

# 事前評価

---

## 一般国道356号(香取小見川バイパス)

令和5年1月27日

千葉県 県土整備部 道路計画課

---

---

---

# 目次

---

1. 事業の概要
2. 事業の必要性
3. 経済的・社会的効果
4. 環境に与える影響
5. 総合的な評価

# 1. 事業の概要

- 国道356号は、銚子市から我孫子市までを連絡し、県北部地域の経済活動や観光産業等を支える幹線道路である。
- 利便性の向上や県内外との交流の活性化を図るため、圏央道をはじめとした高速道路インターチェンジとのアクセス強化に向け、4車線化やバイパスの整備を推進することとしている。

## ◆ 香取市～銚子市間の整備状況



※用地取得等が順調な場合

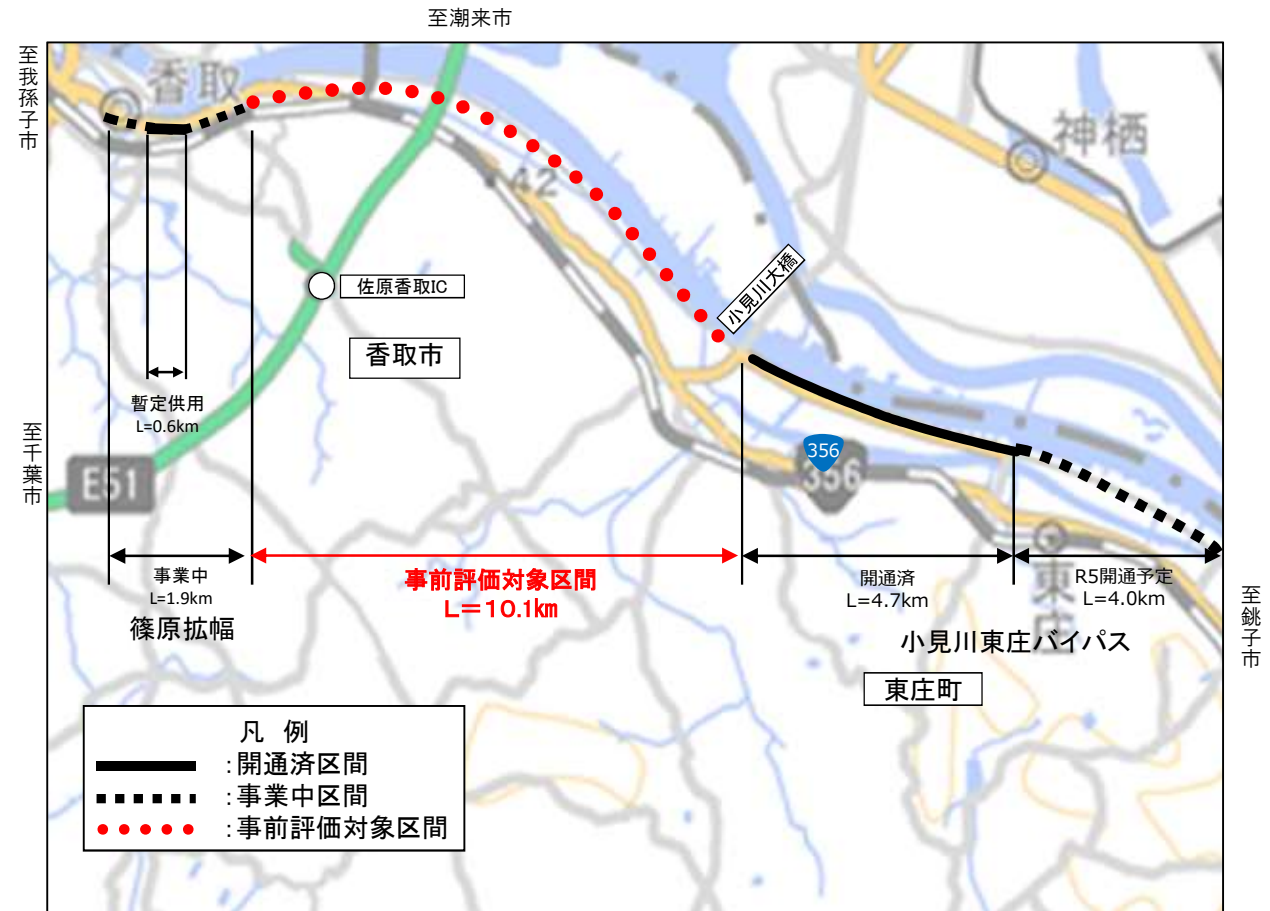
# 1. 事業の概要

## ■ 位置図



## ■ 計画の概要

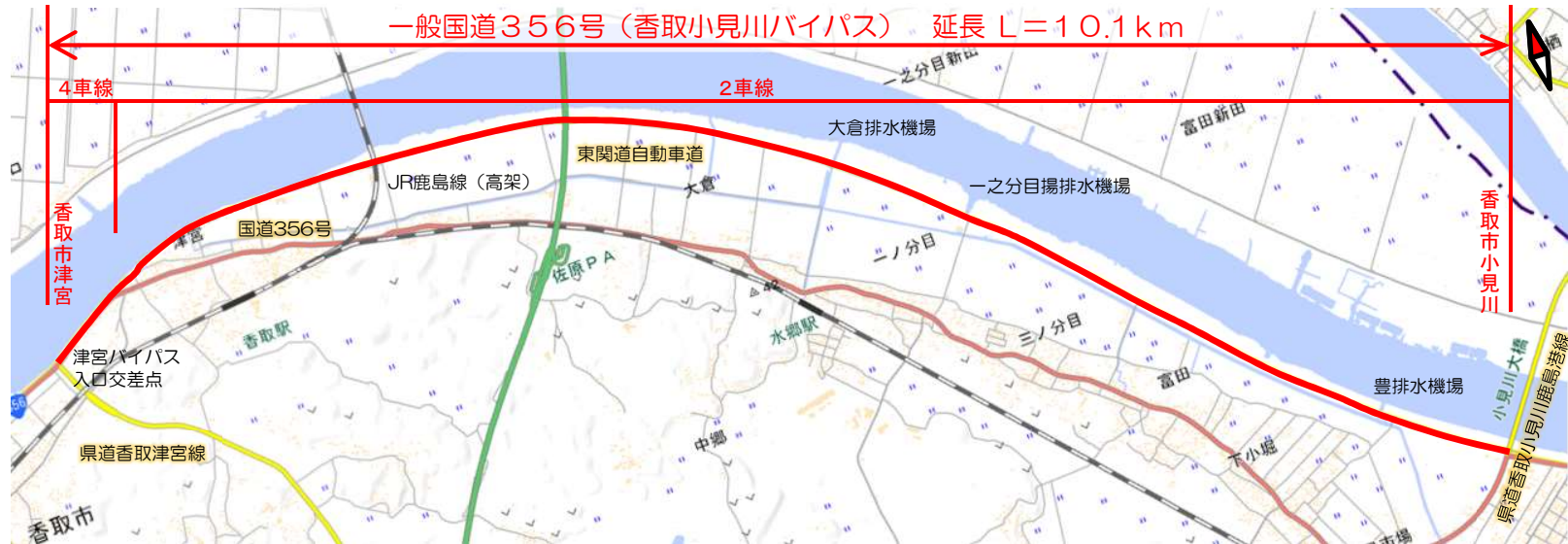
事業区間	かとりし おみがわ かとりし つのみや 香取市小見川～香取市津宮
事業延長	L=10.1km
幅員	W=9.0～19.75m
道路規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	2車線、4車線
事業期間	令和5年度～令和14年度
事業費	約170億円
計画交通量	14,700台/日(令和22年)



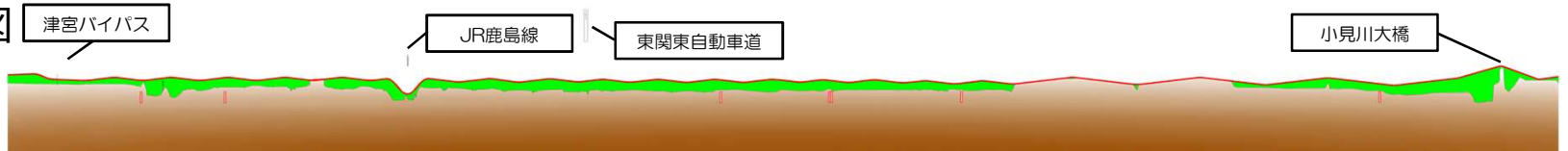
※用地取得等が順調な場合

# 1. 事業の概要

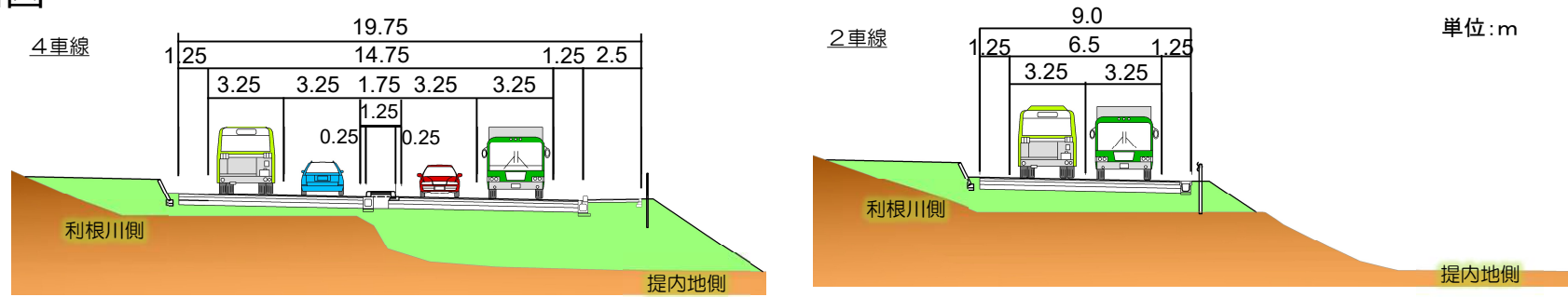
■ 平面図



■ 縦断面図



■ 横断面図



※津宮バイパス入口交差点から現道との分岐地点まで4車線整備

※分岐後は利根川堤防沿いを2車線整備

# 2. 事業の必要性

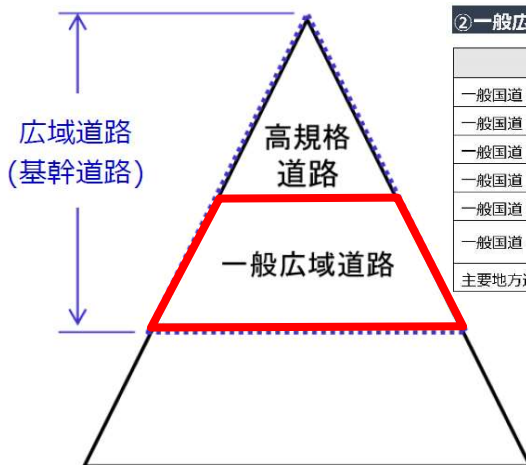
## (1) 上位政策と全体計画との関連

- 千葉県広域道路交通ビジョン・計画(令和3年6月策定)において、全国や県内各地との交流・連携の強化、平常時・災害時を問わない安定的な人・モノの流れを確保するため、一般国道356号を一般広域道路に位置付けている。
- 千葉県道路整備プログラム(令和2年3月改定)において、地域高規格道路や高速道路ICのアクセス強化に資する道路として、一般国道356号(香取市未事業化区間)が位置付けられている。

### 一般広域道路

広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

#### 《広域道路ネットワーク計画における階層》



#### ②一般広域道路

路線名	
一般国道6号(指定区間)	一般国道14号(指定区間)
一般国道16号(指定区間)	一般国道51号(指定区間)
一般国道127号(指定区間)	一般国道298号(指定区間)
一般国道357号(指定区間)	一般国道409号(指定区間)
一般国道297号(市原繞舞IC~勝浦市)	<b>一般国道356号(我孫子市~銚子市)</b>
一般国道410号軸(木更津東IC~鴨川市)	東金九十九里有料道路軸(東金IC~九十九里町)
主要地方道飯岡一宮線(旭市~一宮町)	

■広域道路ネットワーク図

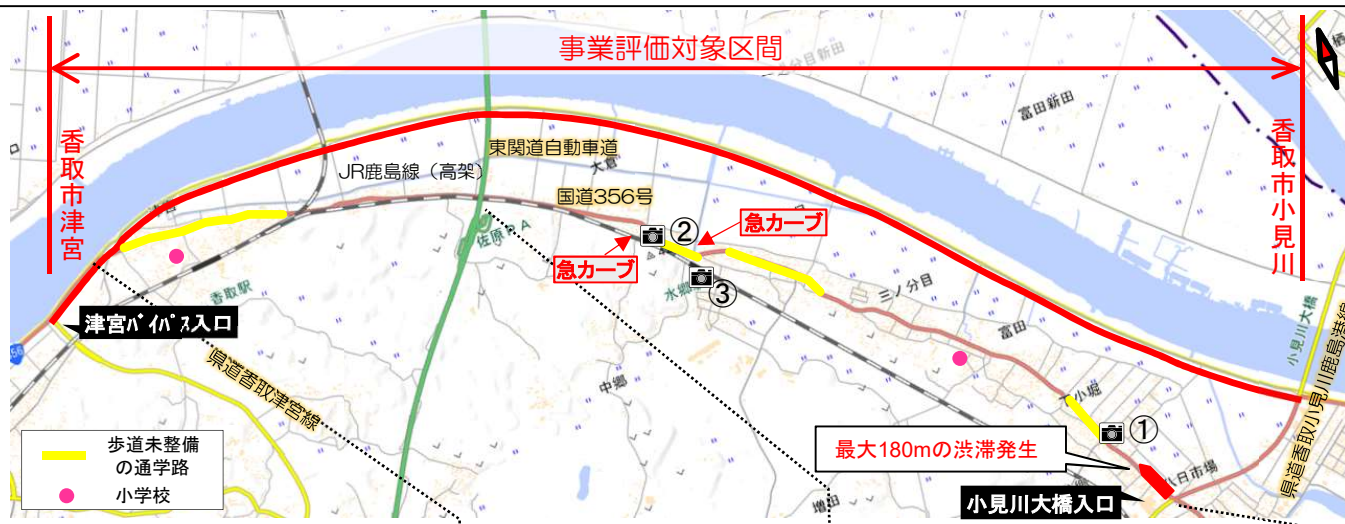


出典:千葉県広域道路交通ビジョン・計画(R3.6策定)

# 2. 事業の必要性

## (2) 交通の状況

- 国道356号現道の交通量が12,212台/日(H27センサス)
- 大型車混入率が15.7%と千葉県平均(7.7%)の約2倍となっている。
- 朝夕のピーク時間帯に小見川大橋入口交差点において、最大180m<sup>\*1</sup>の渋滞が発生している。
- 急カーブや歩道未設置の通学路が点在しており、歩道整備率は千葉県平均(53.4%)を下回る。



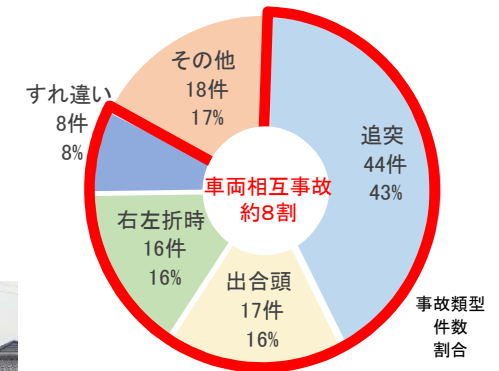
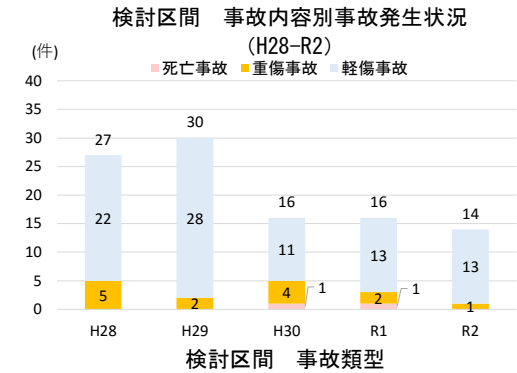
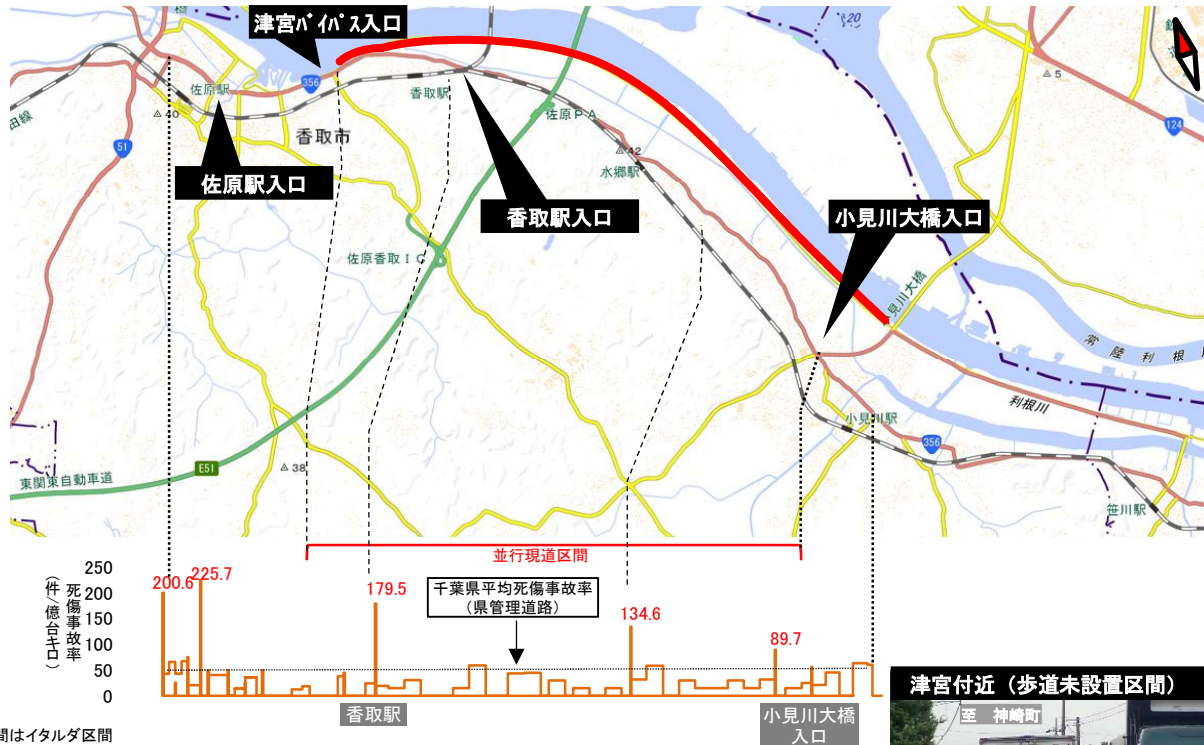
区間延長		m	3238.8	6032.8
交通状況	24h交通量	台/日	12,212	
	12h大型車混入率	%	15.7 (県平均: 7.7)	
道路構造	上り車線 歩道設置率	%	37 (県平均: 53.4)	21 (県平均: 53.4)
	下り車線 歩道設置率	%	1 (県平均: 53.4)	60

出典: 道路台帳、ITARDA、H27道路交通センサス ※1 令和4年度 県単交通安全対策委託(八日市場外交通量調査)

# 2. 事業の必要性

## (3) 交通事故の発生状況

- 国道356号現道の死傷事故率は、香取駅入口交差点及び小見川大橋入口交差点はじめ、千葉県平均(43.1件/億台キロ)を上回る区間が点在している。
- 死傷事故の約8割が車両相互事故となっている。



### ◆香取市役所ヒアリング結果 (R2.10)



津宮付近は通学路に指定されているが、歩道が未設置または狭小で、通学時の児童の安全性に問題があります。

### ◆香取市消防本部ヒアリング結果 (R2.10)



国道356号沿線は住宅街のため、歩行者・自転車や自動車の飛び出しの危険性があります。



### 【死傷事故率とは】

- ・1台の車が一定距離走行する間に事故に遭う確率
- ・死傷事故率(件/億台キロ)
- = 死傷事故件数 / 走行台キロ (走行距離 × 交通量)

出典: 交通事故統合データベース (H28~R2)



## 2. 事業の必要性

### (4) 災害の発生状況

● 国道356号現道は、黒部川等の浸水想定区域内を通過するとともに、令和元年10月の台風発生時には冠水が発生している等、緊急輸送道路として脆弱である。

◆ 浸水想定区域他

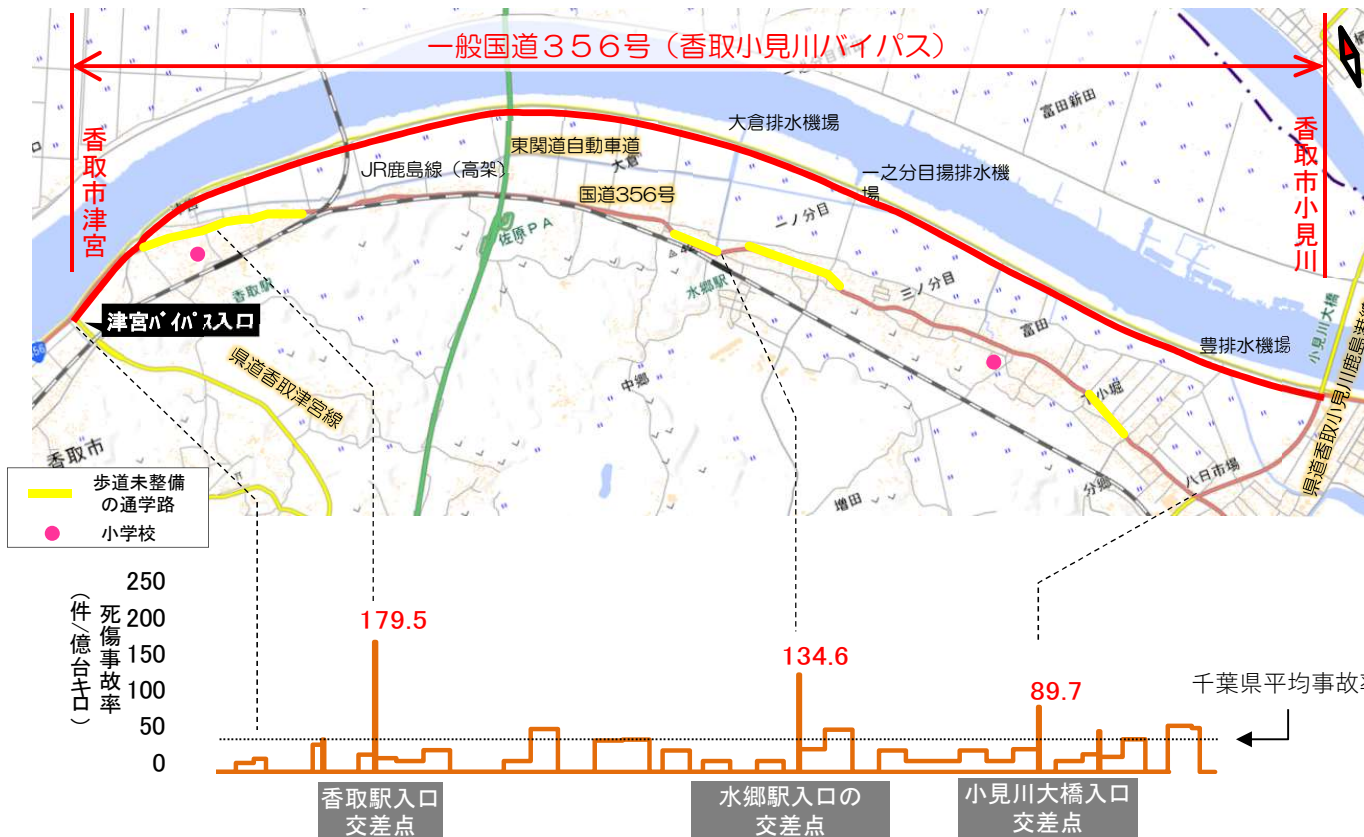
◆ 台風21号に伴う津宮地区の冠水状況



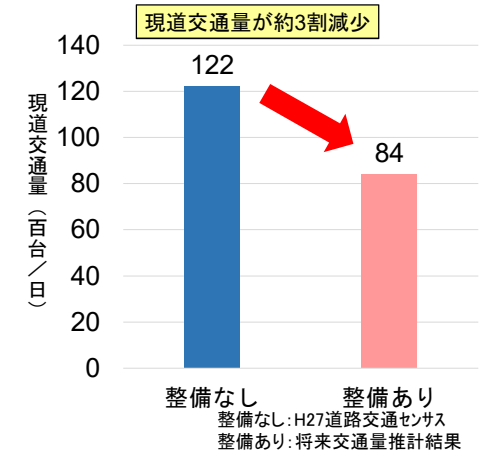
# 3. 経済的・社会的効果

## (1) 住環境・安全性の向上

- 並行する現道区間では、大型車混入率(15.7%)が千葉県平均(7.7%)の約2倍と高く騒音や振動に関する要望があり、現道からバイパスへ交通量が転換されることにより、沿線の住環境の向上が図られる。
- 現道区間は歩道未整備の通学路や千葉県平均事故率(43.1件/億台キロ)を上回る区間が点在するが、バイパスへ交通量が転換されることで、現道区間の安全性の向上が図られる。



### ◆整備前後の現道交通量



### 現道区間の大型車走行状況

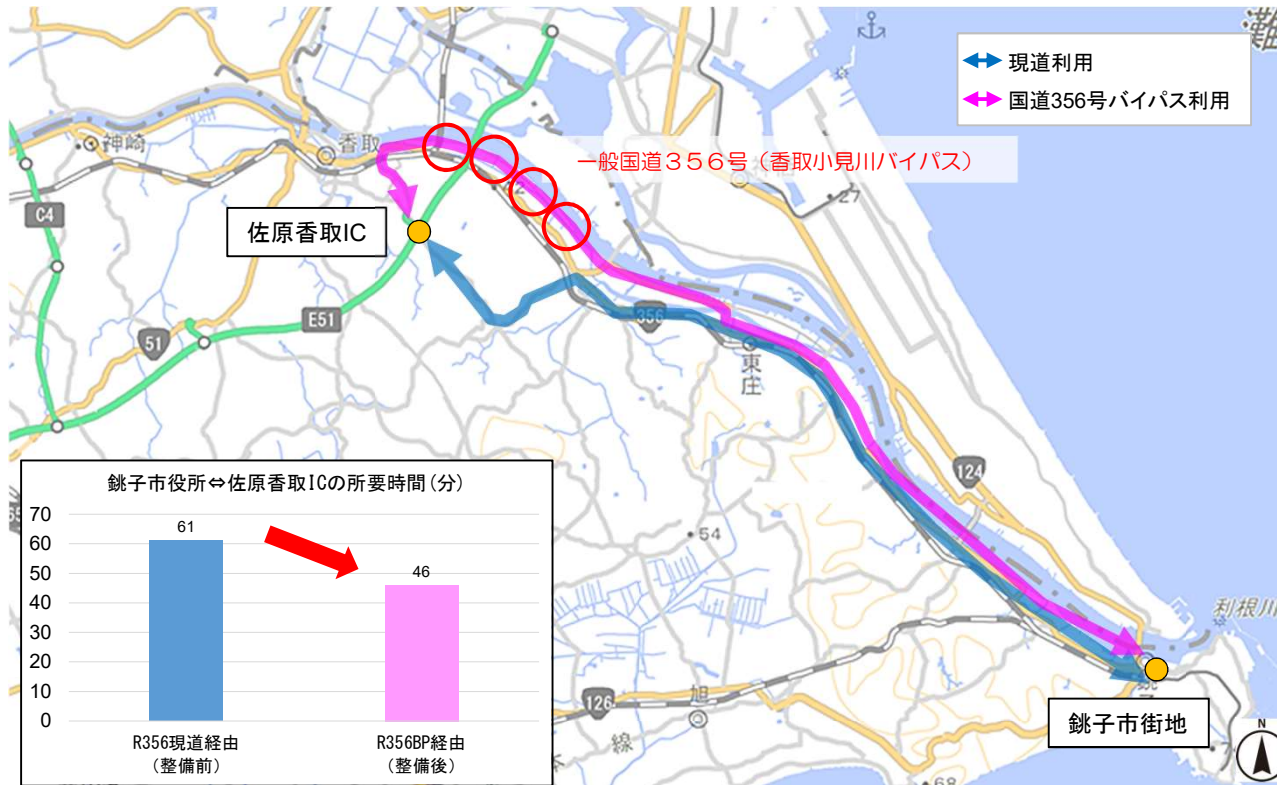


# 3. 経済的・社会的効果

## (2) 地域間交流・連携の強化

- 沿線地域では、農水産業が盛んであることから、農水産物の安定供給が可能となり、バイパスの整備により速達性・走行性の向上や定時性の確保が期待される。
- 銚子市街地から東関道佐原香取ICへの所要時間が61分から46分に短縮される。

### ◆ 銚子市街地⇔佐倉香取ICの所要時間(分)



出典：所要時間はH27道路交通センサス昼間12h旅行速度(計画路線は60km/h)をもとに算出  
 銚子漁港の水揚げ量は、水産物流調査をもとに算出  
 沿線地域の農業産出額は、農林水産省農業産出額をもとに算出

### ◆ 銚子商工会議所ヒアリング結果(R2.3)

バイパスの整備によって、北関東や東北方面との交通需要の更なる増加が予想され、産業・観光・物流に多大な効果をもたらすと想定されます。

### ◆ 銚子漁港の水揚げ量

順位	漁港	H30		R1		R2	
		水揚げ量(t)	順位	水揚げ量(t)	順位	水揚げ量(t)	順位
1位	銚子	252,430	銚子	280,286	銚子	271,840	
2位	焼津	164,292	釧路	172,849	釧路	192,426	
3位	釧路	123,399	焼津	170,816	焼津	150,824	
4位	石巻	111,225	石巻	99,156	境	103,380	
5位	境	109,059	境	92,381	石巻	99,959	

銚子漁港の水揚げ量は全国1位

### ◆ 沿線地域の農業産出額

香取市上位10品目	R2算出額(千万円)	県内順位	全国順位
1位	いも類	2位	4位
2位	米	1位	23位
3位	豚	3位	26位
4位	鶏	4位	79位
5位	乳用牛	2位	85位

銚子市上位10品目	R2算出額(千万円)	県内順位	全国順位
1位	キャベツ	1位	4位
2位	だいこん	1位	1位
3位	鶏	8位	108位
4位	乳用牛	5位	145位
5位	肉用牛	2位	139位

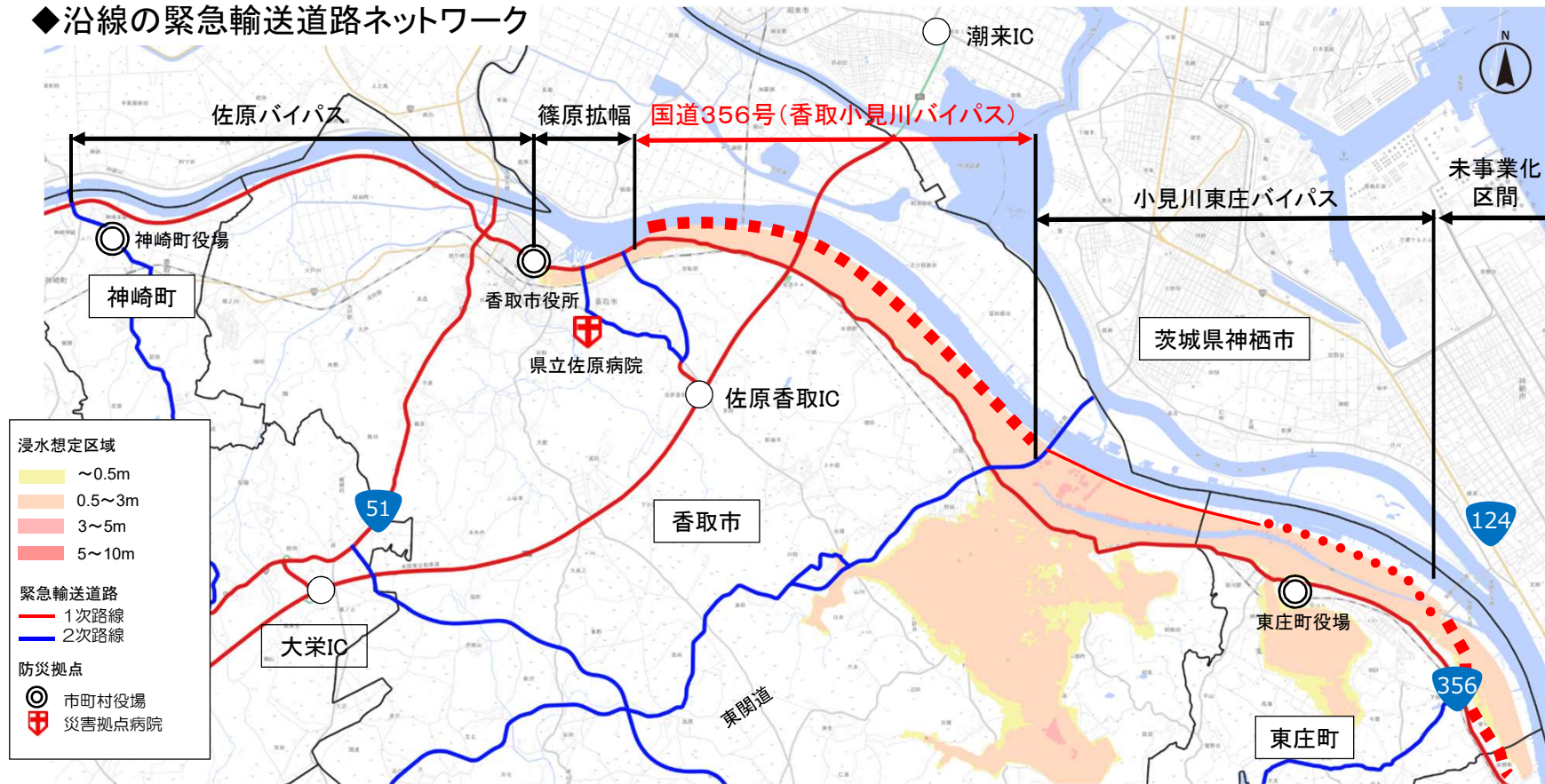
沿線では全国有数の農業算出額を誇る

# 3. 経済的・社会的効果

## (3) 地域防災機能の強化

● 現道区間は、黒部川等の浸水想定区域と重なっていることからバイパスを想定水位より高く整備することにより、道路ネットワークが多重化(リダンダンシーの向上)され防災機能の強化や災害発生時における円滑な輸送機能の確保が図られる。

### ◆ 沿線の緊急輸送道路ネットワーク



出典: 千葉県HP「千葉県緊急輸送ネットワーク図」令和3年3月より作成

# 3. 社会的・経済的効果

## (4) 救急医療活動の支援

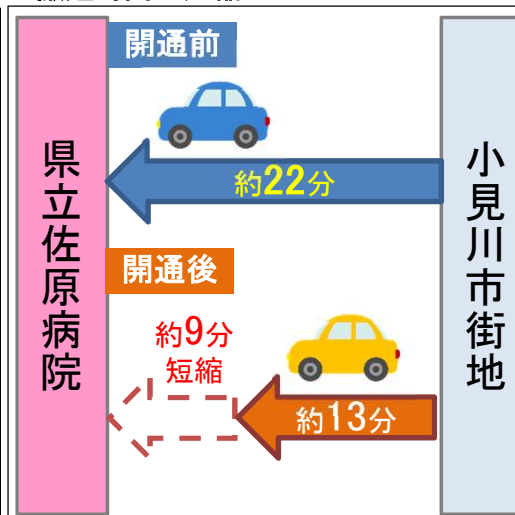
- バイパス整備により、県立佐原病院への30分到達圏域が拡大し、救命率の向上が期待される。
- 小見川市街地は、県立佐原病院までの搬送時間が約9分短縮されることで、多量出血による重症患者の救命率が約21%向上する。

### ■ 県立佐原病院への30分到達圏域の拡大



※H27道路交通センサス混雑時旅行速度

### ■ 搬送時間の短縮

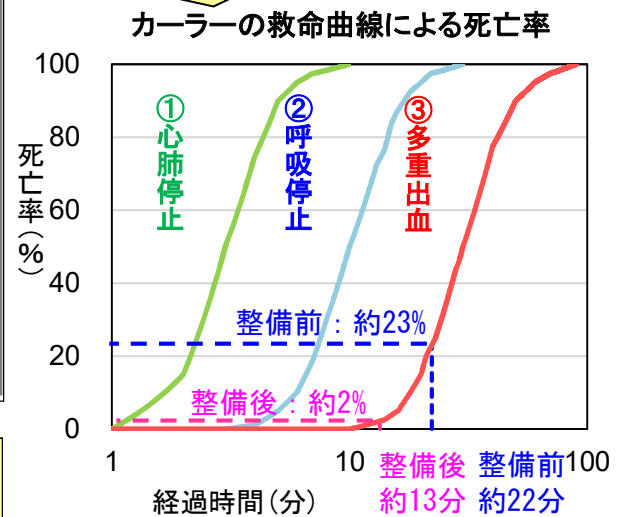


小見川市街地～県立佐原病院までの搬送時間が約9分短縮

※H27道路交通センサス混雑時旅行速度より算出

### ■ 搬送時間の短縮による救命率の向上

搬送時間が約9分短縮し、多量出血による重症患者の救命率が約21%向上



※H27道路交通センサス混雑時旅行速度より算出

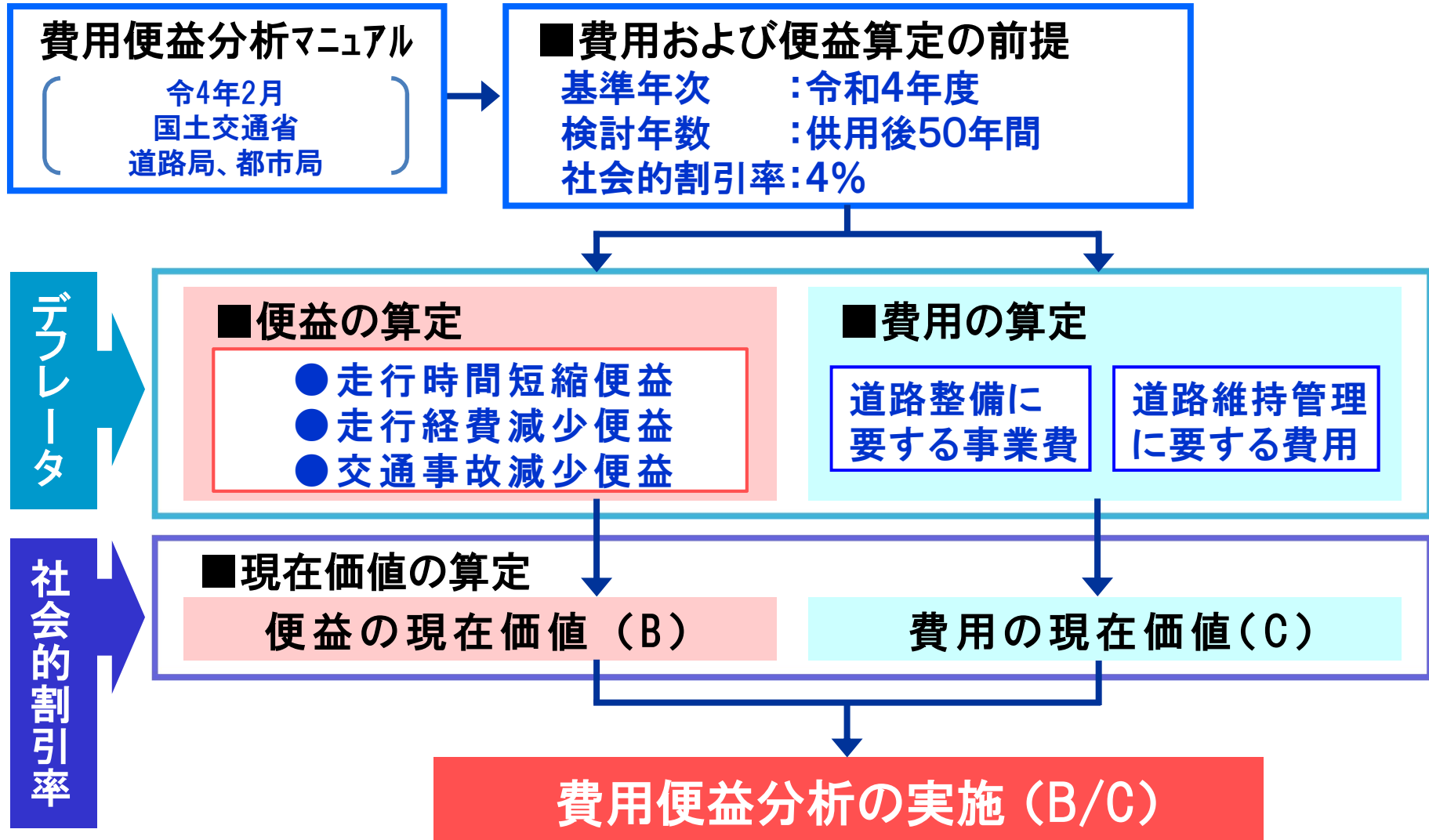
### ◆ 香取市消防本部ヒアリング結果 (R2.10)



香取地域は病院の立地状況や道路事情もあって、県内でも搬送時間が長い地域となっています。バイパス整備によって、搬送時間が少しでも短縮されるのであれば、医療面での効果は大きいので、バイパス整備を進めていただきたいです。

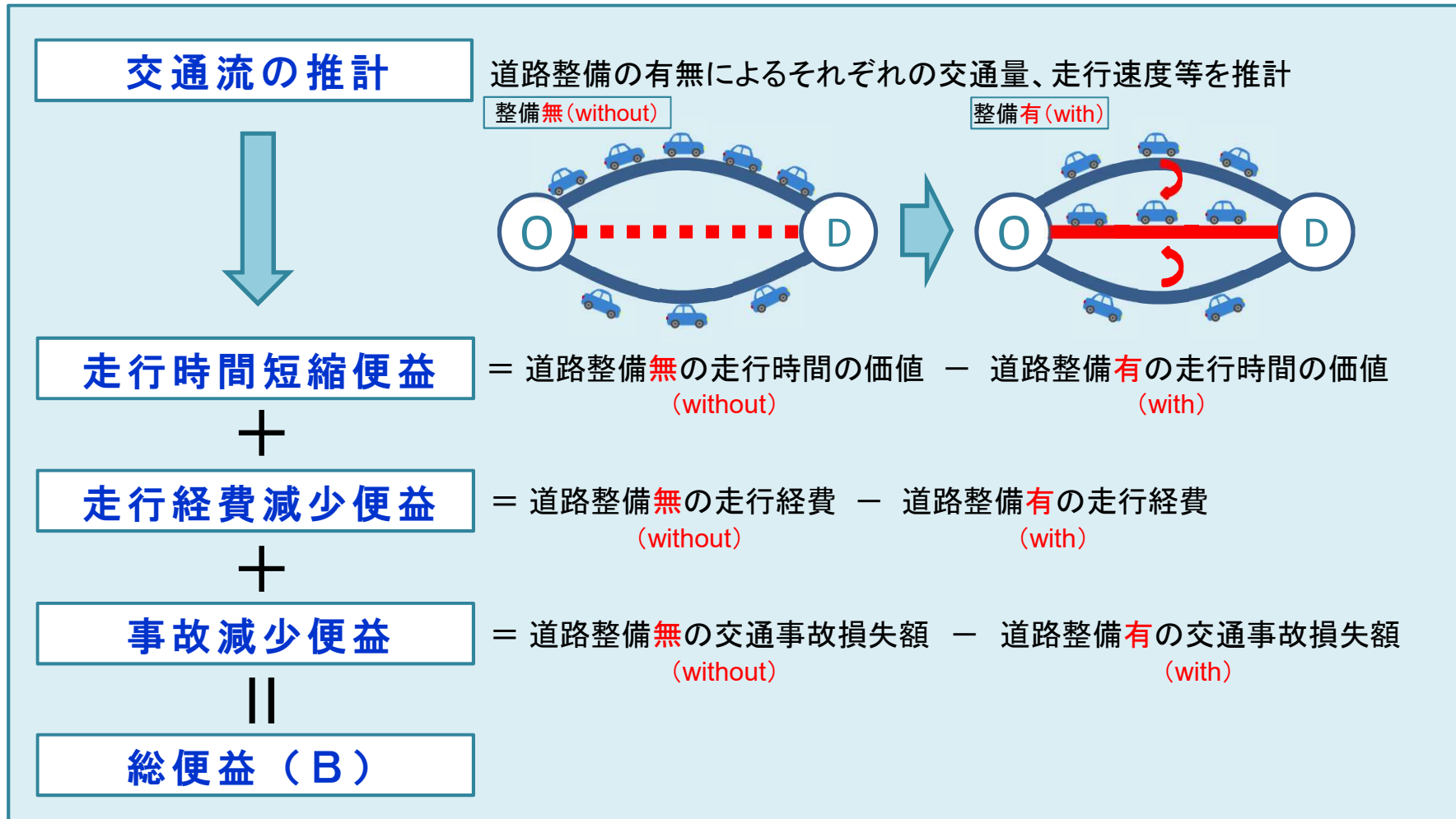
### 3. 経済的・社会的効果（費用便益分析）

#### (5) 費用便益の算定方法



### 3. 経済的・社会的効果（費用便益分析）

#### (6) 便益の考え方



### 3. 経済的・社会的効果(費用便益分析)

#### (7) 費用便益算定結果

便益 (B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	140億円	22億円	1億円	163億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2
	125億円		9億円	134億円	

基準年: 令和4年度

#### ◆計算条件

基準年次 : 令和4年度  
供用開始年次 : 令和15年度  
分析対象期間 : 供用後50年  
基礎データ : 平成27年度  
                  道路交通センサス  
交通量の推計時点 : 令和22年度  
推計交通量 : 14,700(台/日)

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。(維持管理費を除く)

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。



## 4. 環境に与える影響

・本事業の実施にあたり環境影響予測を実施した結果、供用時にはいずれも基準値内の予測値であったが、事業の実施にあたっては、低騒音及び低振動の工法、建設機械の採用などを行っていく

項目	評価結果	基準等
二酸化窒素	基準の範囲内	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下
騒音	基準の範囲内	騒音に係る環境基準(B地域、2車線以下、昼間65dB、夜間60dB)以下
振動	基準の範囲内	道路交通振動に係る限度(第1種区域:昼間65dB、夜間60dB)以下
植物	影響なし	環境要素を相当程度保全する
動物	影響なし	環境要素を相当程度保全する
景観	影響なし	環境要素を相当程度保全する

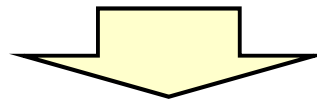
●予測手法について:大気質、振動は「道路環境影響評価の技術手法 国土技術政策総合研究所資料第714号」(平成25年3月国土技術政策総合研究所)、騒音は「道路環境影響評価の技術手法 4.騒音 4.1 自動車の走行に係る騒音(平成26年度版) 国土技術政策総合研究所資料第842号」(平成27年3月国土技術政策総合研究所)に基づいて行いました。

## 5. 総合的な評価

---

### ○まとめ

- ・事業の投資効果が認められる  
( $B/C = 1.2$ )
- ・事業の実施により、住環境・安全性の向上、地域交流・連携の強化、地域防災機能の強化、救急医療活動の支援の効果が期待できる。



令和5年度から事業に着手し、早期整備を図る。