成25年4月に「道の駅えびの」がえびのIC付近にオープン
- ・平成26年4月に消費税が5% 8%に引き上げ
- ・南九州西回り自動車道（建設中）は、全体延長約140kmの内、平成27年3月までに約80kmの区間が開通

災害等の発生状況

規制内容		H22	H23	H24	H25	H26	H27	合計
全面通行止め	件数	1	2	1		4	3	11
	日数	2	4	2		7	7	22
チェーン必要	件数	3			2	2	1	8
	日数	9			4	5	4	22

上表は平成28年2月1日時点データ

環境保全に対する取り組み

- ・トンネルによるバイパス計画のため、生態系への影響は少ない。
- ・重金属を含んだ掘削土については、道路盛土内に遮水工を施工し封じ込め、適切な処理を行う予定であり、さらに盛土箇所には緑化を行うこととしている。
- ・遮水工による封じ込め後、2年間の水質モニタリング調査を行うこととしている。

事業効果の分析

費用対効果

B/C = 1.2

事業を継続することの事業効果分析

宮崎・鹿児島両県の地域間交流・連携を強化するとともに、九州縦貫自動車道（えびのIC）と現在建設中の南九州西回り自動車道（出水IC）を、東西に最短距離で結ぶアクセスルートであり、また、九州新幹線へのアクセスルートとなるなど、広域交通ネットワークの一部を担い、観光をはじめ農林業、商工業などの経済発展の支援や、緊急時の救命、救急、救援物資輸送のための防災機能の強化を目的とし、南九州圏域全体の発展に寄与する。

コスト縮減

コスト縮減の取り組み

本事業にて発生する副産物（重金属を含む建設発生土）については、遮水シートを用い道路盛土材として再利用し、コスト縮減を図って行く予定である。

代替案の可能性

一般国道447号の県境部約10km区間は、宮崎県・鹿児島県が一体となって整備を行っているところであり、鹿児島県側は既にトンネル区間を除く改良工事が概成している。
当工区の完成により、えびの市から出水市までの国道447号全線の整備が完了することになる。

今回、基準値を超える重金属が確認され、様々な調査、検討を行い、専門家で構成される検討委員会での意見を踏まえ、宮崎県・鹿児島県において、総合的に検討した結果、平成26年9月に今回のルートが最適ルートであると決定したことから、代替案の可能性はない。

対応方針

継 続

一般国道447号 真幸バイパス 位置図

