

整備効果

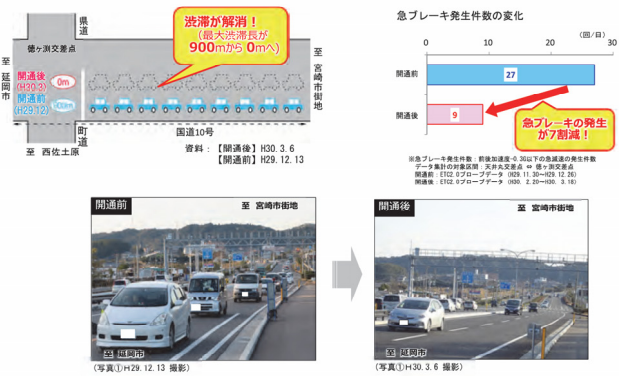
■開通区間及び交差点位置図



効果1

交通渋滞の解消

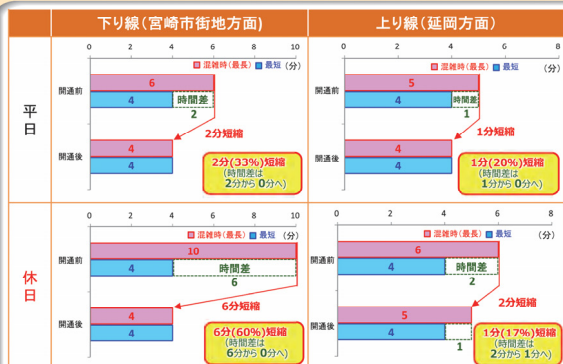
- 日向大橋地区及び田中地区の4車線化により、徳ヶ刈交差点で平日の午前7時台に延岡方向に向けて発生していた交通渋滞が解消されました。
- 渋滞の解消に伴い急ブレーキの発生が減少しており、走行安全性も向上しています。



効果2

走行時間の短縮と定時性の向上

- 天井丸交差点～徳ヶ刈交差点間では、上下線ともに走行時間が短縮しました。
- また、走行時間のバラツキが解消され、定時性が向上しました。
- 沿線立地企業への通勤時間短縮や商品運搬時間短縮といった業務効率化等が図られています。



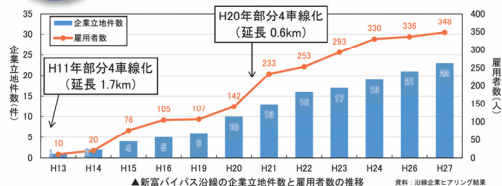
・日向大橋開通に続き
田中地区の4車線化
で渋滞もなくなり、通勤
時間がさらに短縮され
ました。商品運搬時間も
短縮されて、業務の
効率化が図られました。
H30.3 沿線立地企業(商
業店舗)ヒアリング調査)



効果3

沿線地域への企業誘致の促進

- 新富バイパスが整備されたことで、沿線地域ではこれまでに23件の企業が進出し、約350名の雇用を創出しています。
- 今後も企業進出や通勤時間の短縮や業務の効率化が期待されます。



新富バイパス4車線化が移転を後押し！
○新富バイパスの4車線化整備も見送って、沿線への移転を決めました。
○H28年には沿線敷地に工場の新設工事も実施し、雇用の拡大や出荷品大を目指しています。
○今後、新富バイパスの整備が進めば、東北、宮崎市、鹿児島市の取引企業へのアクセス性が向上し、沿線立地が目立つため会社のブランドにもつながると思えます。
(H28.12 沿線立地企業(製造業) ヒアリング調査)

日向大橋(下り線)

日向大橋は、橋長561m、幅員7.4m(3連のローゼ橋+鉾桁で構成)、二級河川一ツ瀬川に架かる橋梁です。ようやく洪水の時でも流出しない永久橋ができたということで、完成時にはマラソン大会やのど自慢大会、花火大会が催され花火大会は現在でも「サマーフェスティバル一ツ瀬」として受け継がれています。また、新富町の富田小学校では3連のローゼ部が「一ツ瀬川の虹の橋」と各校に唱われるなど地域のシンボルとなっています。



日向大橋

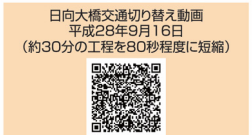
日向大橋(下り線)の歴史

昭和25年
当時、国道でありながら台風の度に当時の橋は流出し交通が寸断される全国でも例もない状況であった。当時の橋は、例年出水期に同じ箇所でも流出し、戦後台風で7回に渡り流出をいたうえ、補修費だけでも3〜4年間で当時の金額で1,000万円かかっていた。この状況を踏まえ、永久橋架設問題と取り上げられ『日向大橋架設期成同盟会』を結成した。

昭和26年
念願の永久橋への架け替え事業が決まり、8月15日一ツ瀬川日向大橋は県の協力を得て起工式を行った。当時の予定総工費2億円(現在では約30億円)とされていた。事業着手に際し、『宮崎国道工事事務所』とかがけて建設省工事監督員事務所に赴任してきた関門トンネルを造った技官をはじめ14人が集結し突貫工事作戦を練っていた。工事を急ぐため橋脚は入れを行い間組が橋脚工事に受注し、資材倉庫・労働者宿舎・機材収集を早急におこなった。日向大橋は、全長564mで当時九州一の大橋で3年計画とされており、この工事に伴い取付道路が4Km、妻線との跨線橋8箇所を同時に実施する大規模工事となり総工費3億7千万円(現在では約55億円)が計上されていた。

昭和28年
この年、昭和29年3月に完成予定となった。昭和27年度事業橋脚工事を東京横川橋梁が落し東京芝浦工場で橋脚製作を行い日向大橋に設置した。全体工事に使用したセメント量は1420m3、鉄筋量は1250tと記録されており、九州一を誇る日向大橋は当時でも出来上がりの重量感は圧巻と言われていた。

昭和29年
工事は完成を迎え、竣工落成式を国会終了後5月7日竣工落成式となった。当日の天気は快晴、真夏の青空に重量感のある日向大橋を見ることができた。竣工落成式には、広瀬村・富田村・佐土原村・新田村・高鍋町から約1万人の見物客が押し寄せ宮崎交通バスも増発した。日向大橋の上では富田小・中学校、広瀬小・中学校生徒が日の丸の小旗を手に中央で万歳三唱したと記されている。他にも、河原でのど自慢大会・素人演芸・四町村対抗マラソンなどが行われ、夜になると70発の打ち上げ花火・仕掛花火が行われ、盆と正月が一時に来たような大にぎわいとなった。



昭和56〜57年度 補強工事
昭和58〜62年度 床版打換工事
平成19年度 耐震補強

国土交通省 九州地方整備局 宮崎河川国道事務所

〒880-8523 宮崎市大工2丁目39番地

TEL 0985-24-8221

ホームページアドレス▶

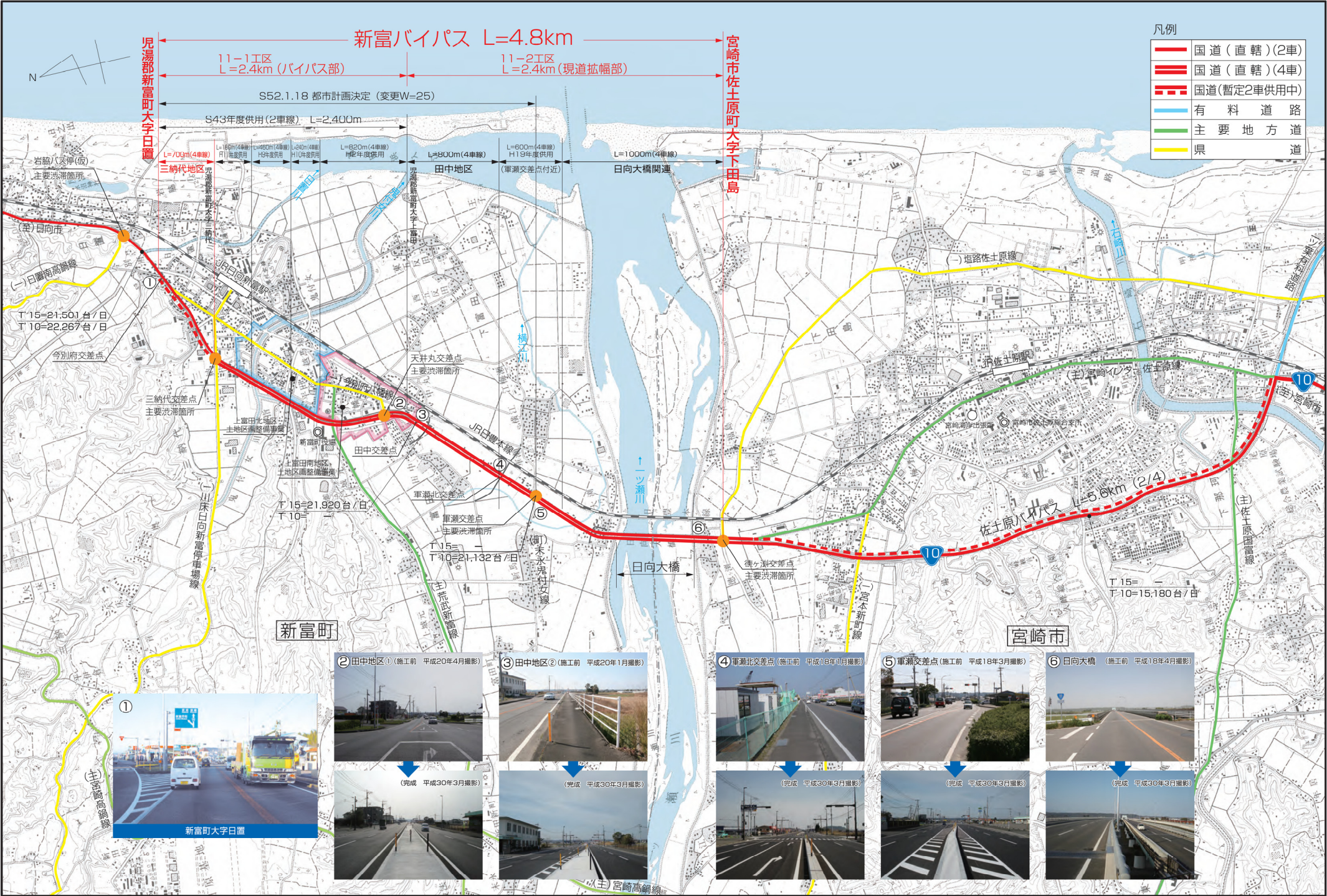
<http://www.qsr.milt.go.jp/miyazaki/>

E-mailアドレス▶

qsr-miyazaki@milt.go.jp

Facebookアドレス▶

<https://www.facebook.com/miyazaki.milt.go.jp>



「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製したものである（承認番号 平23九産、第204号）」

新富バイパスの概要

国道10号は、北九州市を起点に大分市を経由し、宮崎市から鹿児島市に至る全長約450kmの重要な幹線道路であり、九州地方で最も長い国道となります。宮崎県内においても、産業が盛んな県北地域と県都宮崎市を結び主要幹線道路であるとともに、新富町を含む周辺地域から宮崎市への通勤通学に利用されているものの、平日の朝夕の時間帯には交通が集中することから、交通渋滞が発生し、沿道住民の生活に支障をきたしています。

国道10号新富バイパスは、交通が集中している新富町市街地から宮崎市佐土原町にかけて4車線化の整備をすることで、交通混雑の緩和や交通安全の確保等を図る事業です。

事業経緯

11-1工区バイパス部(L=2.4km)	昭和 41年度	事業化
	昭和 41年度	用地着手
	昭和 41年度	工事着手
	昭和 43年度	2車線供用(L=2.4km)
	昭和 52年1月18日	都市計画決定(W=25m、4車線)
	平成 2年度	4車線供用(L=0.82km)
11-2工区現道拡幅部(L=2.4km)	平成 9年度	4車線供用(L=0.46km)
	平成 10年度	4車線供用(L=0.24km)
	平成 11年度	4車線供用(L=0.18km)
	昭和 52年1月18日	都市計画決定(W=25m、4車線) ※車道交差点まで
	平成 8年度	事業延伸
	平成 15年度	用地着手
	平成 18年度	工事着手
	平成 19年度	4車線供用(L=0.6km)
	平成 29年度	4車線供用(L=1.8km)

計画諸元

路線名	国道10号	
計画区間	起点：児湯郡新富町大字日置 終点：宮崎市佐土原町下田島	
	11-1工区 [バイパス部]	11-2工区 [現道拡幅部]
延長	2.4km	2.4km
道路規格	第4種第1級	第3種第1級
車線数	4車線	4車線
道路幅員	25m	25m

標準断面図

