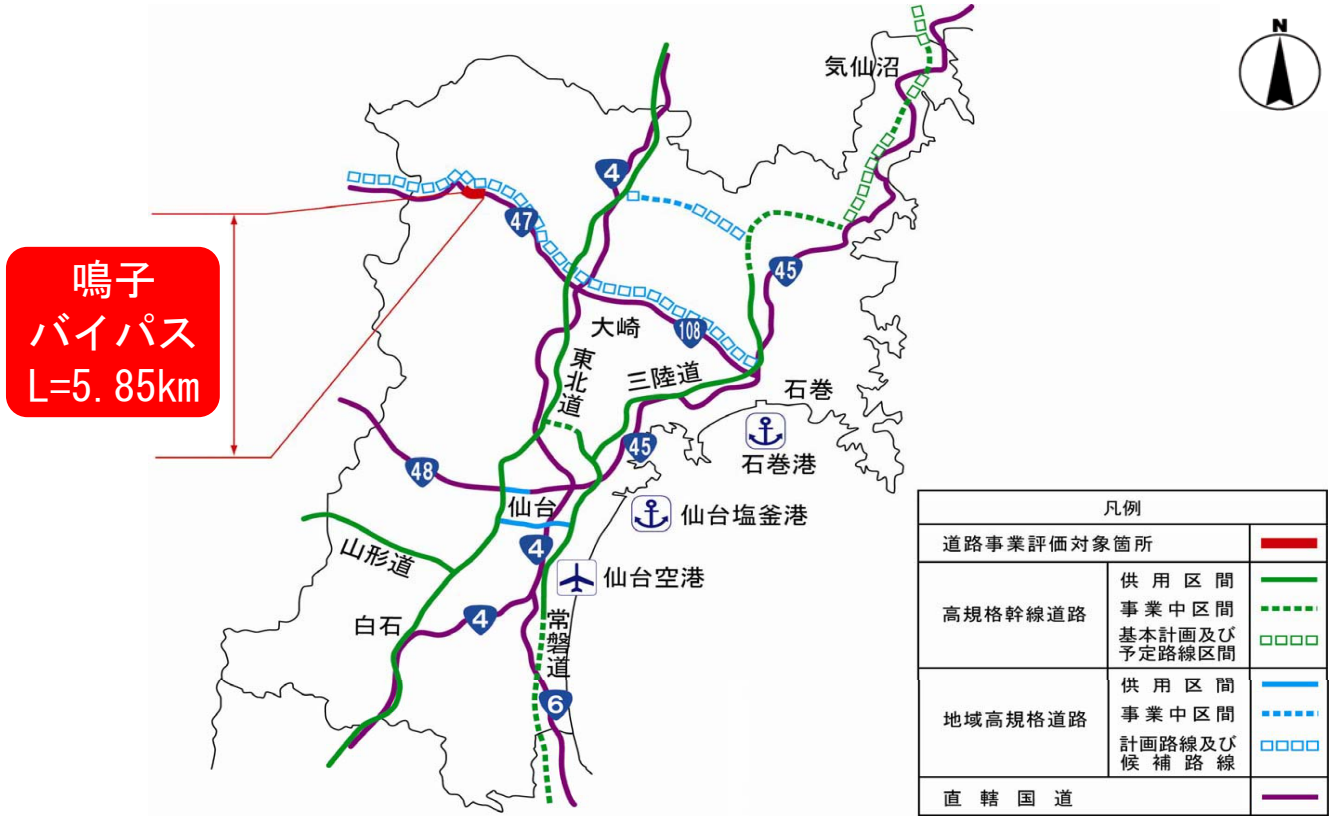
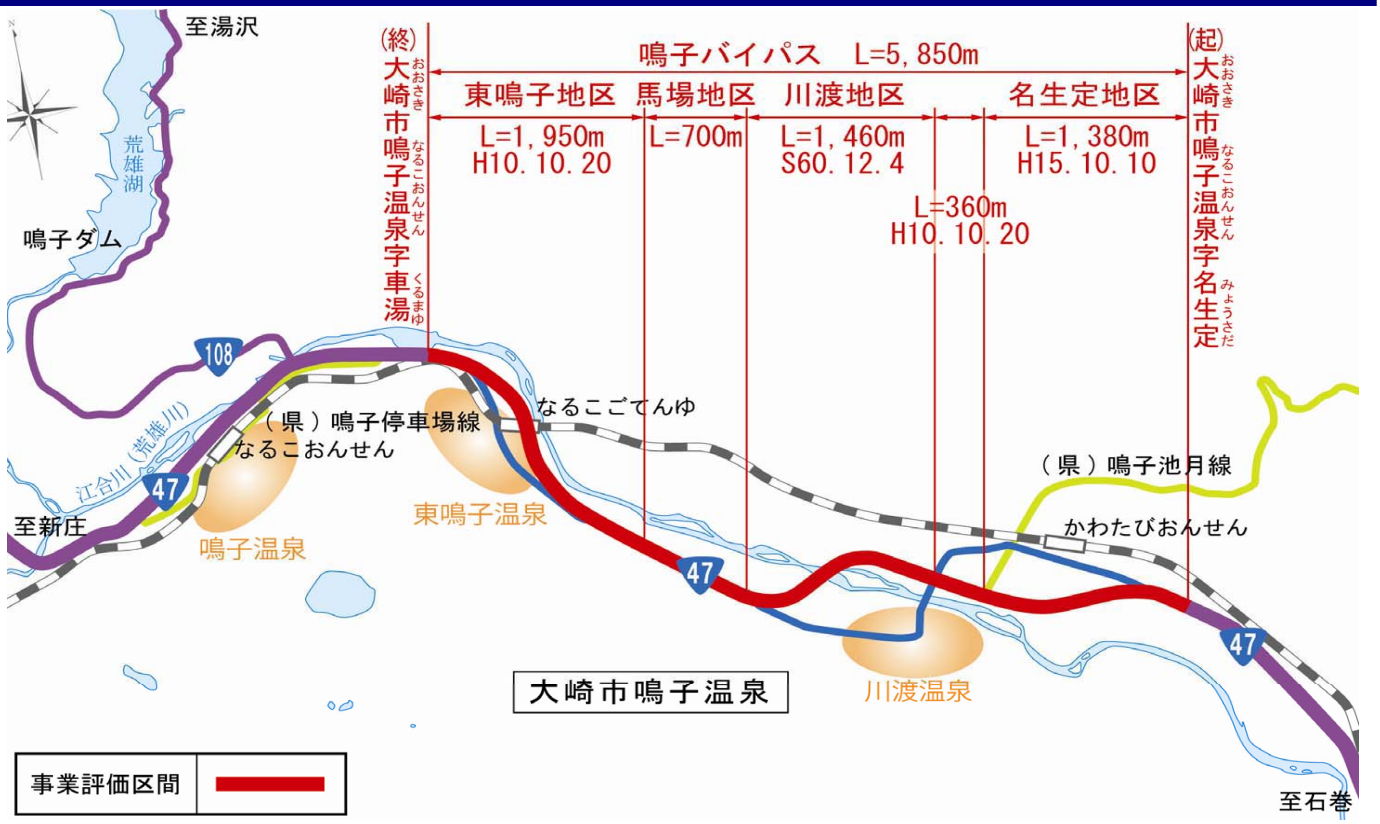
# 一般国道４７号　鳴子（なるこ）バイパス




# 一般国道４７号　鳴子（なるこ）バイパス



# 一般国道４７号　鳴子（なるこ）バイパス

【評価要件：事業完了後５年以内】

〇事業の目的

・安全性・快適性の改善

・交通混雑の緩和

・沿道環境の改善

〇延　　長：　L=5.85ｋｍ

〇事業　化：　昭和54年度

〇工事着手：　昭和57年度

〇供　　用：　平成15年度

# 幅員狭小、高さ規制区間の解消

幅員狭小区間解消（川渡地区）

整備前［旧道：川渡大橋幅員5.3m］



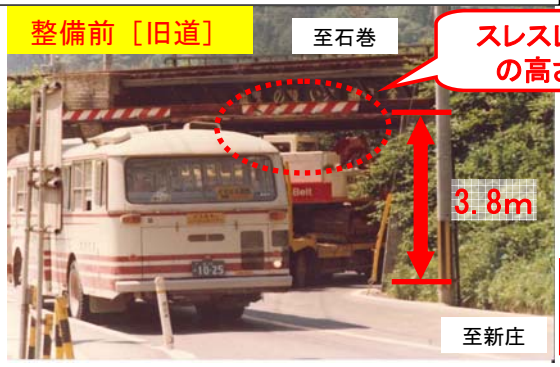

S60.12
解消

整備後［BP：新川渡大橋幅員9.5m］




高さ規制区間の解消（東鳴子地区）

整備前［旧道］




H10.10
解消

整備後［BP］



# 現道の交通混雑が緩和

交通混雑の緩和［名生定地区］

整備前




H15.10
緩和

整備後




# 整備区間の状況

バイパス供用後［名生定地区］



# 事業費の増加理由

・事業費が当初計画６３億円から実績８７億円へと２４億円増加

〔主な事業費の増加理由〕

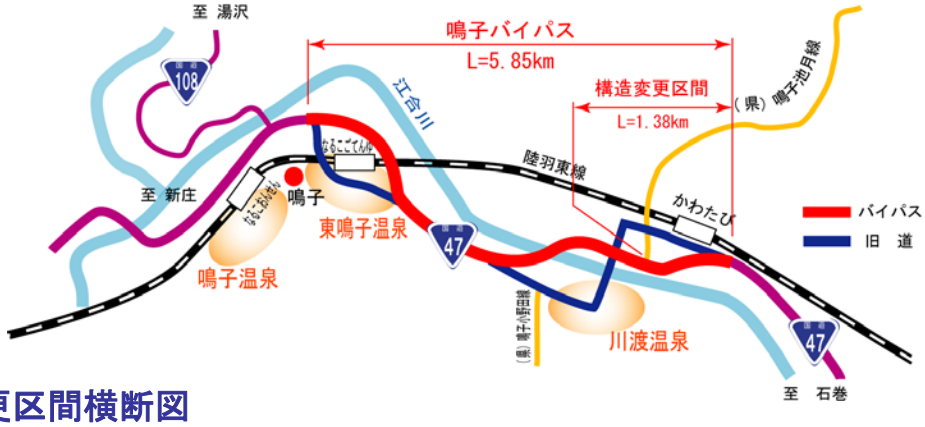
構造形式の見直し（平面→立体：名生定地区
Ｌ＝1,380m）

立体化による擁壁工の増加・・・・・・・・・ 11億円
盛土に要する費用の増加・・・・・・・・・・・ 4億円
交差箇所立体化に伴う函梁工増加・・・ 2億円
排水構造物等の増加・・・・・・・・・・・・・・・ 2億円
舗装工増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2億円
防護柵、付属施設費用の増加・・・・・・・ 2億円
用地補償費（買収面積）の増加・・・・・・・ 1億円



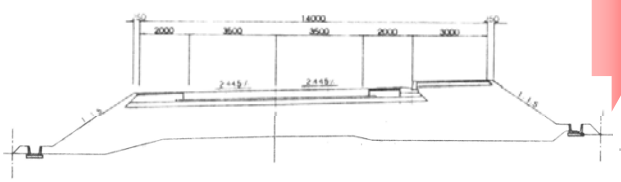
# 事業費の増加理由

構造変更区間（名生定地区　Ｌ＝１，３８０ｍ）

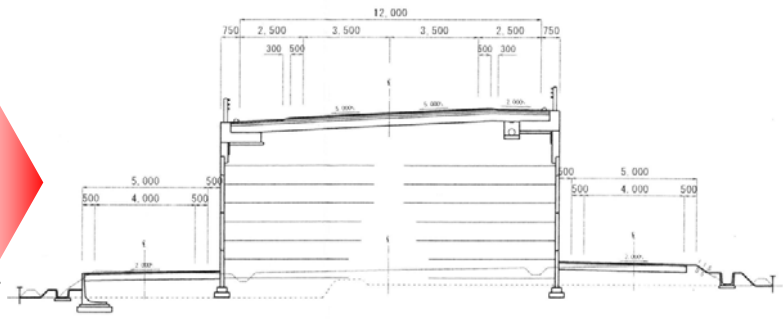



構造変更区間横断図

当初計画



変更計画



# 事業の効果等

| | 計画時 | 実績 |
|---|---|---|
| 事業費 | 63億円 | 87億円 |
| 交通量 | 8,400台/日 (H17※) | 12,450台/日 (H17) |

※計画時のH17交通量については12次フレームの走行台キロの伸び率より算出

・事業の効果

| | 整備前 | | 整備後 |
|---|---|---|---|
| 旅行速度向上 | 26.0km/h (H11) | ⇨ | 41.6km/h (H17) |
| 交通事故減少 | 2.7件/年 (H12～H14平均) | | 1.0件/年 (H16～H18平均) |

・費用対効果分析結果（事後評価）

B/C = 1.6

# 今後の対応方針(案)

事業の効果が発現している。

・安全性・快適性の改善

・交通混雑の緩和

・沿道環境の改善

⇩

当該事業については、改善措置及び今後の事後評価の必要性はない。