

3 . 国道356号 小見川東庄バイパス

- 3 - 1 国道356号の概要
- 3 - 2 小見川東庄バイパスの概要
- 3 - 3 事業の必要性
- 3 - 4 整備効果
- 3 - 5 コスト縮減等
- 3 - 6 対応方針案

25

3 - 1 . 国道356号の概要



26

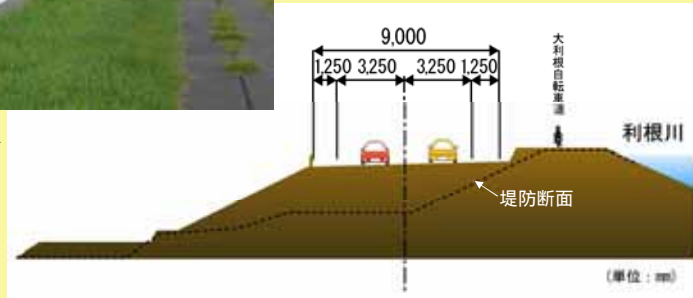
3 - 2 . 小見川東庄バイパスの概要



東庄町方面から
小見川大橋側を望む

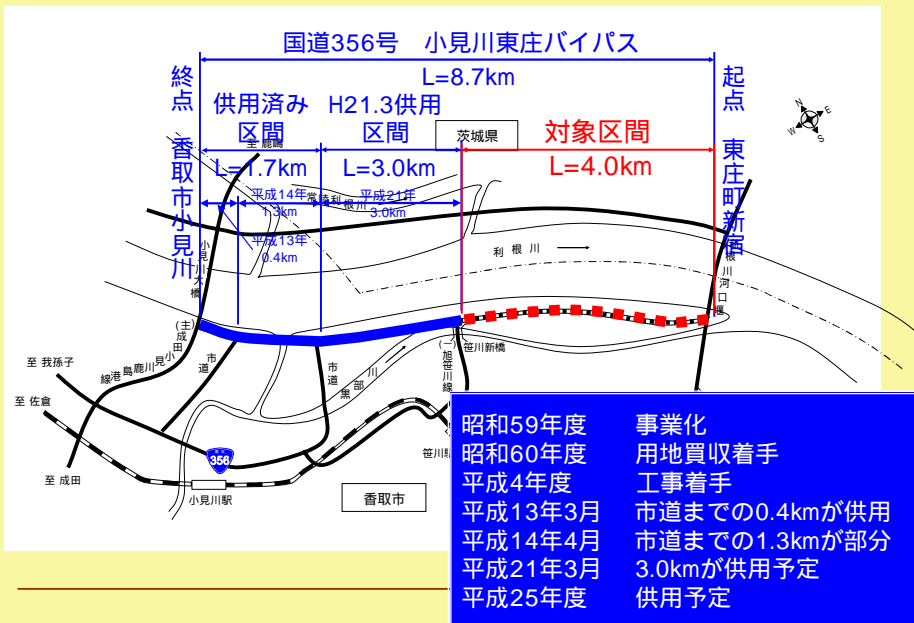
道路規格 第3種第2級
設計速度 60km/h
全体事業費 約68.0億円

計画断面図

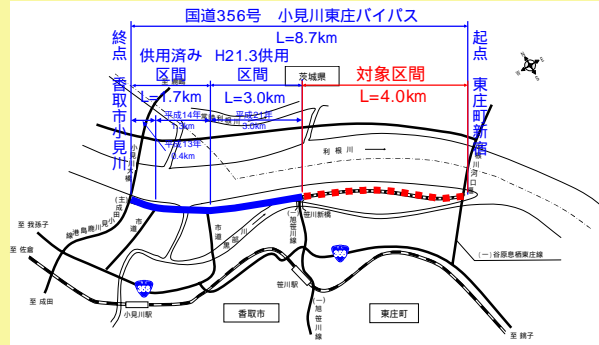


(単位: mm)

3 - 2 . 小見川東庄バイパスの概要



3 - 2 . 小見川東庄バイパスの概要



| | |
|-----------|--------|
| ■ 対象区間事業費 | 27.8億円 |
| ■ 残事業費 | 17.8億円 |
| ■ 事業進捗率 | 36.1% |
| ■ 用地進捗率 | 63.4% |
| ■ 用地取得率 | 100% |

29

3 - 2 . 長期化の理由と今後の進め方

【長期化の理由】

- 工事に伴う騒音等、施工方法について、地権者の理解を得るのに時間を要し、用地取得の難航により事業期間が長期化

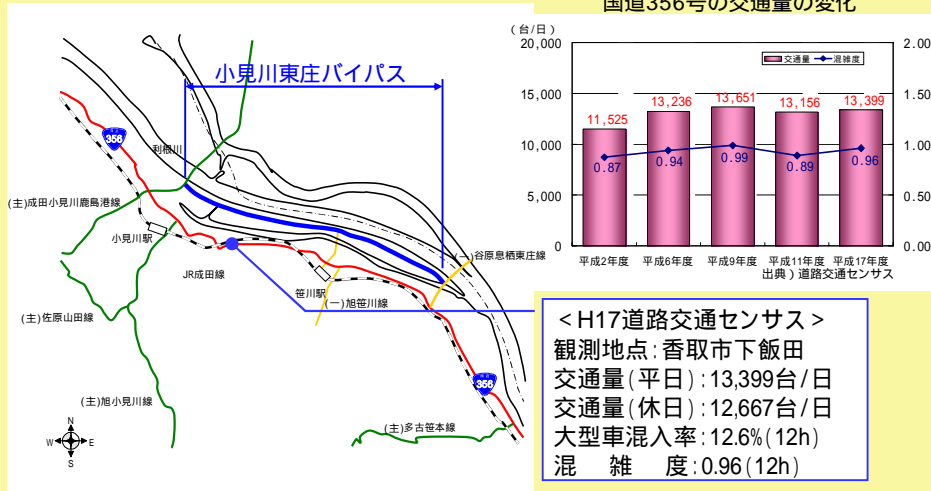
【今後の進め方】

- 継続して未供用区間の工事を実施
- 平成25年度: 工事完了、供用予定

30

3 - 3 . 事業の必要性 (1)

交通の状況



31

3 - 3 . 事業の必要性 (2)

交通の状況



32

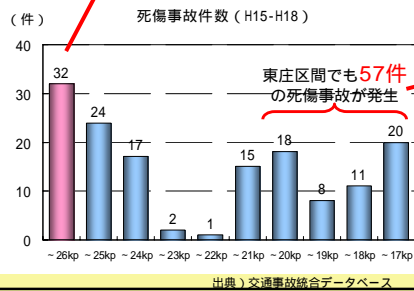
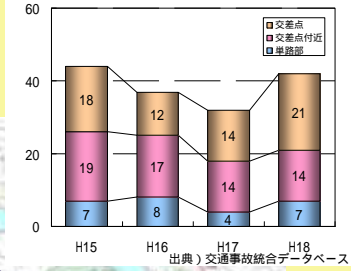
3 - 3 . 事業の必要性 (3)

沿道の状況

小見川市街地で
死傷事故が集中



死傷事故件数の推移 (H15-H18)



毎年約40件の
死傷事故が発生

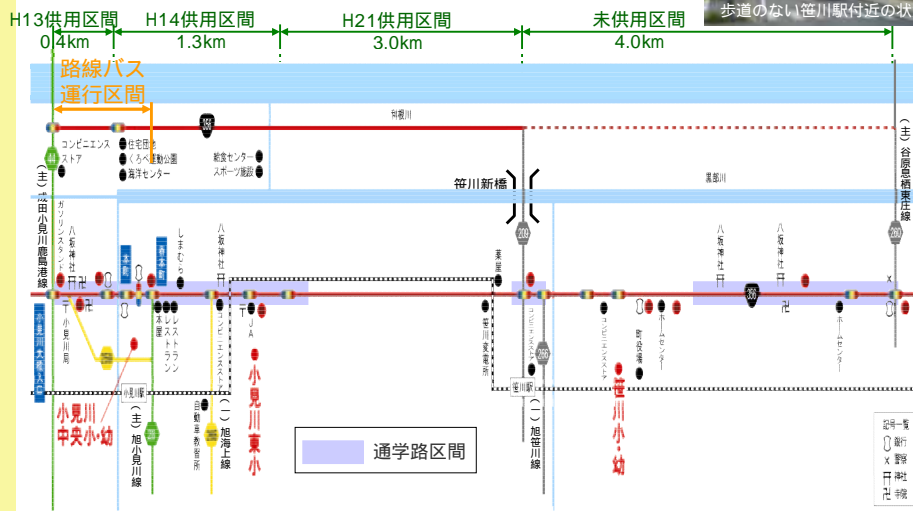
33

3 - 3 . 事業の必要性 (4)

現道の生活環境



歩道のない笹川駅付近の状況

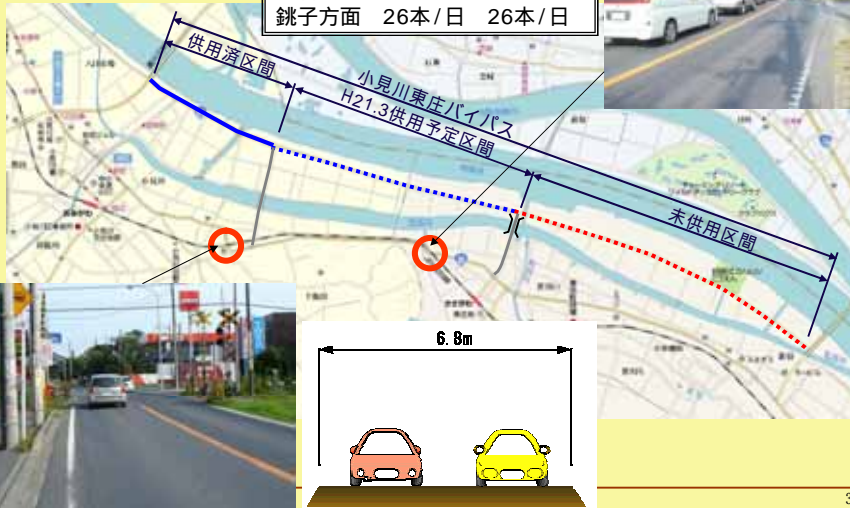


3 - 3 . 事業の必要性 (5)

現道の状況

JR成田線運行本数

| | 【平日】 | 【休日】 |
|------|-------|-------|
| 佐倉方面 | 25本/日 | 26本/日 |
| 銚子方面 | 26本/日 | 26本/日 |



35

3 - 3 . 事業の必要性 (6)

事業の投資効果 (評価対象区間)

費用 単位：億円

| | 改 築 費 | 維持修繕費 | 合 計 |
|-----------------------|--------------|-------------|--------------|
| 基 準 年 | 平成20年 | | |
| 単純合計 | 27.83 | 7.98 | 35.80 |
| 基準年における 現在価値 (C) | <u>28.09</u> | <u>3.23</u> | <u>31.32</u> |

便 益 額 単位：億円

| | 走行時間 短縮便益 | 走行経費 減少便益 | 交通事故 減少便益 | 合 計 |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 基 準 年 | 平成20年 | | | |
| 供 用 年 | 平成26年 | | | |
| 初年便益 | 3.93 | -0.18 | -0.02 | <u>3.73</u> |
| 基準年における 現在価値 (B) | 65.61 | -2.80 | -0.33 | <u>62.48</u> |

費用 便 益 比

| B / C | 2.09 | -0.09 | -0.01 | <u>1.99</u> |
|-------|------|-------|-------|-------------|
|-------|------|-------|-------|-------------|

費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

36

3 - 3 . 事業の必要性 (7)

事業の投資効果 (事業全体)

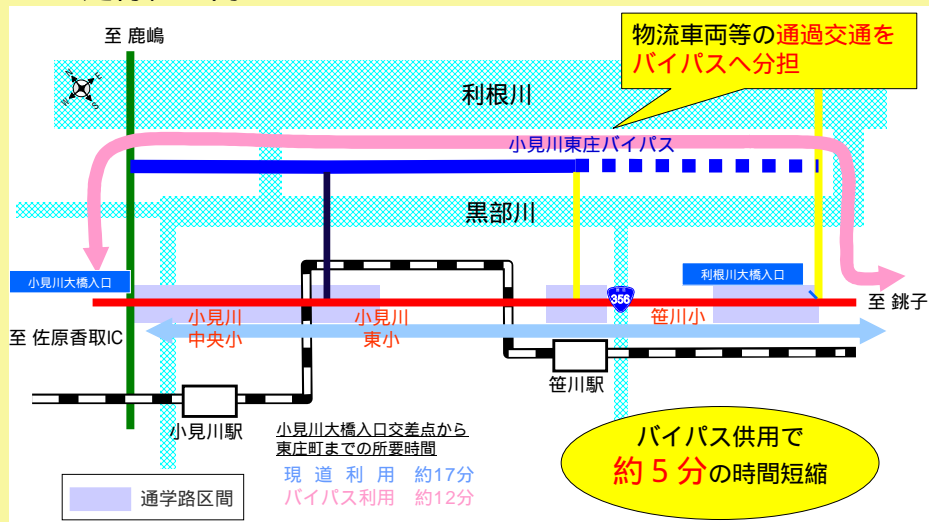
| 費用 | | | 単位: 億円 | |
|---------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| | 改築費 | 維持修繕費 | 合計 | |
| 基準年 | 平成20年 | | | |
| 単純合計 | 68.00 | 17.57 | 85.57 | |
| 基準年における 現在価値 (C) | <u>94.77</u> | <u>7.16</u> | <u>101.93</u> | |
| 便益額 | | | 単位: 億円 | |
| | 走行時間 短縮便益 | 走行経費 減少便益 | 交通事故 減少便益 | 合計 |
| 基準年 | 平成20年 | | | |
| 供用年 | 平成26年 | | | |
| 初年便益 | 11.13 | -0.64 | -0.17 | <u>10.31</u> |
| 基準年における 現在価値 (B) | 183.52 | -10.22 | -2.84 | <u>170.46</u> |
| 費用便益比 | | | | |
| B / C | 1.80 | -0.10 | -0.03 | <u>1.67</u> |

費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

37

3 - 4 . 整備効果 (1)

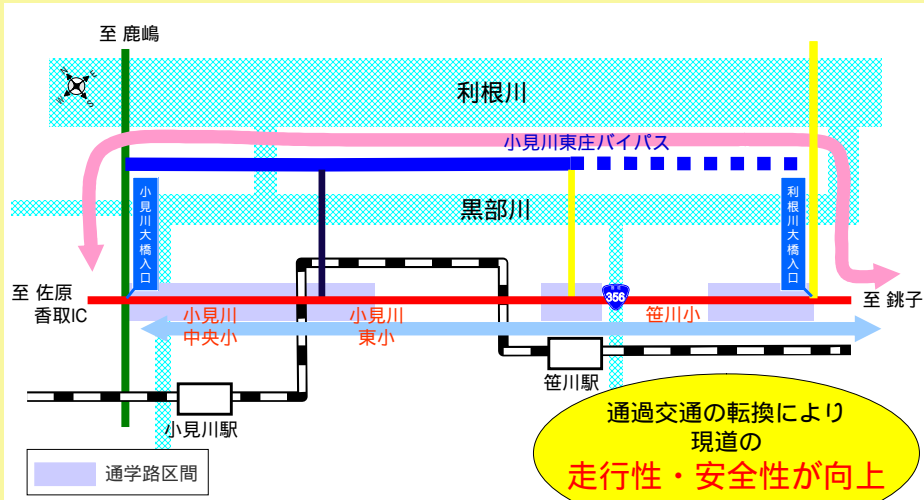
走行性の向上



38

3 - 4 . 整備効果 (2)

現道の安全性向上



39

3 - 4 . 整備効果 (3)

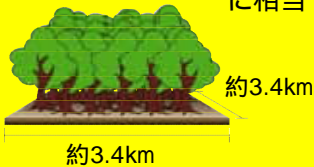
沿道環境の改善

小見川東庄バイパスの整備で、周辺地域のCO₂排出量が年間約125t-CO₂/年削減



CO₂ 約125t-CO₂ / 年の削減

CO₂削減量は
森林面積の約11.8ha分
に相当



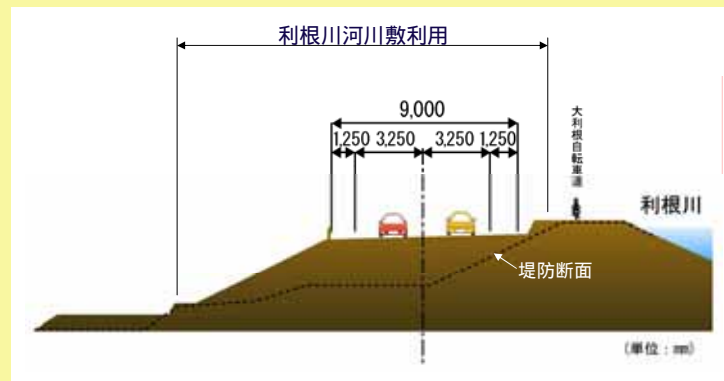
ブナの木 約1.2万本分に相当!

森林によるCO₂吸収量は、10.6t-CO₂/ha・年として換算
(出典：「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイドランス(優良手法指針)」より)
ブナの木1本分のCO₂吸収量は約11kg-CO₂/年として換算
(独立行政法人 森林総合研究所試算)

40

3 - 5 . コスト縮減等

■ 道路用地として利根川河川敷を利用



41

3 - 6 . 対策方針(案)

全線早期供用に向けて、**継続して事業を推進する。**

【理由】

- 混雑している現道交通のうち**通過交通を分担し、物流活動の円滑化や走行の安全性向上**に寄与。
- 通学路に指定されている**現道の走行性・安全性が向上**。
- 工区分割により、段階的に供用を図ることとしており、供用延長が伸びることにより、**現道からバイパスへの交通の転換が促進**。
- 評価対象区間の現道部では、渋滞や通学路の安全確保などが課題であり、整備効果の十分な発現には、**評価対象区間の整備が不可欠**。

42