

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道220号 <small>はやさき</small> 早崎改良	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 九州地方整備局
起終点 自：鹿児島県垂水市海潟 <small>たるみず かいがた</small> 至：鹿児島県垂水市前崎 <small>たるみず ぜんざき</small>		延長 5.2km
事業概要 国道220号は、宮崎県宮崎市を起点として鹿児島県霧島市に至る延長186kmの幹線道路である。当該事業は、異常気象時通行規制区間（連続雨量150mm以上通行止）及び防災対策箇所の区間を解消し、安全で安心した通行の確保を目的とした延長5.2kmの道路である。		
S59年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H3年度用地着手
H3年度工事着手		
全体事業費	321億円	事業進捗率 95%
供用済延長	3.8km	
地域の防災面の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行現道区間には、連続雨量による異常気象時通行規制区間（L=3.6km）が存在（H20.3解消済）しており、過去18年間（H2～H19）において、延べ1,252時間通行止めが発生している。（道路防災総点検要対策箇所が13箇所（うち12箇所対策済）存在）。 ・ 通行止めによる経済被害も発生しており、取引遅延により水産品の取引価格が下落するなど地域経済にも影響を与えている。 ・ また、桜島が噴火した際の「避難路」・「救援路」が機能しない等、地域住民の生活に大きな影響を与えている。 ・ なお、残事業区間においても防災対策（法面防災）及び狭小なトンネル区間があり、鹿児島市、垂水市等首長等で構成される桜島火山活動対策協議会等からも改善の要望が出されており地域の喫緊の課題となっている。 		
課題を踏まえた対策・事業内容 <ul style="list-style-type: none"> ・ 3.6kmの異常気象時通行規制区間（連続雨量150mm以上通行止）については、別線整備（バイパス）。 ・ 当該地域は、火山からの堆積物（火山灰・ボラ）のため集中豪雨により流出しやすい地層である。 ・ 抜本的な発生源対策の検討を行ったが、想定以上に規模が大きく起伏の著しい複雑な斜面であることから法面対策等による現道対策は困難とされた。 ・ 以上より、異常気象時通行規制区間をバイパス計画による構造とした。 		
事業の効果等 ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 （403億円（残事業=21億円）） ○災害による被害の回避 ・ 桜島フェリーの売上の減収額（3億円） ・ 観光産業の売上の減収額（1億円） ・ 漁業の売上の減収額（24億円） ○地域住民の不安感の解消 ・ 桜島爆発時における避難、救難道路としての機能確保	費用（残事業）/（事業全体） 16 / 414億円 （事業費： 13/ 418億円） （維持管理費： 2.6/ -4.3億円）	
関係する地方公共団体等の意見 鹿児島市、垂水市、霧島市、鹿屋市の首長等で構成される桜島火山活動対策協議会（会長：鹿児島市長）等より早期整備の要望を受けている。（平成22年10月） 県知事の意見： 「対応方針（原案）」の「継続」については、異存ありません。引き続き、早期完成に向け、所要の予算を確保されたい。		
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、事業継続。 防災対策事業についても、標準3便益以外の整備効果を含めた費用対効果を示してほしい。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 近年、桜島の火山活動が活発化してきている。		

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成3年度に工事着手して、早咲大橋区間（延長1.1km）、牛根地区（延長2.7km）が供用済みであり、用地進捗率90%、事業進捗率95%（平成21年度末事業費ベース）となっている。
残事業の内容（海潟トンネル 約150m、法面対策工 約5,000m²、歩道整備 約1.4km 等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、関係機関と調整を図りながら早期完成に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

防護柵基礎を現場打ちコンクリートからプレキャスト製品に変更【約0.002億円縮減】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性は変化なく、緊急に対策を実施する必要があるため。

事業概要図



- ※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。