

概要説明資料

一般国道126号 山武東総道路三期

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

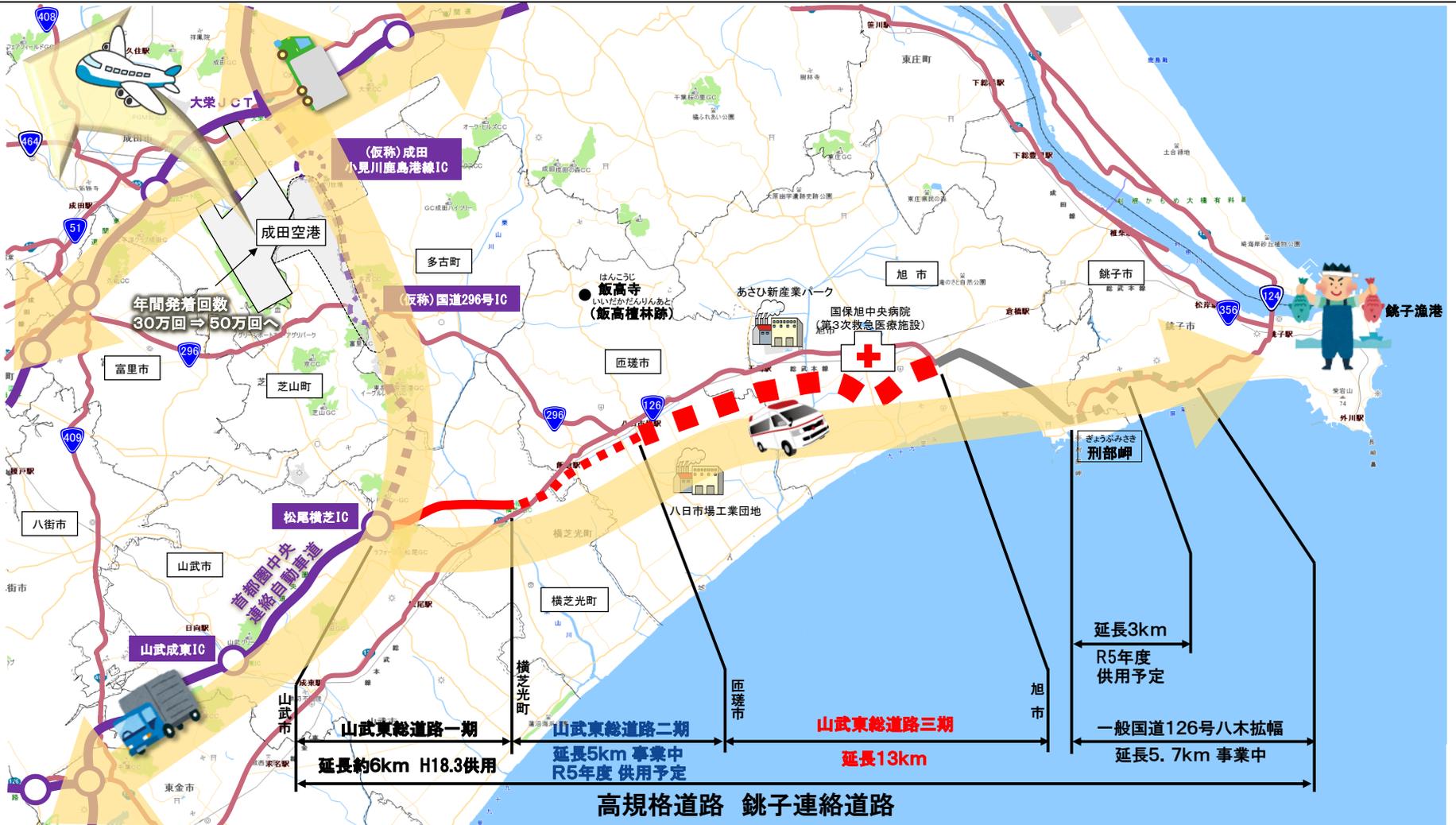
1. 事業の概要

- ・一般国道126号山武東総道路三期は、銚子連絡道路の匝瑳市から旭市までの13kmを構成する道路である。
- ・山武東総道路と一般国道126号飯岡バイパス、事業中の八木拡幅が一体となり、高規格道路である銚子連絡道路の山武市から銚子市間が概成する。



1. 事業の概要

・銚子連絡道路は、圏央道の整備効果を山武東総地域へ広く波及させ、県内外との交流・連携を強化し、地域経済の活性化や防災力の向上等を図る高規格道路。



2. 事業の必要性

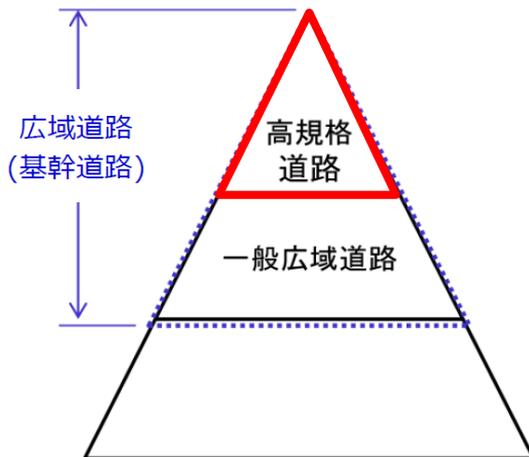
(1) 上位政策及び全体計画との関連

- 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・モノの流れの確保するため、銚子連絡道路を高規格道路に位置付け。
- 旭市都市計画マスタープラン及び匝瑳市都市計画マスタープランにおいて、銚子連絡道路の整備を促進すると位置付けられており、旭都市計画道路及び八日市場都市計画道路として都市計画決定されている。

高規格道路

主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路であり、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路。

《広域道路ネットワーク計画における階層》



■ 広域道路ネットワーク図



2. 事業の必要性

(3) 現道の状況(事故)

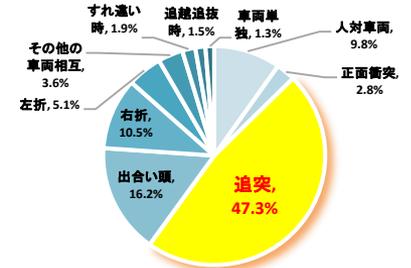
- ・並行する国道126号の死傷事故率は、八日市場駅前交差点、袋西交差点及び袋東交差点付近において千葉県平均(38.7件/億台キロ)を大きく上回る区間が存在。
- ・死傷事故件数の約6割は、混雑が要因とされる追突事故。

◆国道126号(三期区間)の事故発生箇所

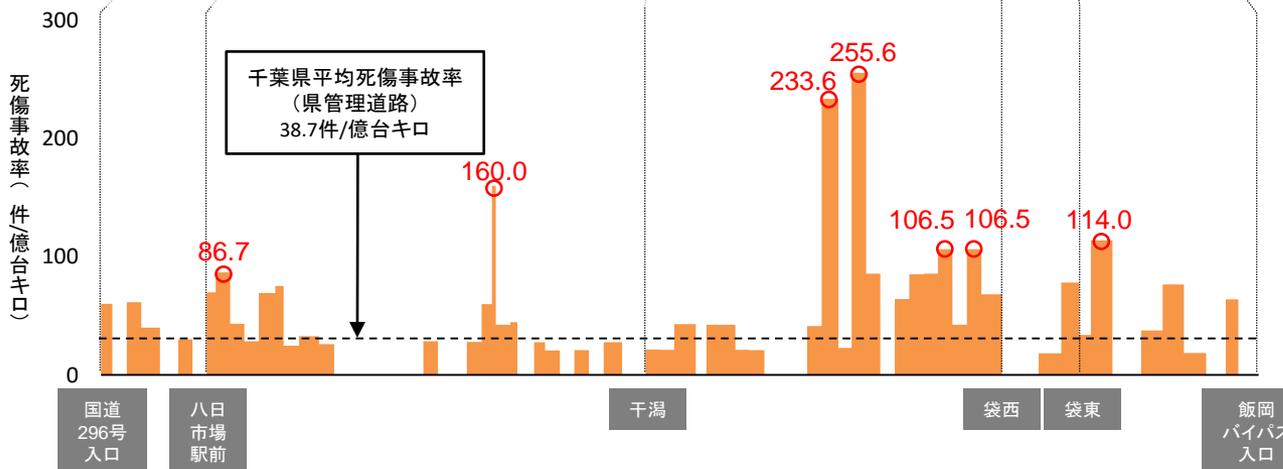


◆事故類型

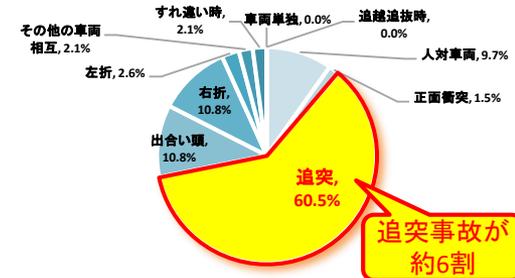
<千葉県内の国道平均>



◆国道126号(三期区間)の死傷事故率



<国道126号(三期並行区間)>



出典: 交通事故統合データベース(H28~R1)

【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)

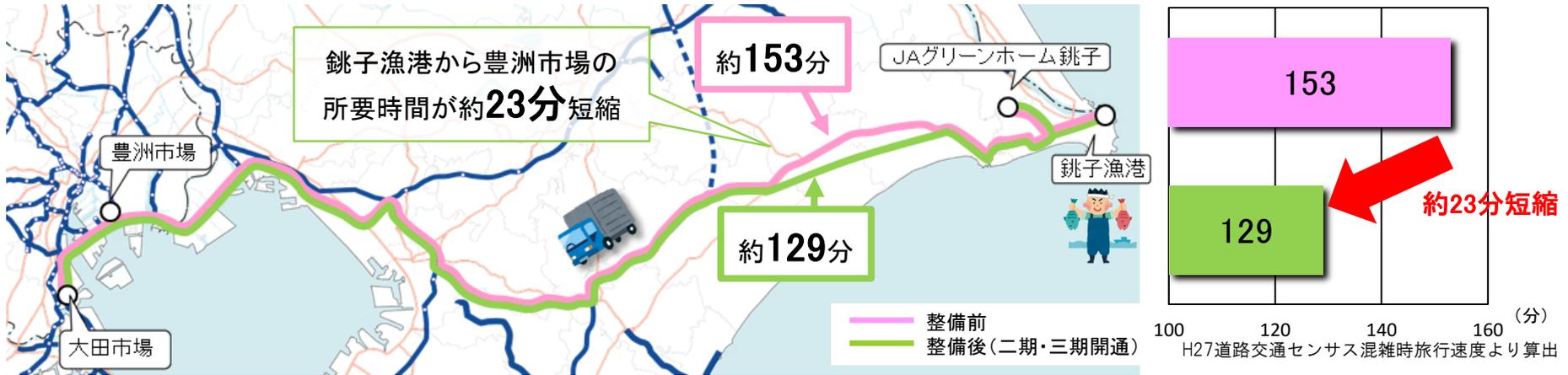
$$= \text{死傷事故件数} / \text{走行台キロ (走行距離} \times \text{交通量)}$$

3. 経済的・社会的効果

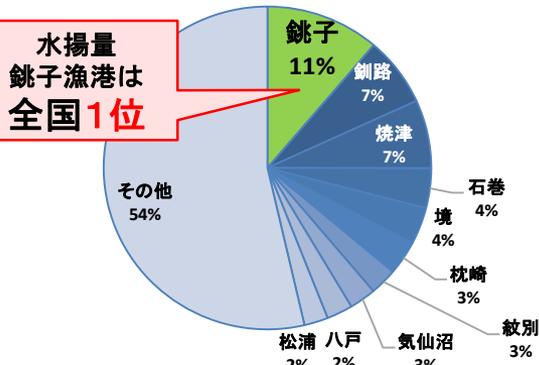
(1) 地域間交流・連携の強化

- ・銚子連絡道路の概成により、銚子漁港から豊洲市場までの所要時間が約23分短縮される。
- ・新鮮な農水産物の安定供給が可能となり、物流が効率化。
- ・信号が連担する市街地を回避できるため、発進・停止回数が減少し、輸送時の荷痛みを回避。

◆銚子漁港～豊洲市場の所要時間

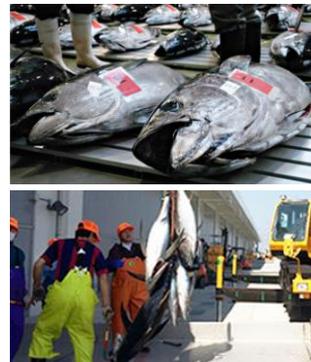


◆漁港別 水揚量



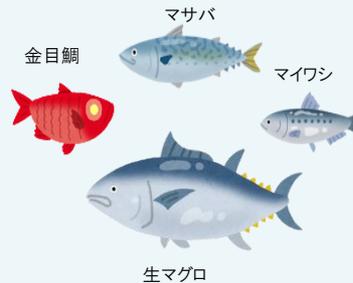
出典:産地水産物流通統計2019年

◆銚子漁港 卸売場の様子



出典：銚子市観光協会HPより

＜銚子漁港の主な水産物＞



◆地元企業の声 (R3.3ヒアリング)

銚子は魚の産地で京浜向けの出荷が多いので道路整備が必要。搬入は時間通りに行う必要があるため、道路整備は重要。



3. 経済的・社会的効果

(2) 救急医療活動の支援

・銚子連絡道路の概成により、旭中央病院(第3次救急医療施設)へのアクセス性が向上し、救急医療活動の支援が期待される。

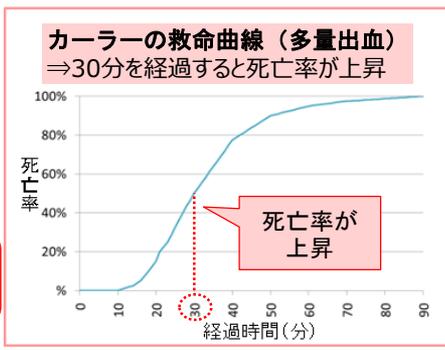
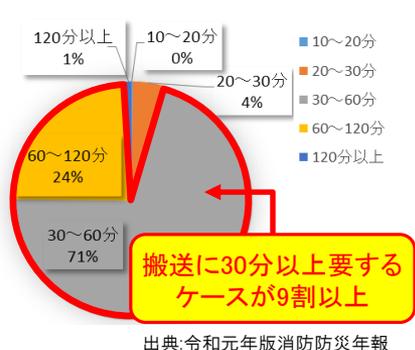
◆救命救急施設の設置状況



図 二次保健医療圏と救命救急センター及び救急基幹センターの配置状況

出典:千葉県「千葉県保健医療計画平成30年4月版」、「救命救急センターの指定について令和元年6月版」

◆匝瑳市・横芝光町の救急搬送の状況



◆銚子連絡道路の整備による効果



図 救急搬送の30分圏域の変化

出典: H27道路交通センサス

3. 経済的・社会的効果

(3) 地域の防災機能強化

- ・一期供用区間、一般国道126号は、千葉県緊急輸送道路1次路線に指定。
- ・三期区間の整備により、防災機能の強化や災害発生時のリダンダンシーの向上が期待される。

■ 千葉県の緊急輸送ネットワーク図

◆ 地元行政関係者の声 (R3.5ヒアリング)

支援物資の搬送や応援部隊の輸送などは国道126号を利用しますが、混雑が多く到着遅延の要因となっている。(旭市役所)

整備によりアクセス性が向上すれば、支援物資の搬送や応援部隊の輸送に係る時間短縮が可能になる。

旭市は東日本大震災で被害を受けた。銚子連絡道路の整備により、将来、同程度の災害が発生した際に、素早い支援の受け入れが可能になり、要救助者や被災者を素早く救出・救援することができる。早期実現に期待。(旭市消防本部)



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

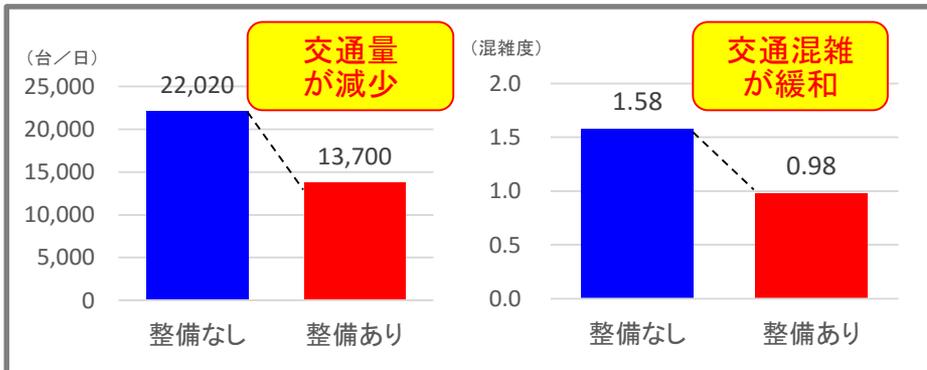
3. 経済的・社会的効果

(4) 交通の円滑化・安全性の向上

- ・現道の一般国道126号から三期区間へ交通が転換し、現道の交通混雑が緩和。
- ・渋滞に起因する追突事故が減少し、安全性の向上が期待される。



◆三期区間整備前後の交通量・混雑度(国道296号入口交差点付近)



◆地元企業の声 (R3.2-3ヒアリング)

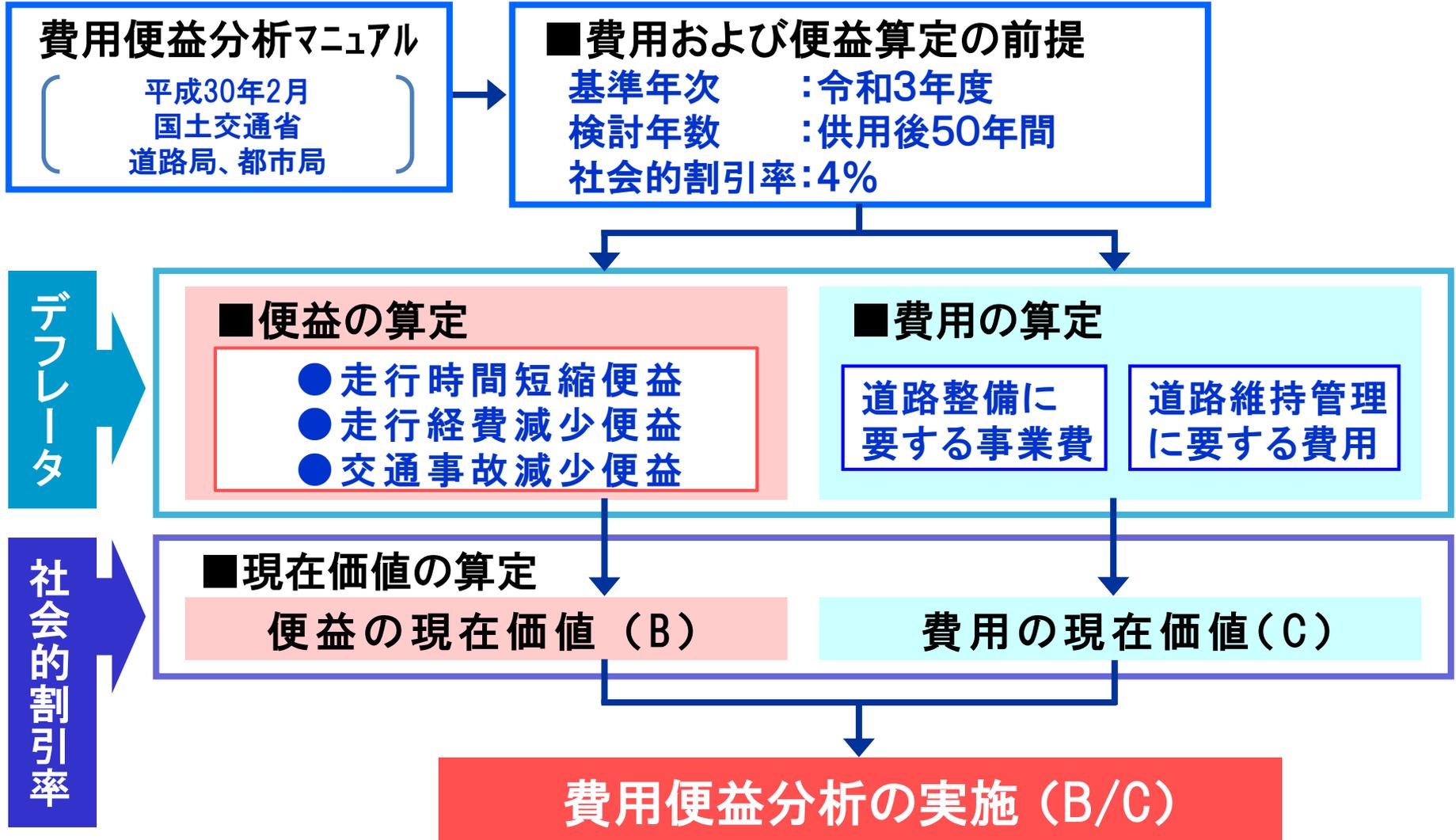
渋滞で所要時間がよみ難いため国道126号の利用を控えがち。混雑緩和は重要。
銚子連絡道路の早期の整備を望む。

整備なし: H27道路交通センサス、
整備あり: 交通量推計結果(三期整備後)
混雑度: 交通量/H27道路交通センサス
から算出した交通容量



3. 経済的・社会的効果

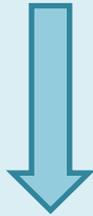
(5) 費用便益比の算定



3. 経済的・社会的効果

(6) 便益の算定方法

交通流の推計



走行時間短縮便益

+

走行経費減少便益

+

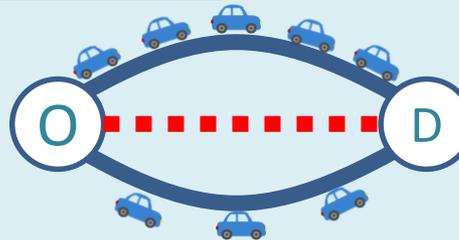
事故減少便益

||

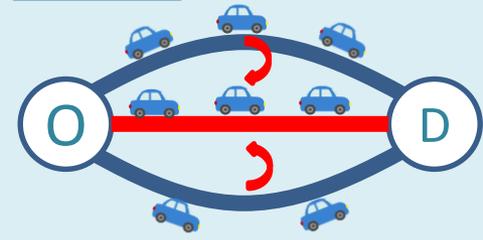
総便益 (B)

道路整備の有無によるそれぞれの交通量、走行速度等を推計

整備無 (without)



整備有 (with)



= 道路整備無の走行時間の価値 - 道路整備有の走行時間の価値
(without) (with)

= 道路整備無の走行経費 - 道路整備有の走行経費
(without) (with)

= 道路整備無の交通事故損失額 - 道路整備有の交通事故損失額
(without) (with)

3. 経済的・社会的効果

(7) 費用便益比

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)
	194億円	59億円	22億円	274億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費		1.3
	205億円		12億円		
				総費用	
				217億円	

基準年: 令和3年度

◆計算条件

- 基準年次 : 令和3年度
- 供用開始年次 : 令和14年度
- 分析対象期間 : 供用後50年
- 基礎データ : 平成22年度
道路交通センサス
- 交通量の推計時点 : 令和12年度
- 推計交通量 : 6,800~12,500(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

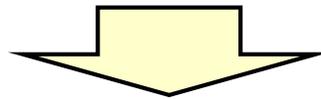
・本事業の実施にあたり環境影響予測を実施した結果、供用時にはいずれも基準値内の予測値であったが、事業の実施にあたっては、低騒音及び低振動の工法、建設機械の採用などを行っていく

項目	予測結果	基準
二酸化窒素	基準の範囲内	1時間値の1日平均値が0.04～0.06ppmのゾーン内またはそれ以下
浮遊粒子状物質	基準の範囲内	1時間値の1日平均値が0.1mg/m ³ 以下であり、かつ1時間値が0.2mg/m ³ 以下
騒音	基準の範囲内	幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準(昼間70dB、夜間65dB)以下
振動	基準の範囲内	第1種区域の要請限度(昼間65dB、夜間60dB)以下
低周波音	基準の範囲内	一般環境中に存在する低周波音圧レベル(90dB)、ISO7196に規定されたG特性音圧レベル(100dB)以下
日照	基準の範囲内	建物2階高さで日影時間4時間以内(第1種中高層住居専用地域)又は、5時間以内(用途地域の指定のない地域)
動植物	影響なし	工事の実施及び道路の存在による影響が発生するおそれのある種が存在しない

5. 総合的な評価

○まとめ

- 事業の投資効果が認められる
($B/C=1.3$)
- 事業の実施により、県内外との交流連携の強化、交通混雑の緩和、救急医療活動の支援、防災等の効果が期待できる。



令和4年度から事業に着手し、早期整備を図る。