

## 4 . 国道409号 富里拡幅

- 4 - 1 国道409号の概要
- 4 - 2 富里拡幅の概要
- 4 - 3 事業の必要性
- 4 - 4 整備効果
- 4 - 5 対応方針案

43

### 4 - 1 . 国道409号の概要



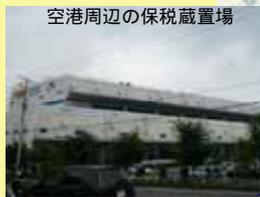
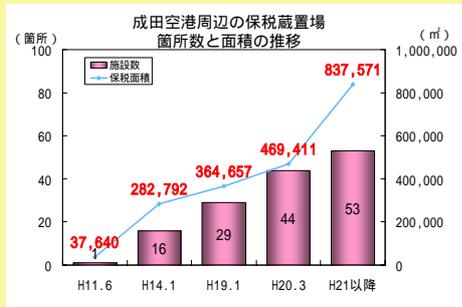
44





## 4 - 3 . 事業の必要性 ( 1 )

### 空港周辺の状況

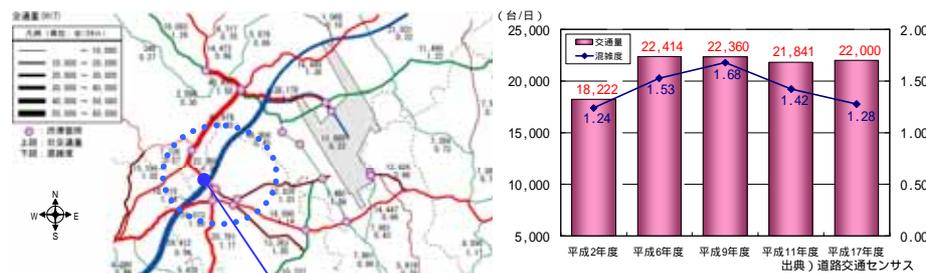


49

## 4 - 3 . 事業の必要性 ( 2 )

### 交通の状況

国道409号の交通量の変化

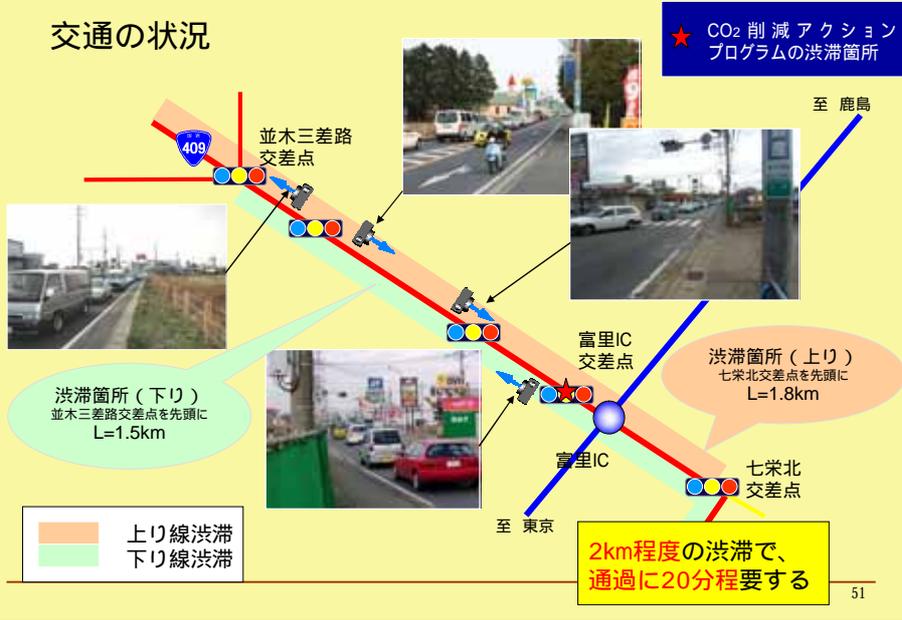


< H17道路交通センサス >  
 観測地点: 富里市七栄535  
 交通量 (平日): 22,000台/日  
 交通量 (休日): 19,548台/日  
 大型車混入率: 11.9% (12h)  
 混雑度: 1.28 (12h)  
 ピーク時旅行速度: 8.0km/h

50

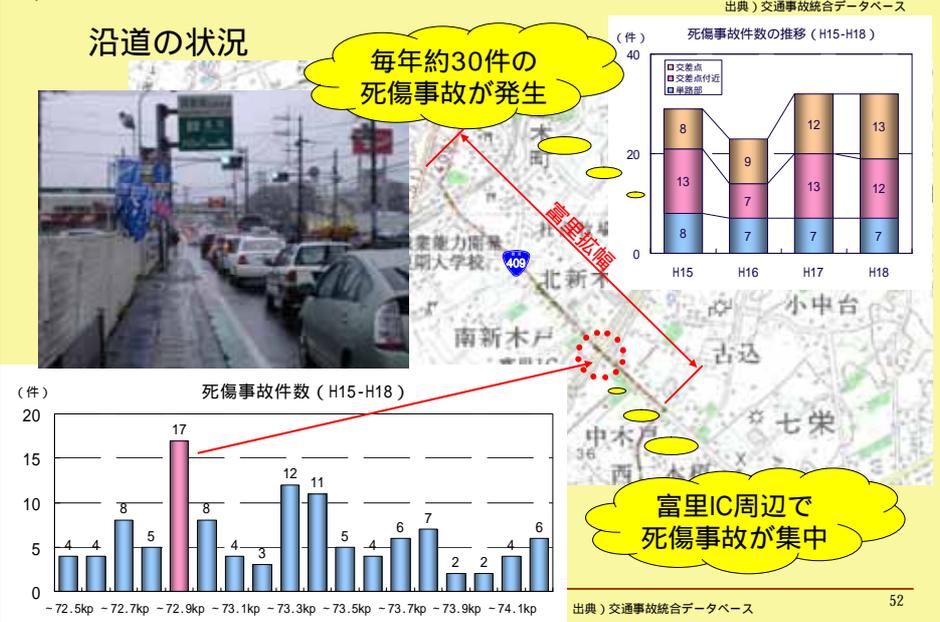
### 4 - 3 . 事業の必要性 ( 3 )

#### 交通の状況



### 4 - 3 . 事業の必要性 ( 4 )

#### 沿道の状況



### 4 - 3 . 事業の必要性 ( 5 )

#### 沿道の状況



53

### 4 - 3 . 事業の必要性 ( 6 )

#### 事業の投資効果

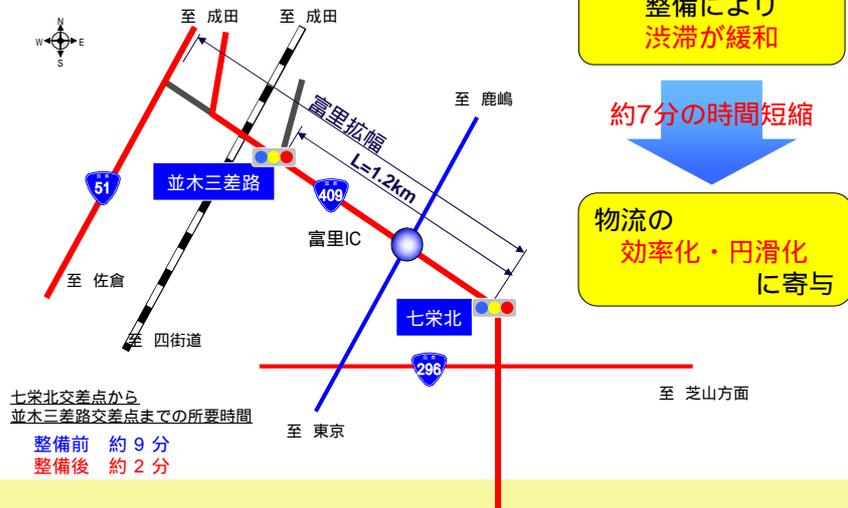
費用				単位：億円
	改築費	維持修繕費	合計	
基準年	平成20年			
単純合計	73.00	3.84	76.84	
基準年における 現在価値 (C)	<u>76.16</u>	<u>1.51</u>	<u>77.67</u>	
便益額				単位：億円
	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成20年			
供用年	平成27年			
初年便益	9.82	0.07	0.07	<u>9.95</u>
基準年における 現在価値 (B)	156.45	1.42	1.09	<u>158.96</u>
費用便益比				
B / C	2.01	0.02	0.01	<u>2.05</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。

54

## 4 - 4 . 整備効果 (1)

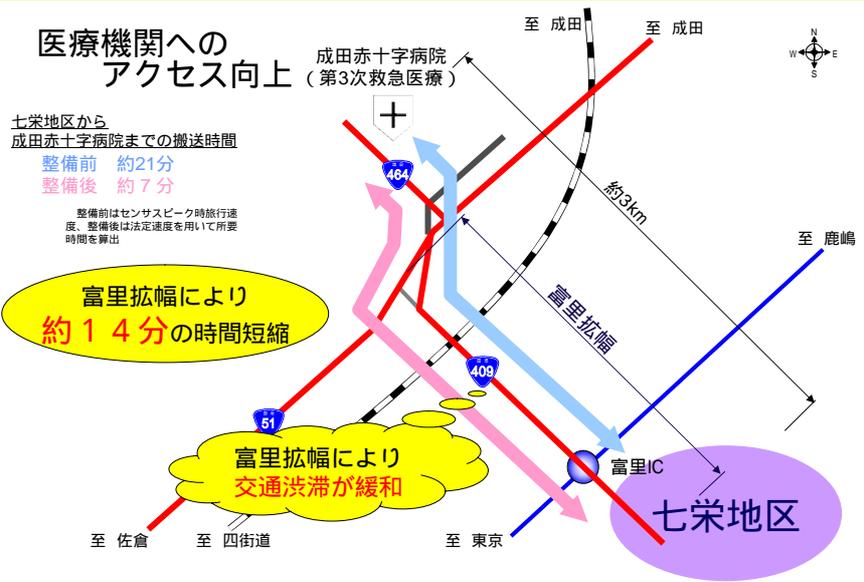
### 走行性の向上



55

## 4 - 4 . 整備効果 (3)

### 医療機関への アクセス向上

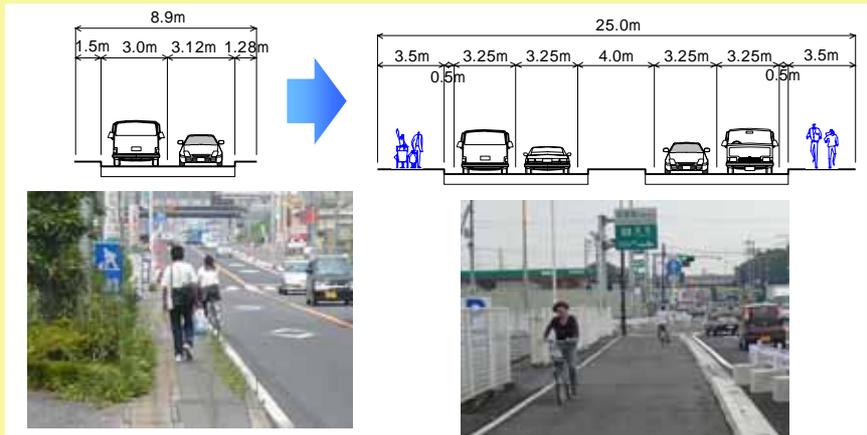


56

## 4 - 4 . 整備効果 ( 4 )

安全性の向上

富里拡幅の歩道整備  
により安全性が向上



57

## 4 - 4 . 整備効果 ( 5 )

沿道環境の改善

国道409号の4車線拡幅で、周辺地域のCO<sub>2</sub>排出量が  
年間約140t-CO<sub>2</sub>/年削減

CO<sub>2</sub> 約140t-CO<sub>2</sub>/年の削減



CO<sub>2</sub>削減量は  
森林面積の約13.2ha分  
に相当



ブナの木 約1.3万本分に相当!

森林によるCO<sub>2</sub>吸収量は、10.6t-CO<sub>2</sub>/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・ガイドライン(優良手法指針)」より)  
ブナの木1本分のCO<sub>2</sub>吸収量は約11kg-CO<sub>2</sub>/年として換算  
(独立行政法人 森林総合研究所試算)

58

## 4 - 5 . 対策方針(案)

全線の早期完成に向け、**継続して事業を推進する。**

### 【理由】

- 富里IC周辺の**慢性的な交通渋滞を緩和し、物流活動の円滑化、沿道環境の改善及び高次救急医療施設へのアクセス向上**などに寄与。
- 用地取得が完了している区間において、**自歩道や右折車線の設置**を行い、**事業効果の早期発現に配慮しながら事業を推進。**
- 十分な事業効果の発現には至っておらず、**全区間の拡幅整備が不可欠。**