

事後評価シート

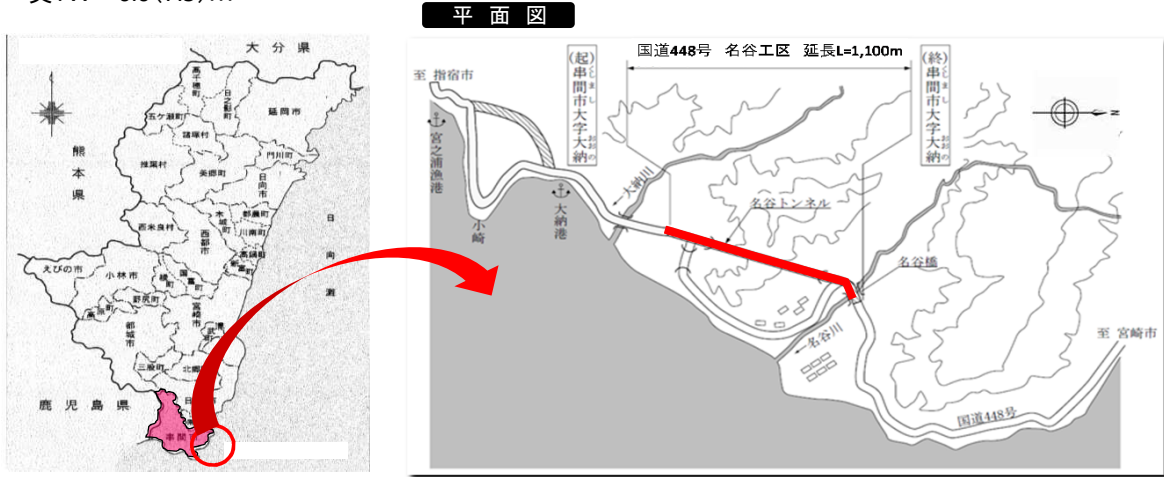
事業名	道路事業	事業課名	道路建設課
箇所名	国道448号 名谷工区	市町村名	串間市
事業費	2,279百万円	事業期間	H16~H21
		評価実施年月	平成26年12月

1 全体計画

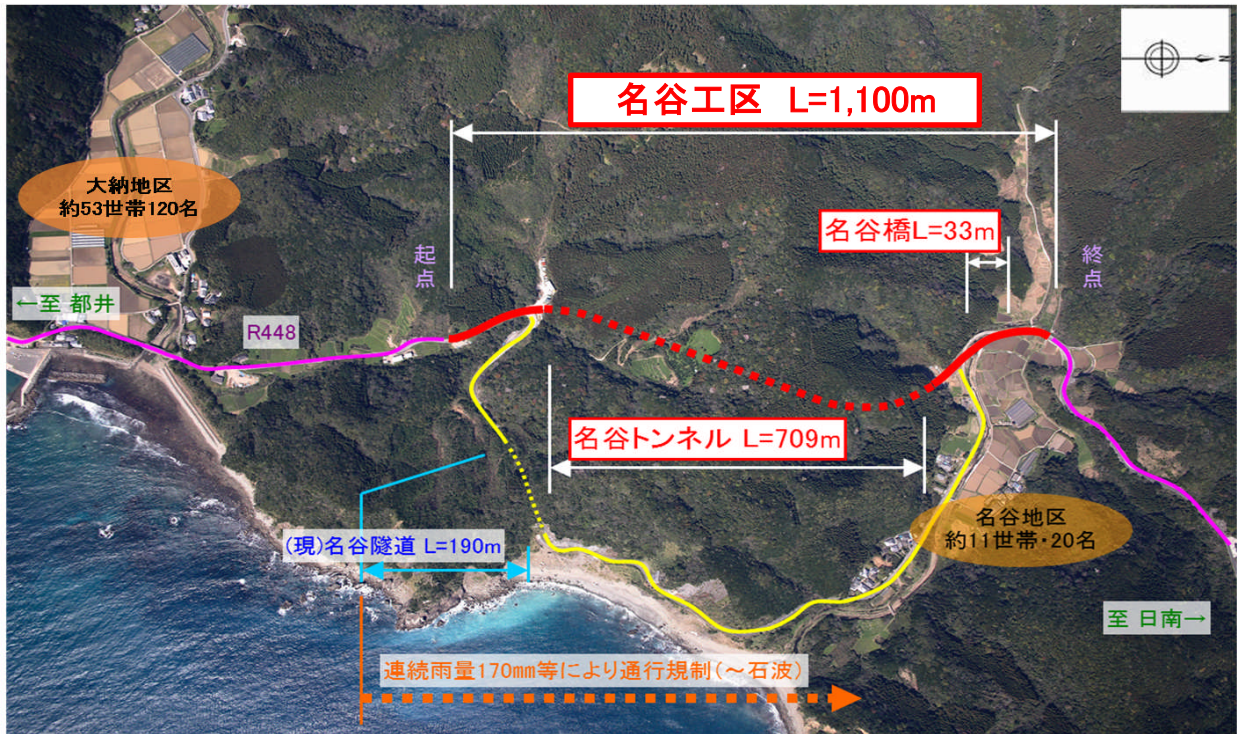
事業区間: 串間市大字大納~大字大納

延長: L=1,100m

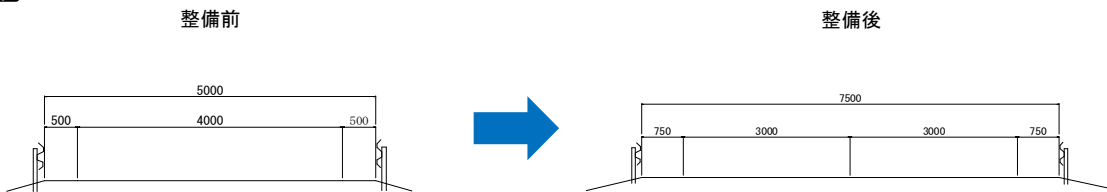
幅員: W=6.0(7.5)m



航空写真



横断面図



## 2 事業目的

国道448号は、鹿児島県指宿市を起点として宮崎県串間市、日南市を經由し宮崎市に至る道路であり、地域の産業や経済及び観光を支援するほか、緊急輸送道路としても重要な路線である。

本区間は、連続雨量170mmの事前通行規制区間で線形不良かつ幅員も狭小であることから、大型車の離合はもとより、一般車両の通行にも支障をきたしているため、安全で円滑な通行の確保を図ることを目的として整備を行うものである。

## 3 事業効果の発現状況等

### ■事業効果—事前通行規制区間の解消

- ・石波～大納区間では平成13年～平成21年の期間で15回の全面通行止めが発生。（表1、図1）
- ・大納～名谷区間の事前通行規制区間が解消され、名谷地区の孤立化の不安が解消。

表1 石波～大納区間における全面通行止回数および日数

区間 年度	整備前 石波～大納									合計
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	
全面通行止回数	3回	-	3回	2回	3回	-	3回	1回	-	15回
全面通行止日数	17.9日	-	1.1日	63.5日	115.7日	-	2.0日	0.4日	-	200.6日

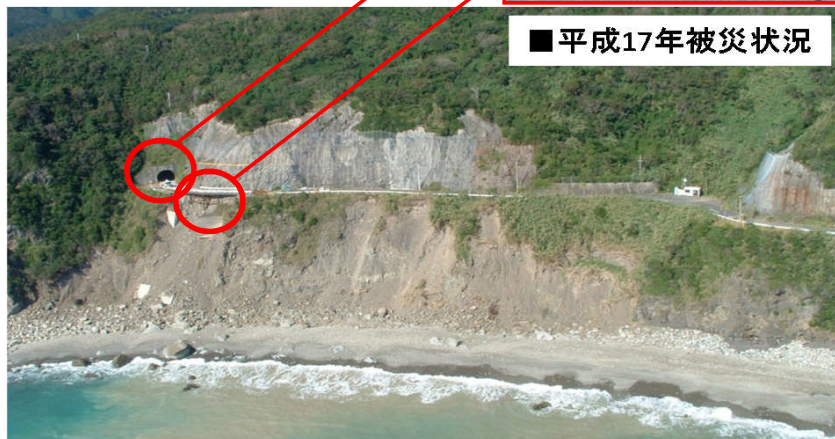
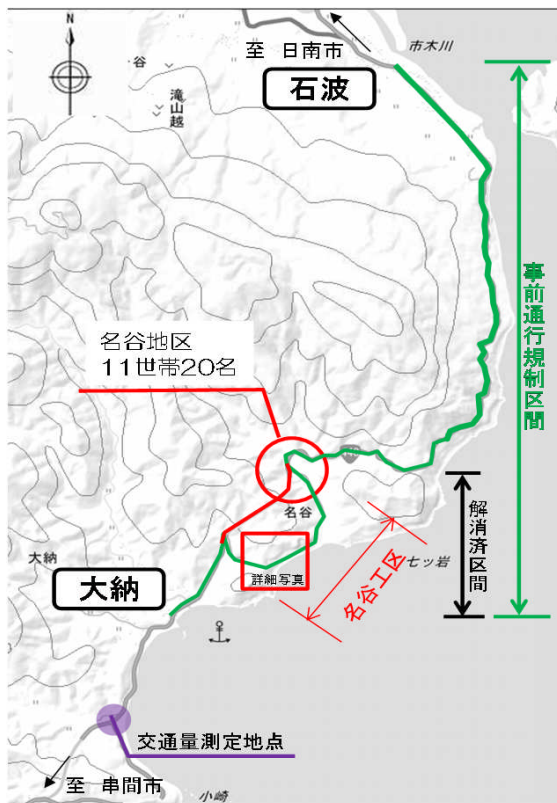


図1 石波～大納区間の道路規制状況

■事業効果－安全で円滑な通行の確保

- ・ 落石や路肩崩壊等の不安がなく、安全・安心な通行が確保された。（表2）
- ・ 走行速度約20km/hから50km/hに向上し、スムーズな通行が確保された。（表3、図2、写真1、2）

◆表2 名谷地区、串間市役所の声

- ・ 以前は、落石や路肩崩壊等を心配していたが、トンネルがあることで安心感が全く違う。
- ・ 車での移動が億劫であったが、開通後は安全であるため、大納地区に行きやすくなった。
- ・ 予防規制時を含め、名谷地区の孤立化が無くなったことは非常に大きい。
- ・ 名谷トンネルは標高が確保されており、雨、風から凌げる。
- ・ トンネルの照明設備があること等を踏まえると1次避難場所の代替施設として捉えている。

◆表3 名谷工区の供用前及び供用後の状況

	供用前	供用後	当初からの変化	変更の内容又は理由	備考
現況交通量	565台/日 [H11センサス]	573台/日	8台/日 増加		供用後の交通量調査 H26.10.29(水)
走行距離	距離:1.9km	距離:1.1km	0.8km 短縮		
走行速度	20km/h	50km/h	30km/h 向上	・急カーブ及び幅員狭小の解消 により、走行速度が向上	
走行時間	5.7分	1.3分	4.4分 短縮		

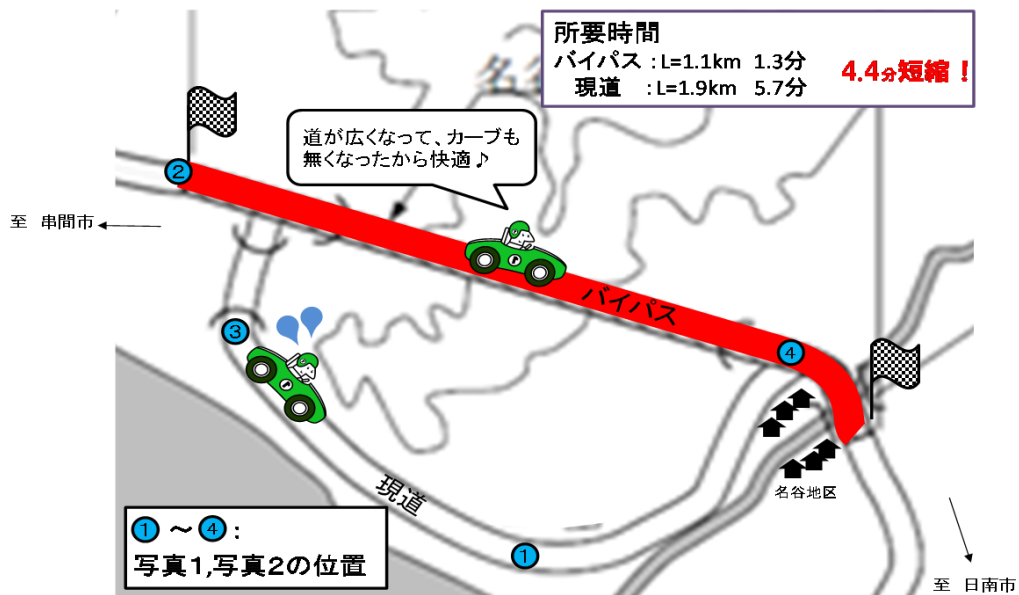


図2 バイパス整備区間の所要時間の比較

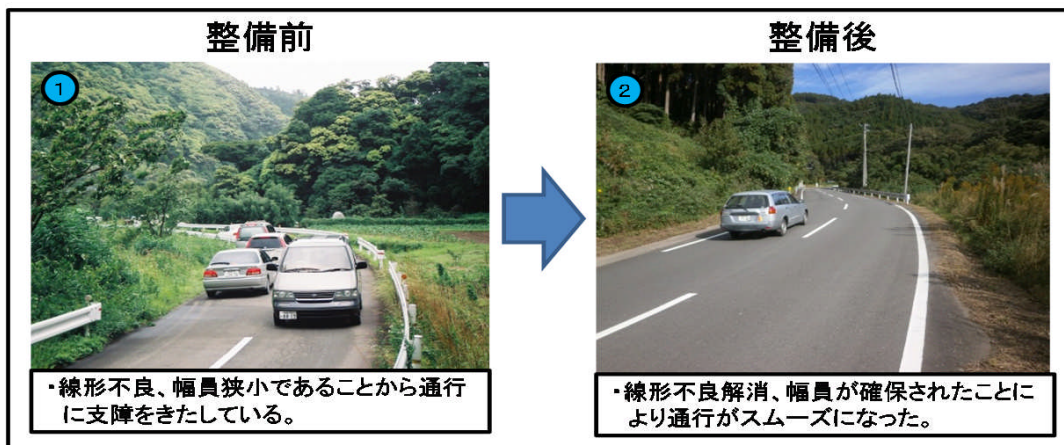


写真1 整備前と整備後の道路状況(道路線形)

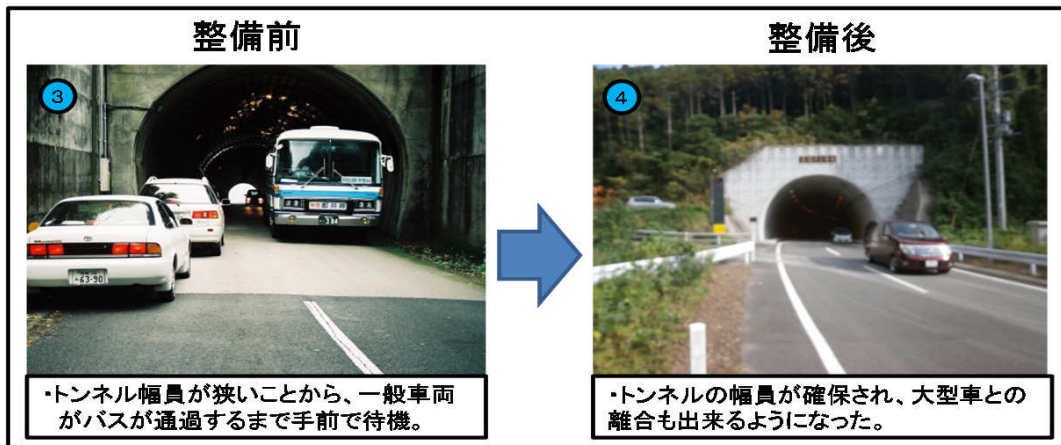


写真2 整備前と整備後の道路状況(幅員狭小)

■事業効果－救急医療活動の支援

- ・所要時間の短縮に加え、消防本部から名谷地区まで災害に強い道路が確保されたことにより、救急医療活動に大きく貢献している(表4、図3)。

◆表4 串間市消防本部の声

- ・災害や事前予防規制による名谷地区の孤立化が無くなったのは最も大きい効果である。
- ・整備前は旧道が災害等で通行途絶になることが度々あった。この際には名谷地区に向かうのに市木周りによる対応となっており、現場到着時間が50分かかっていた。現在では名谷地区まで国道448号を使っている。
- ・心疾患、脳疾患の搬送先は日南病院であるが、これらの事態が大納、名谷地区で発生した場合は、国道448号での搬送となる。名谷バイパスによる時間短縮、交通途絶の可能性が減少したことは、人命を救ううえで、非常に大きい効果である。

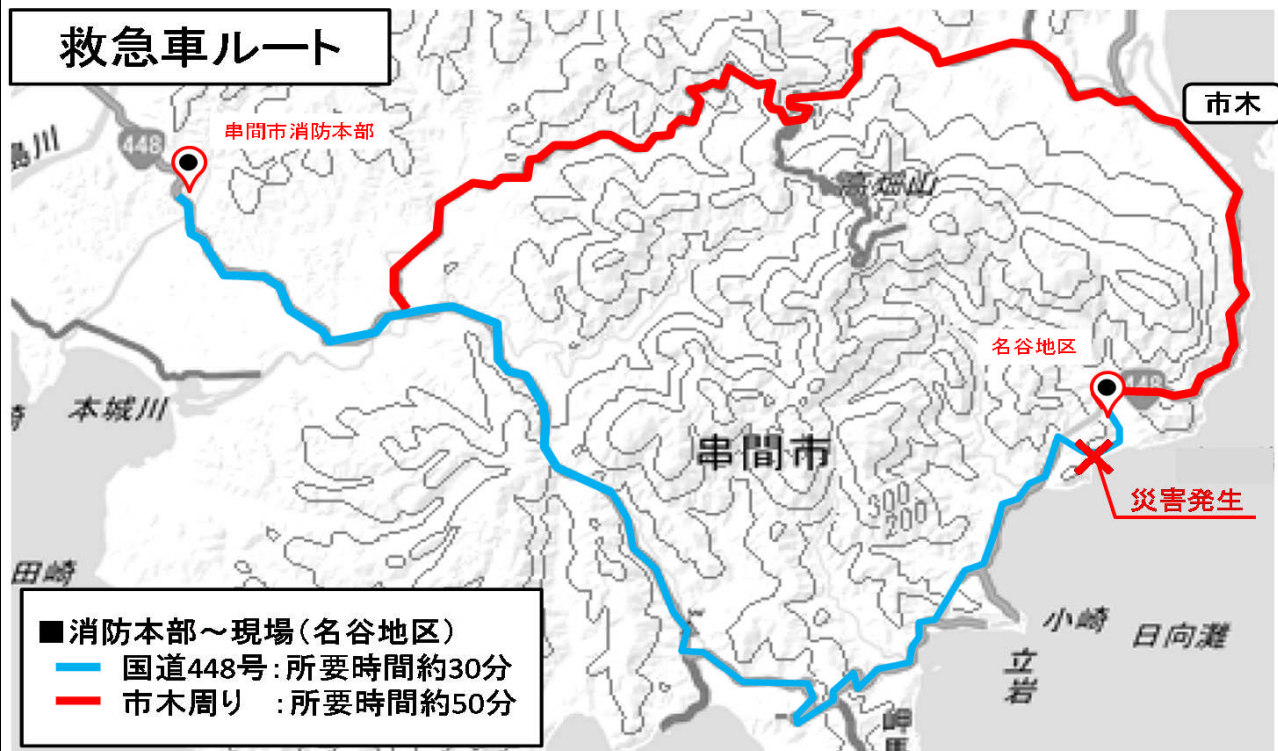


図3 救急車搬送ルート



<p><b>4 事業による環境の変化や環境の保全</b></p> <p>事業区間のL=1,100mのうち、トンネル区間がL=709mであり、工事による環境への負荷が軽減されており、事業による環境の変化は見られない。</p>
<p><b>5 施設の維持管理状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・巡回パトロールやトンネル点検等の実施により適切に管理されている。</li> <li>○巡回パトロール 巡回パトロールを毎日実施しており、平成21年度供用以降道路施設の変状等は報告されていない。</li> <li>○トンネル点検 平成24年12月に発生した笹子トンネル天井板落下事故を受けて、緊急的にトンネル点検を実施。</li> </ul> <p>名谷トンネル：全体的に健全  防災設備：非常電話、押ボタン式通報設備、非常用警報装置の損傷や外傷は無し。</p> <p>※今後も定期的にトンネル点検を実施していく予定。</p>
<p><b>6 今後の事後評価の必要性</b></p> <p>当該区間の整備により、円滑な交通が確保されるとともに、事前通行規制区間の解消、救急医療活動の支援などの効果が確認されるなど、効果の発現状況に特に問題はなく、今後の事後評価の必要性は生じないと思われる。</p>
<p><b>7 改善措置の必要性</b></p> <p>当該区間の整備により、想定された効果が発揮されており、当面の改善措置の必要性はないと思われる。</p>
<p><b>8 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</b></p> <p>事業着手前は現地踏査や文献調査等により現地の状況を把握しトンネルルートを選定していたが、事業着手後の現地調査、地質調査結果、トンネル詳細設計によりルートが変更となり、全体事業費および工期が変更となった。</p> <p>同種事業の計画・調査のあり方について、事業が大きく変更となる恐れがある地形・地質の場合は、事業着手前に十分な調査が必要であると考えられる。</p> <p>事業評価手法については、事業効果が発現され、改善点などが見受けられなかったことから見直しの必要性は無いと思われる。</p>