

# 道路事業事後評価

県土づくり本部  
交通政策部  
道路課

平成22年 2月



# 事業概要

|      |                                    |
|------|------------------------------------|
| 事業名  | 特殊改良事業                             |
| 路線名  | 一般国道498号(鳴瀬橋)                      |
| 所在地  | 武雄市橘町芦原                            |
| 工期   | 平成8年度～平成14年度                       |
| 総事業費 | 1,454百万円                           |
| 事業内容 | 延長L = 433m<br>(橋梁L=63m、取付道路L=370m) |

# 国道498号鳴瀬橋選定理由

## 道路の整備方針

「幹線道路ネットワークの整備」、「交通安全対策」

## 選定箇所の位置づけ

一般国道498号は、県西部地区の産業支援、主要都市間の交流を支える重要な幹線道路

## 整備前状況

鳴瀬橋は、昭和42年に架けられており、老朽化が進み幅員も狭いうえに歩道もなく、円滑な交通に支障

## 鳴瀬橋整備状況

現在の基準に適應した橋梁の構造、幅員の拡幅及び歩道設置

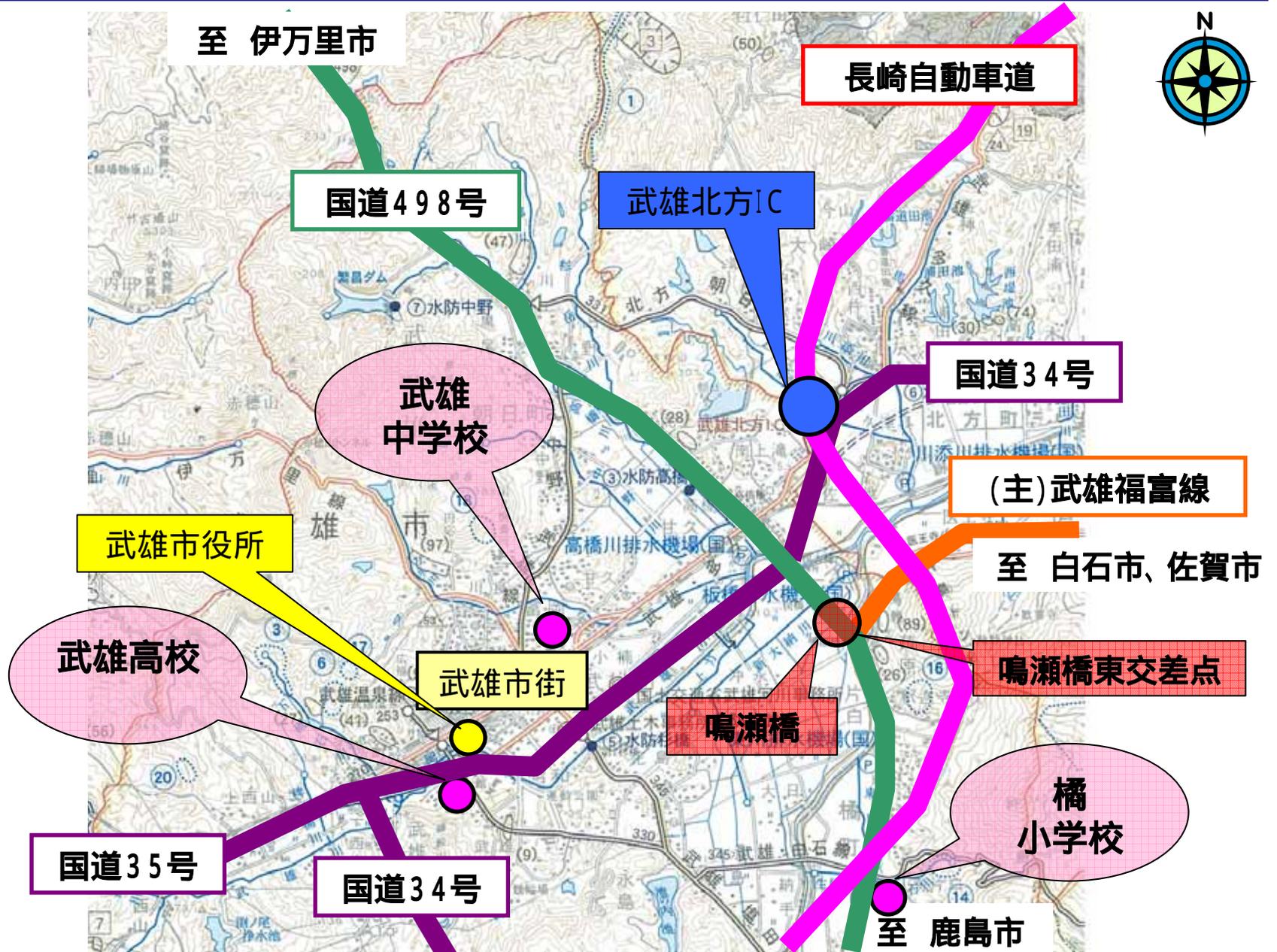
## 選定理由

国道498号のボトルネック箇所を解消し、安全で安心かつ交通の円滑化を行った事業であり、道路の整備方針に合致した事業である。

# 事業位置



# 事業位置(拡大図)



# 背景と目的

- ・本路線は、鹿島市と武雄市及び伊万里市を結び、鹿島市や武雄市南部地域から、武雄北方ICへのアクセス道路でもあるため交通量が多く、通勤時間帯に渋滞が慢性化
- ・歩道が確保されていないため、特に朝夕の通学時に危険

よって

- ・通行車両の円滑な通行を確保
- ・自転車や歩行者の交通安全確保

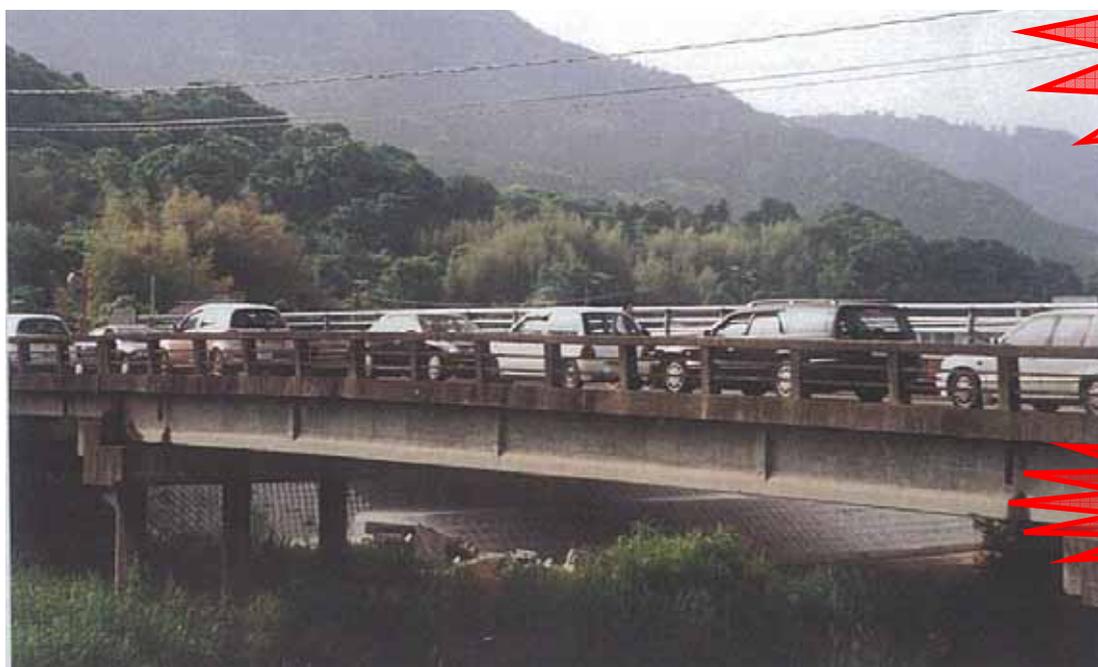
そのため

- ・車道の拡幅および右折レーンの設置
- ・自転車歩行者道の整備による交通安全対策

# 整備前現状写真



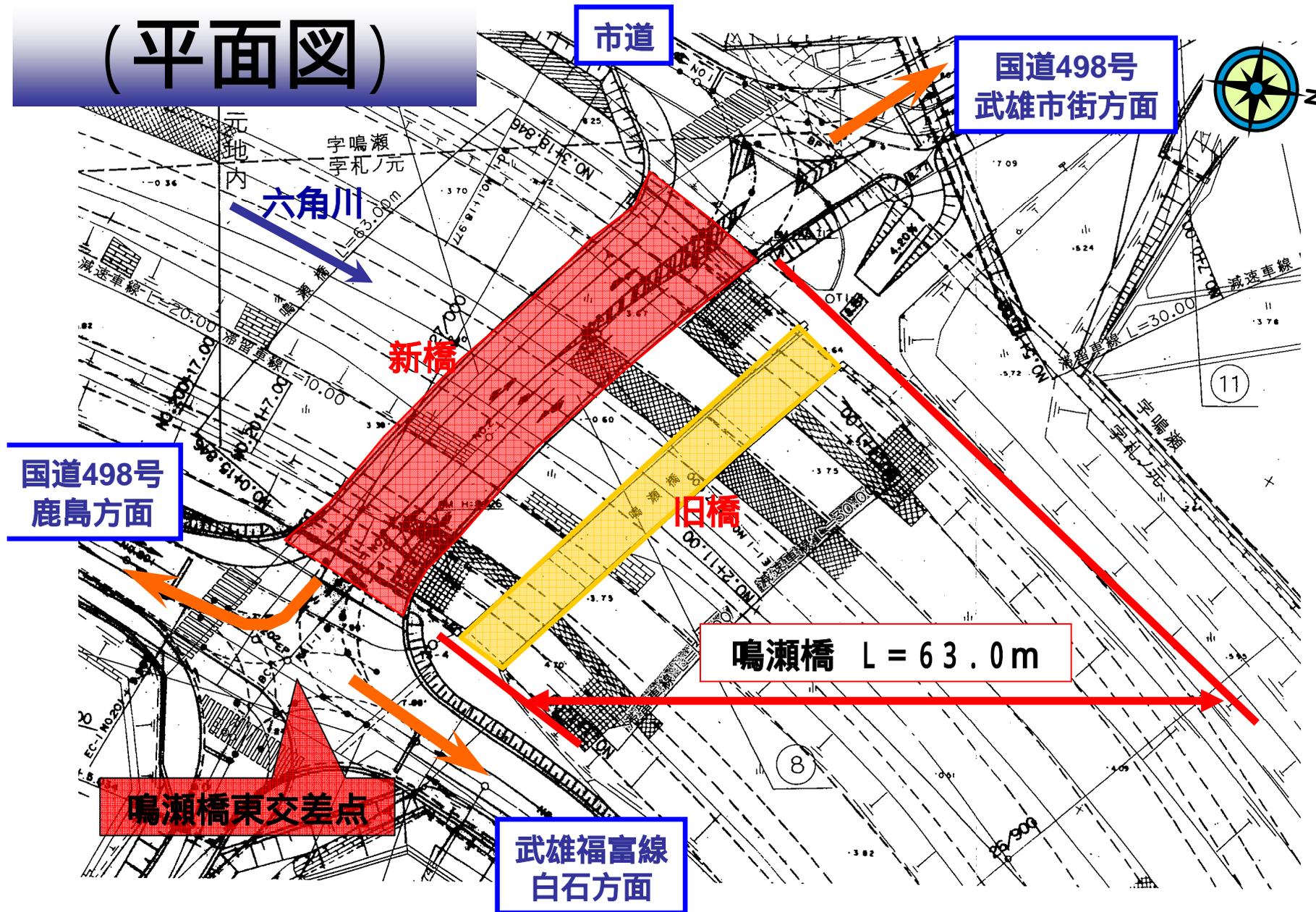
路肩部を通行し危険！



右折レーンがないために  
渋滞が発生し円滑な車両通行が  
出来なくなっている！

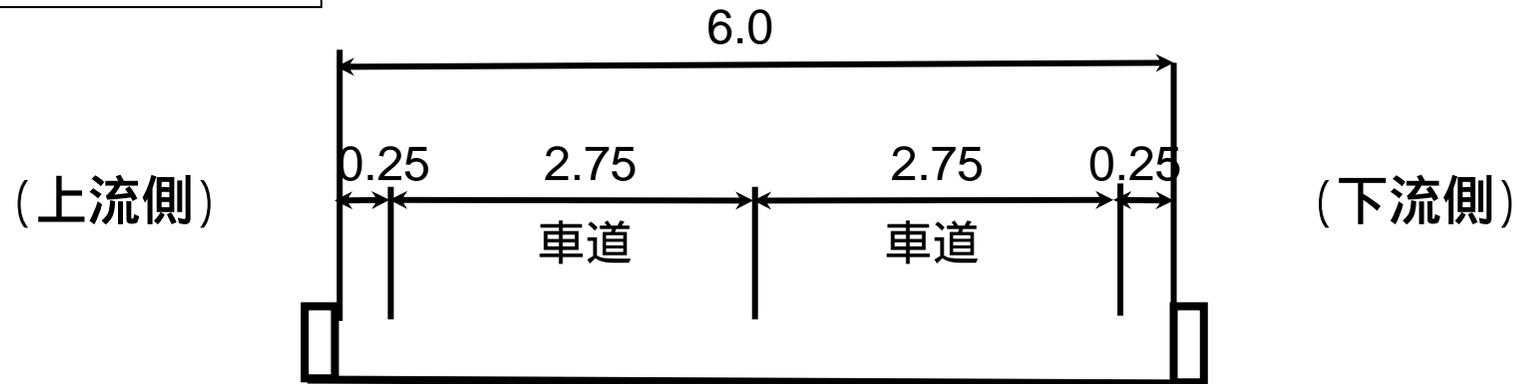
橋梁の構造が古く危険！

# 整備計画 (平面図)

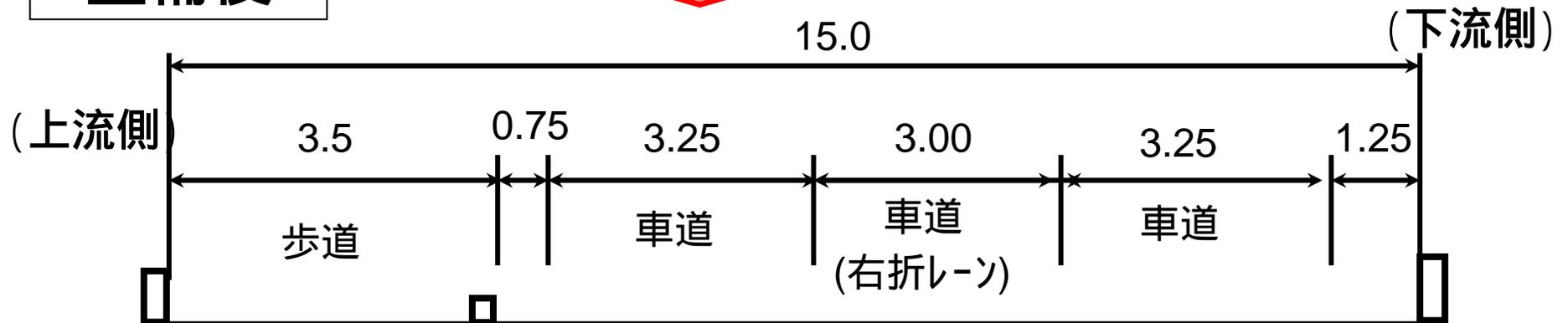


# 整備計画 (標準横断図)

整備前



整備後



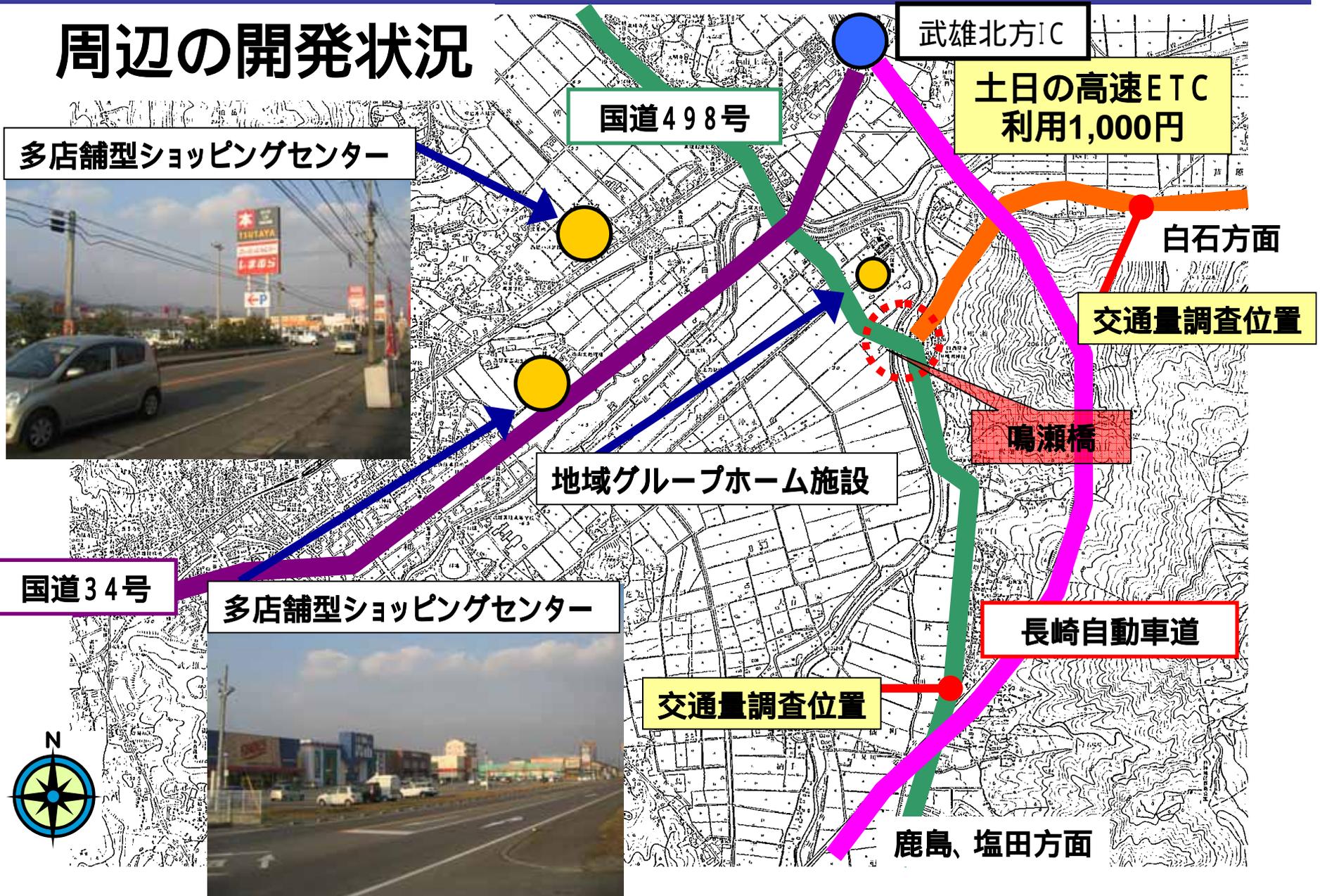
# 社会経済情勢の変化

## 交通量の推移

- ・ 武雄福富線(北方町医王寺)の日交通量が11%増加  
11,754台/日(H11調査)  
12,997台/日(H17調査)
- ・ 国道498号(橘町片白)の日交通量が23%増加  
5,280台/日(H11調査)  
6,466台/日(H17調査)

# 社会経済情勢の変化

## 周辺の開発状況



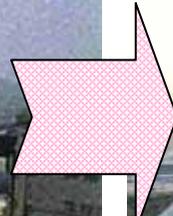
# 整備状況写真



幅員狭小(歩道無し)

整備前

路肩部を通行し危険！



歩道設置

車道拡幅

整備後

歩車分離により安全な通行を実現

# 整備状況写真



通行車両の円滑化と  
歩行者及び自転車の安全を確保

# 維持管理状況

## 【県内道路の維持管理】

定期的な道路パトロール(2回/週)

落下物の撤去

動物の死骸処理

局部損傷の修繕 等



## 【橋梁の維持管理】

長寿命化修繕計画に基づき、定期的な点検(1回/5年)を行い、効率的な維持管理を行う。

鋼製の主桁などは、塗装の塗り替えの必要のない耐候性鋼材を使用

# 県民の意見

## 【メリット】

車道が広くなったことで、すれ違いがスムーズになり、安全になった。

右折レーンが設置されたことにより、右折待ちによる渋滞が無くなった。

自転車歩道車道の整備により、安心して通学出来るようになった。

## 【デメリット】

スピードを出す車が増え危険を感じる。

# 整備効果

## 交通の円滑化

### 大型車交通量の増加

- ・ 武雄福富線(北方町医王寺)大型車交通量が、**11%増加**

1,257台/日(H11)      1,398台/日(H17)

- ・ 国道498号(橘町片白)大型車交通量が、**32%増加**

947台/日(H11)      1,249台/日(H17)

### ピーク時旅行速度の向上

- ・ 国道498号(櫛崎交差点～二俣交差点間、L=5.4km)

ピーク時旅行速度が、**8km/h(約2割)向上**

38km/h(H11)      46km/h(H17)

# 整備効果

## 安全・安心の確保

### 設計基準

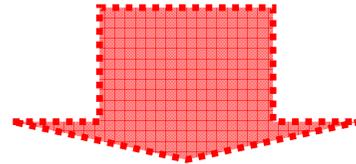
- ・ 車両荷重 20tf(旧橋) 25tf(新橋)
- ・ 耐震性能 兵庫県南部地震相当を確保

### 自転車歩行者道の設置

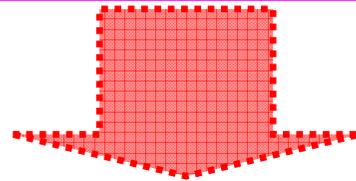
- ・ 自転車や歩行者の安全性を確保

## 今後課題と改善

一部地元との合意形成がうまく図れず、用地取得が遅れた箇所があった



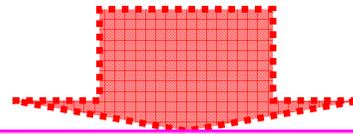
平成18年に「道路事業における合意形成の進め方(案)」を策定し運用している



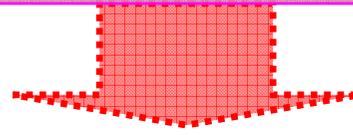
円滑な事業進捗と、事業効果の早期発現が期待

## 今後課題と改善

現地の詳細な調査により、地盤沈下及びすべり対策としての工事費がかなり増加した



計画策定時の的確な調査を実施し、全体事業費の信頼性を高める



適切な事業計画の立案が可能となる