

【別紙様式 3】

再評価実施事業調書

番号	5	事業名	国道道路改築事業		路線又は箇所名等		国道 410 号 久留里馬来田バイパス		
事業所管課		道路整備課		事業主体		千葉県			
事業化年度	昭和 60 年度	用地着手年度	昭和 60 年度	工事着手年度 工事終了(認可)年度	平成元年度 平成 27 年度	再評価の理由	⑥		
費用便益比 B/C	1.7	総費用	59 億円	総便益	98 億円	基準年	平成 20 年度	供用開始 年度	平成 27 年度

【事業概要】

国道 410 号は、館山市から木更津市に至る総延長約 109km の一般国道であり、起点の国道 127 号と国道 128 号の交差点部から、南房総市、鴨川市、君津市を經由して木更津市の国道 16 号に至る、南房総地域を縦断する重要な幹線道路である。

久留里馬来田バイパスは、圏央道・木更津東 I C にアクセスするとともに、久留里市街地や馬来田市街地における渋滞を解消し、南房総地域における観光振興等に寄与する延長 10.7 km (2 車線) の道路であり、全体事業費は約 127 億円を見込んでいる。

現在、馬来田工区約 3.7km が全線供用しており、久留里工区の供用済み区間約 1.4km と合わせ、供用済み延長は 5.1km となっている。

【事業の進捗状況】

	全体	未供用区間		
		区間小計	投資済	残
延長 (km)	10.7	5.64	—	—
事業費 (億円)	127.1	59.3	18.5 [31.1%]	40.9
うち用地補償費 (億円)	29.8	13.4	11.1 [82.9%]	2.3

※ [ ] 内は進捗率を示す

【社会経済情勢等】

- ・ 国道 410 号久留里馬来田バイパス計画区間は、緊急輸送道路 (1 次路線) に指定されている。
- ・ 久留里馬来田バイパスは、久留里工区と馬来田工区の 2 区間で構成している。馬来田工区を優先的に整備し、既に完成供用しており、現在、久留里工区で事業を推進している。
- ・ 用地取得にあたり、代替地の確保や権利関係の整理などに時間を要しており、事業期間が長期化している。
- ・ 国道 410 号久留里馬来田バイパス計画区間における現道の状況
  - ① 君津市久留里市場地先の日交通量 (H17 センサ) は、平日 7,889 台/日に対して、休日は 9,534 台/日と約 2 割増となっている。特に、観光シーズンの休日は、久留里市街地などで 2km の渋滞が発生しており、通過に 30 分程度を要している。
  - ② 久留里区間では、屈曲かつ幅員狭小区間 (車道幅員 5.0m) があるほか、大部分が通学路に指定されているが歩道未整備区間が 3.3km あり、歩行に危険な状況となっている。
  - ③ 死傷事故は、交差点部を中心に毎年約 25 件発生しており、特に、久留里市街地 (13 件/4 年) や俵田駅周辺 (12 件/4 年) での死傷事故が多くなっている。
- ・ 南房総地域では、毎年 1,600 万人以上の観光客が訪れており、久留里馬来田バイパスの整備により圏央道とのアクセス向上など、南房総地域の観光周遊性向上が期待される。
- ・ 久留里馬来田バイパスは、平成 16 年度に実施した「設計の総点検」により、歩道幅員を 3.0m から 2.2m に縮小するなど、コスト縮減を図りながら早期整備に努めている。

【対応方針 (案)】

継続

久留里馬来田バイパスは、南房総地域と圏央道・木更津東 I C のアクセス性の向上や、現道交通のうち通過交通を分担し、沿道市街地における交通渋滞の解消や安全性の向上が期待される道路である。

南房総地域へのアクセス性の向上は、南房総地域の観光振興にとって非常に重要な課題である。

また、馬来田工区の供用により一部効果が発現しているが、久留里区間では、ほとんど効果が発現していない状況であり、久留里馬来田バイパスとしての整備効果を十分発現するには、久留里工区の整備が不可欠である。

評価対象区間の用地取得率は 8 割を超えており、早期供用に向けて継続して事業を推進する。

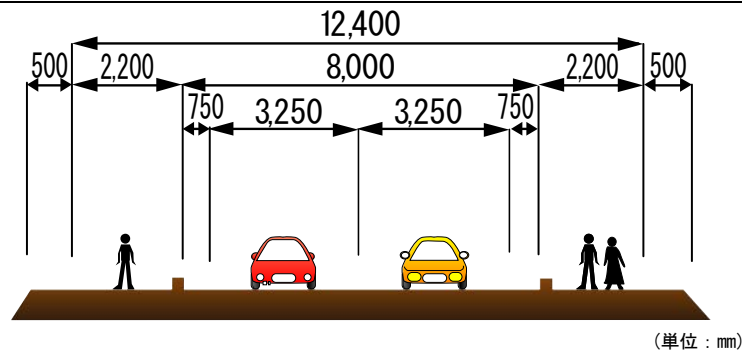
事業概要図

番号	5	事業名	国道 道路改築事業	路線又は箇所名等	国道 410 号 久留里馬来田バイパス
----	---	-----	--------------	----------	------------------------

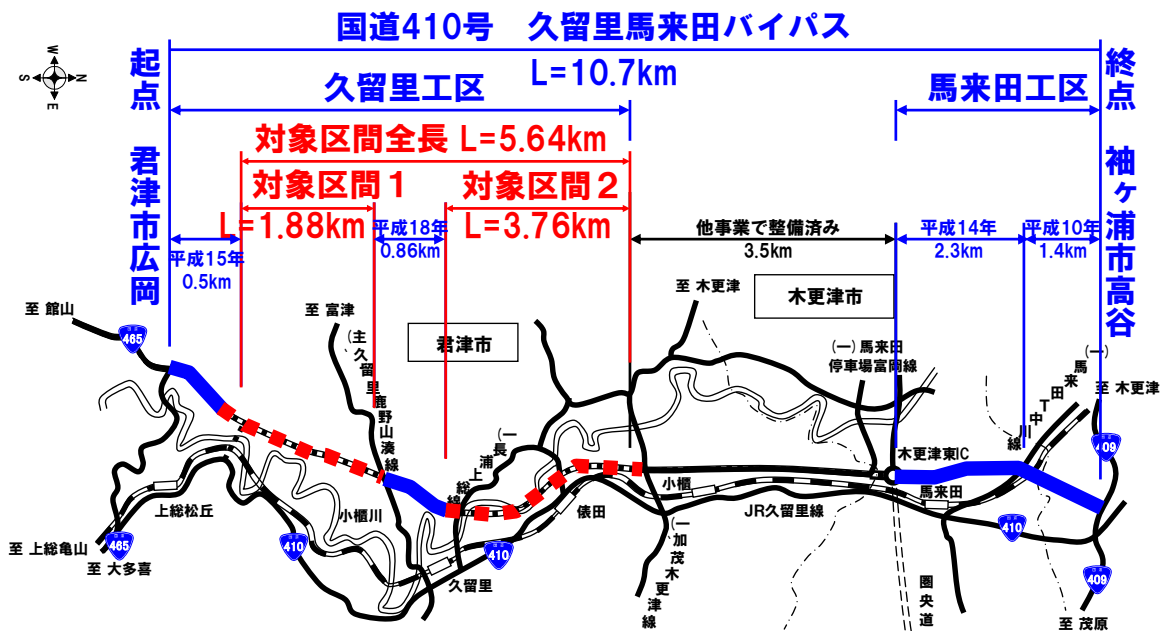
位置図



標準断面図



平面図



## 再々評価事業に関する調書

番 号	5	事 業 名	国道道路改築事業	路線又は箇所名等	国道 410 号 久留里馬来田バイパス
事業化年度	昭和 60 年度	用地着手年度	昭和 60 年度	工事着手年度	平成元年度
<b>【再評価の概要】</b>					
再評価実施年度 (基準年)	平成 15 年度	供用開始年度	平成 22 年度	対応方針	継続
B/C	1.6	総費用	88 億円	総便益	141 億円
再評価時の委員会の意見及び当時の状況 継続することが妥当である。					
再評価時の進捗状況及び再評価時想定 of 5 年後の進捗状況					
	計 画	進捗状況 (H15)	5 年後の想定進捗状況 (H20)		
全体事業費	156.6 億円	46.9%	—		
用地取得面積	302,434 m <sup>2</sup>	50.5%	—		
供用面積 (延長)	10.7km	4.2km	5.1km		
<b>【再々評価の概要】</b>					
再評価実施年度 (基準年)	平成 20 年	供用開始年度	平成 27 年度	対応方針	継続
B/C	1.7	総費用	59 億円	総便益	98 億円
現在の進捗状況					
	計 画	進捗状況			
全体事業費	127.1 億円	69.4%			
用地取得面積	302,434 m <sup>2</sup>	90.5%			
供用面積 (延長)	10.7km	5.1km			
再評価後の経過及び処理状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 15 年 再評価 (継続が妥当である)</li> <li>平成 16 年 「設計の総点検」で歩道幅員縮小 (W=3.0m→2.2m)</li> <li>平成 18 年 久留里 2 工区 0.86km 供用</li> <li>平成 19 年 3 月 圏央道木更津東 I C 開通</li> <li>平成 20 年度末 5.6km が未供用</li> </ul> <p><b>【再評価時との相違点】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>供用区間の延伸に伴い評価対象区間が変更 (6.5km → 5.64km)</li> <li>用地取得の難航から供用開始年度が遅延</li> <li>コスト縮減やアクセス道路の他事業化による全体事業費が減少</li> </ul>				