

6 . 国道465号 筒森バイパス

- 6 - 1 国道465号の概要
- 6 - 2 筒森バイパスの概要
- 6 - 3 事業の必要性
- 6 - 4 整備効果
- 6 - 4 コスト縮減等
- 6 - 5 対応方針案

78

6 - 1 . 国道465号の概要



79

6 - 2 . 筒森バイパスの概要



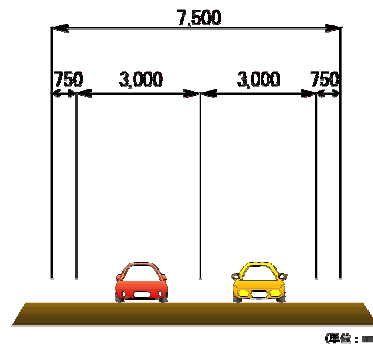
大多喜側から君津方面を望む



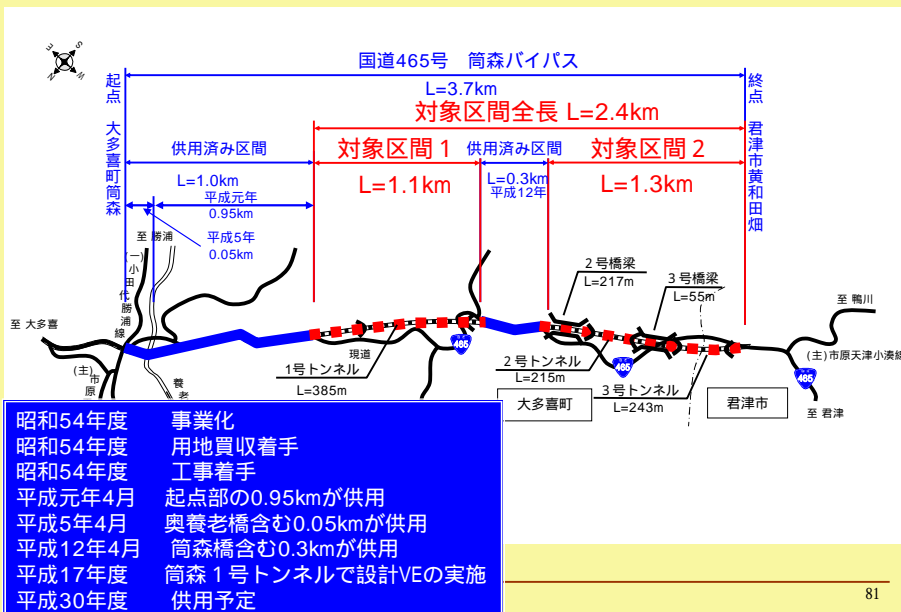
供用済み区間（筒森橋付近）

道路規格 第3種第3級
設計速度 50km/h
全体事業費 約77.4億円

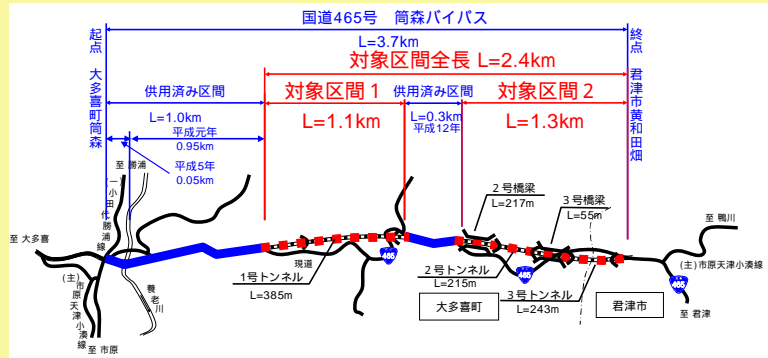
計画断面図



6 - 2 . 筒森バイパスの概要



6 - 2 . 筒森バイパスの概要



■ 対象区間事業費	57.9億円
■ 残事業費	46.6億円
■ 事業進捗率	19.4%
■ 用地進捗率	90.1%
■ 用地取得率	90.7%

82

6 - 2 . 長期化の理由と今後の進め方

【長期化の理由】

- 共有地の交渉に時間を要し、用地取得の難航により事業期間が長期化。

【今後の進め方】

- 対象区間1を優先して整備を進める
- 対象区間2は、共有地の相続処理の進捗状況を勘案しながら着手
- 平成30年度: 工事完了、供用予定

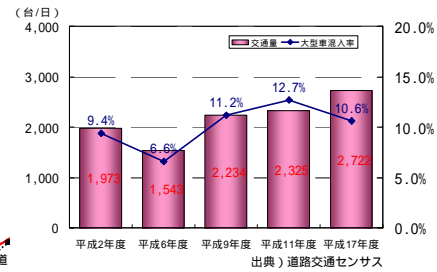
83

6 - 3 . 事業の必要性 (1)

交通の状況



国道465号の交通量の変化

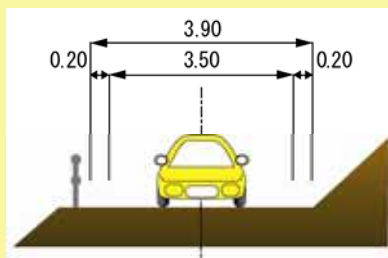


< H17道路交通センサス >
 観測地点: 大多喜町伊保田
 交通量(平日): 2,722台/日
 交通量(休日): 1,911台/日
 大型車混入率: 10.6%(12h)
 混雑度: 0.30(12h)

84

6 - 3 . 事業の必要性 (2)

すれ違い困難



未改良区間が多く、幅員が狭いため、すれ違いが困難

85

6 - 3 . 事業の必要性 (3)

現道の生活環境

防災点検

要対策箇所
カルテ管理箇所



86

6 - 3 . 事業の必要性 (4)

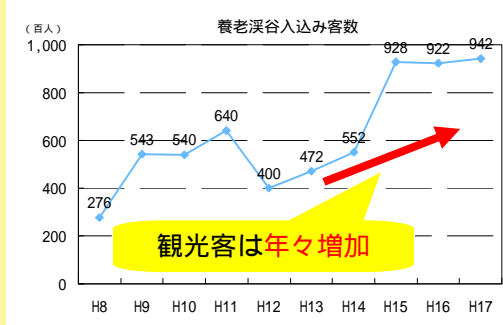
通行止め履歴

年度	年月日	異常気象名等	降雨量	原因
15	8/15 ~ 16	前線の停滞による大雨	総雨量 : 257mm	土砂崩落
16	10/9 ~ 10	台風22号による大雨	総雨量 : 323mm	・異常気象時の150mm規制 ・黄和田トンネル坑口部の法面崩壊 土砂崩落 100m ³
17	8/26 ~ 27	台風11号による大雨	総雨量 : 263mm	・異常気象時の150mm規制
18	10/6 ~ 7	低気圧による大雨	総雨量 : 273mm	・異常気象時の150mm規制
	12/26 ~ 28	26 ~ 27日の豪雨	総雨量 : 226mm	・異常気象時の150mm規制 ・黄和田トンネル手前300mの法面崩壊 土砂崩落 約150m ³
19	7/14 ~ 15	台風4号による大雨	総雨量 : 179mm	・異常気象時の150mm規制
	10/27 ~ 28	台風20号による大雨	総雨量 : 190mm	・異常気象時の150mm規制

87

6 - 3 . 事業の必要性 (5)

観光の状況



観光シーズンには
渋滞が発生



(主) 市原天津小湊線 (小田代)



養老渓谷 粟又の滝

88

6 - 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	57.85	4.85	62.70	
基準年における 現在価値 (C)	<u>54.42</u>	<u>1.63</u>	<u>56.05</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31年			
初年便益	5.36	1.03	0.05	<u>6.44</u>
基準年における 現在価値 (B)	70.13	13.40	0.67	<u>84.20</u>
費用 便 益 比				
B / C	1.25	0.24	0.01	<u>1.50</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。

89

6 - 3 . 事業の必要性 (7)

事業の投資効果 (事業全体)

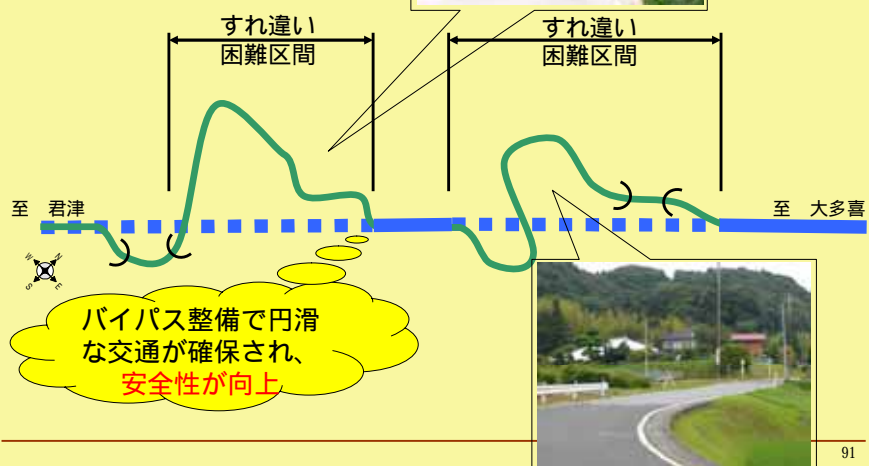
費用			単位：億円	
	改 築 費	維持修繕費	合 計	
基 準 年	平成20年			
単純合計	77.41	7.47	84.88	
基準年における 現在価値 (C)	<u>97.01</u>	<u>2.51</u>	<u>99.52</u>	
便 益 額			単位：億円	
	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成20年			
供 用 年	平成31年			
初年便益	10.45	0.90	0.23	<u>11.57</u>
基準年における 現在価値 (B)	137.01	11.56	2.99	<u>151.55</u>
費用便益比				
B / C	1.38	0.12	0.03	<u>1.52</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。

90

6 - 4 . 整備効果 (1)

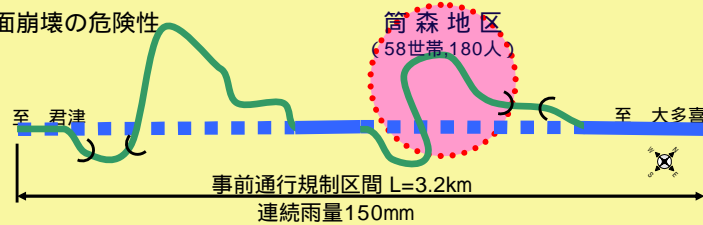
安全性の向上



6 - 4 . 整備効果 (2)

安全・安心な通行の確保

斜面崩壊の危険性



平成15年度から19年度の
5年間で7回の通行止めが発生



台風22号による大雨
(H16.10.9~10)



バイパス整備により

- ・ 現道の規制区間を回避
- ・ 安全・安心な通行が確保

92

6 - 4 . 整備効果 (3)

観光の促進

渋滞する(主)市原天津小湊線



観光振興にも寄与

シーズン時に
集中する
観光交通の分散

93

6 - 5 . コスト縮減等

■ 道路構造規格の見直しによるコスト縮減

(設計VEの実施)

道路規格の変更

第3種第2級

設計速度60km/h

- ・地形の状況 : 尾根等が入り組んだ丘陵部
- ・自動車交通量 : 比較的少ない



第3種第3級

設計速度50km/h

歩道計画の変更

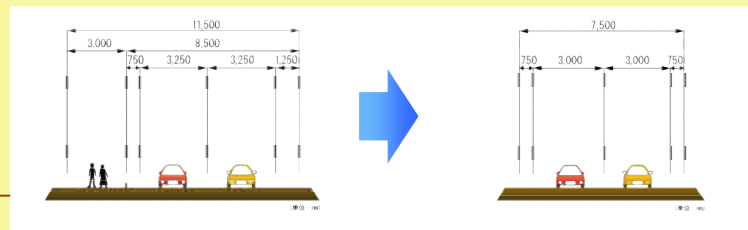
片側歩道

- ・周辺の状況 : 民家、施設等の立地なし。
行政界に近い、集落等の連絡経路ではない。



歩道なし

幅員の変更



94

6 - 6 . 対策方針(案)

全線の早期供用に向け、**継続して事業を推進する。**

【理由】

- 異常気象時における地域住民の**安全・安心な生活環境の確保**とともに、地域の**観光振興への寄与**。
- 供用区間については、安全・安心な通行が確保されているが、**ネットワークとしての信頼性を確保するには、評価対象区間の整備が不可欠**。
- 観光の視点では、**内房地域からのアクセスが強化されること**となり、**利用促進や観光シーズンにおける渋滞緩和への寄与**が考えられる。

95