

# 事業再評価

事業番号1  
千葉県 県土整備  
公共事業評価審議会  
平成25年度 第1回

## 社会資本整備総合交付金事業 国道410号 久留里馬来田バイパス

平成25年11月25日

千葉県 県土整備部 道路整備課

# 目次

1. 事業の概要

---

2. 事業の状況

---

3. 事業の必要性

---

4. 整備効果

---

5. 事業投資効果

---

6. コスト縮減

---

7. 対応方針（案）

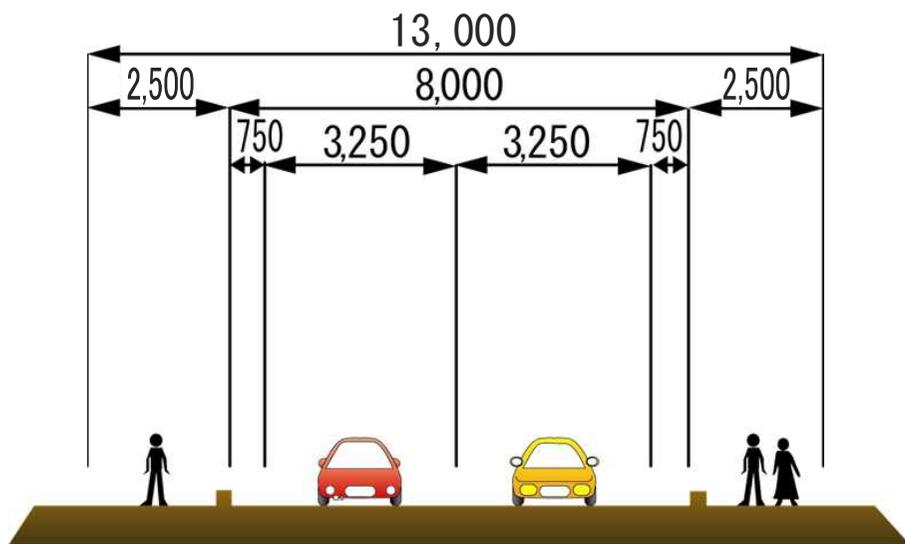
---

# 1. 事業の概要

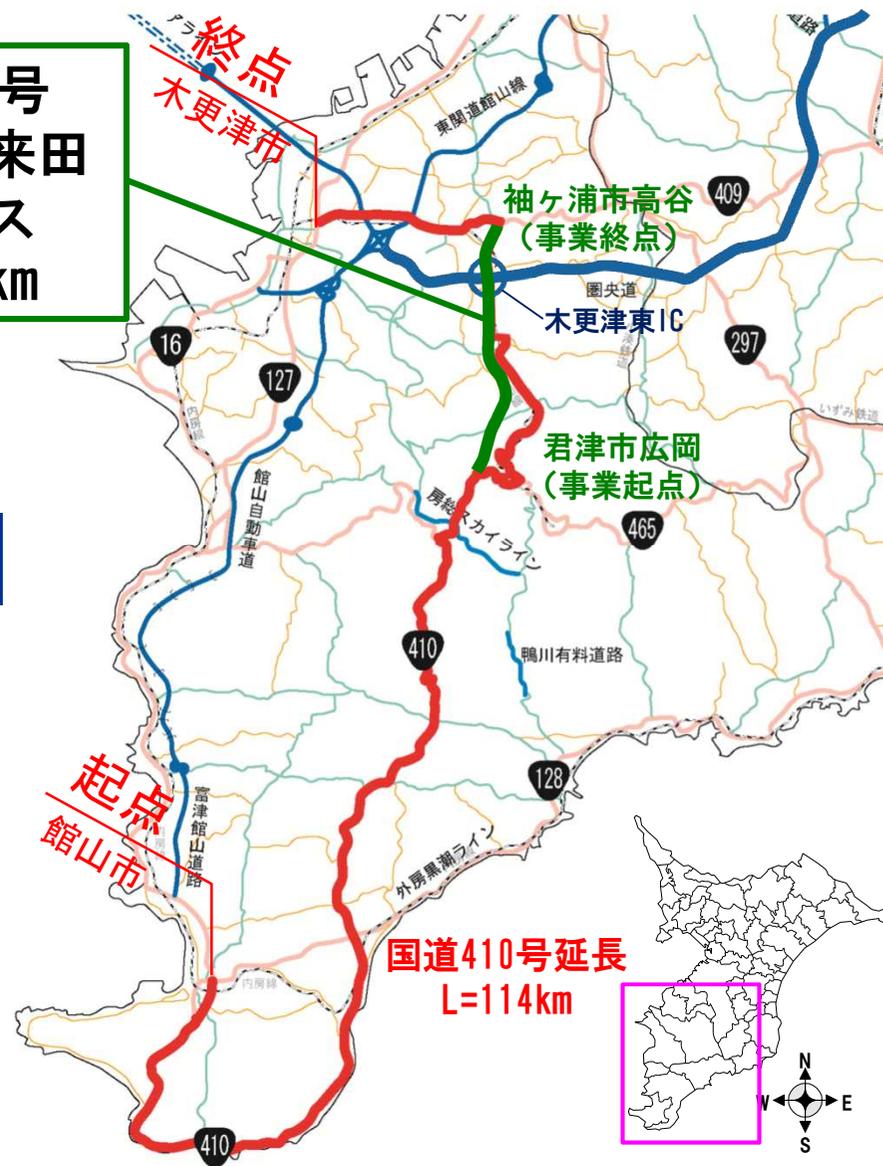
起点：君津市広岡  
終点：袖ヶ浦市高谷  
延長：L=15.7km  
幅員：W=13.0m  
道路規格：第3種第2級  
設計速度：60km/h  
事業着手年度：昭和60年度  
全体事業費：173億円

国道410号  
久留里馬来田  
バイパス  
L=15.7km

## 計画横断図



(単位：mm)





# 3. 事業の必要性

## 3-1. 緊急輸送道路

- ・ 国道410号については、緊急輸送道路であるが、幅員狭小区間や「特殊通行規制区間」が含まれることから、早急に解消が必要となる箇所がある。



- 国道410号における緊急輸送道路（1次路線）
- 特殊通行規制区間（L=6.9km）

※特殊通行規制  
規制区間において、雨に関する注意報または警報が発令されており、日雨量が80mmを超え、道路通行に危険が急迫した場合は通行注意の措置をする。

【特殊通行規制区間】



【幅員狭小区間】



出典) 千葉県緊急輸送道路図, 千葉県異常気象時通行規制区間図

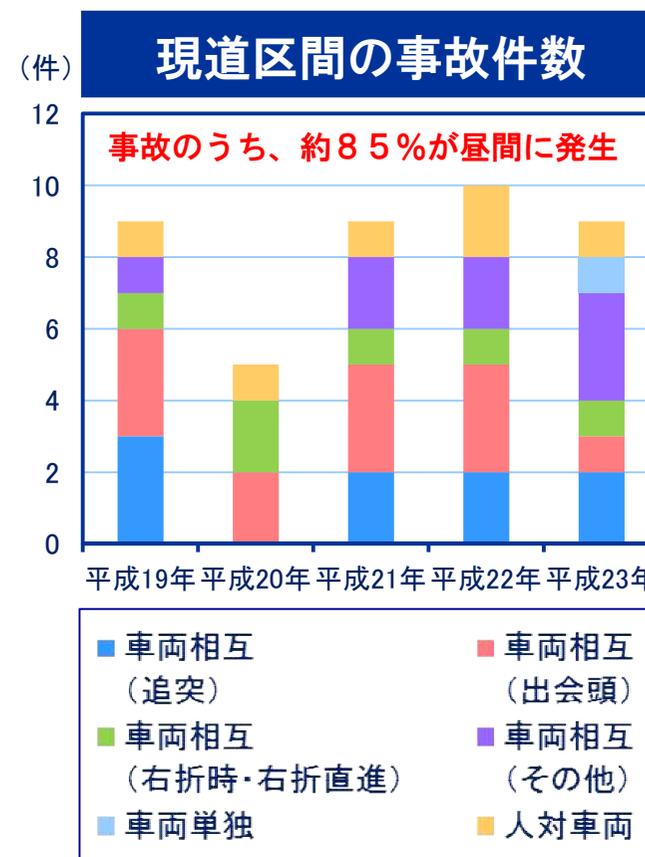
# 3. 事業の必要性

## 3-2. 交通事故

- ・ 久留里市街周辺で、毎年5件～10件の交通事故が発生している。



出典) 交通事故統合データベース

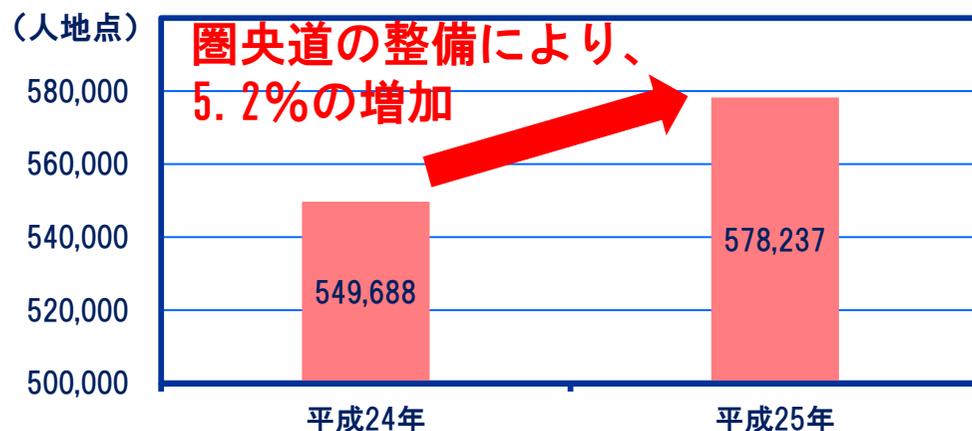


# 3. 事業の必要性

## 3-3. 観光

- 平成25年4月の圏央道延伸に伴い、南房総地域への観光客が増加傾向にあるため、アクセス性の向上が必要となっている。

### 夏期観光シーズンにおける南房総地域の主な観光・レクリエーション施設の入込状況



出典) 千葉県観光入込調査

#### ●南房総地域の主な観光施設

- ・ 鴨川シーワールド
- ・ 道の駅「鴨川オーシャンパーク」
- ・ 南房パラダイス

- ・ 清和県民の森
- ・ 道の駅とみうら「枇杷倶楽部」



# 4. 整備効果

## 4-1. 時間短縮・・・>交通の分散と走行時間の短縮



## 4. 整備効果

### < 医療機関までの時間短縮効果 >

- ・バイパスと圏央道を経由することでアクセス性が向上することから、医療機関までの到達時間が短縮されます。



# 4. 整備効果

## 4-2. 緊急輸送道路・・・>信頼性の向上

- ・ 当事業の完成により、幅員狭小区間や特殊規制区間を回避できるバイパスに緊急輸送道路が移行できることから、災害発生時などにおいてスムーズな輸送が可能となる。



特殊通行規制区間回避

- 国道410号における緊急輸送道路（1次路線）
- 特殊通行規制区間（L=6.9km）

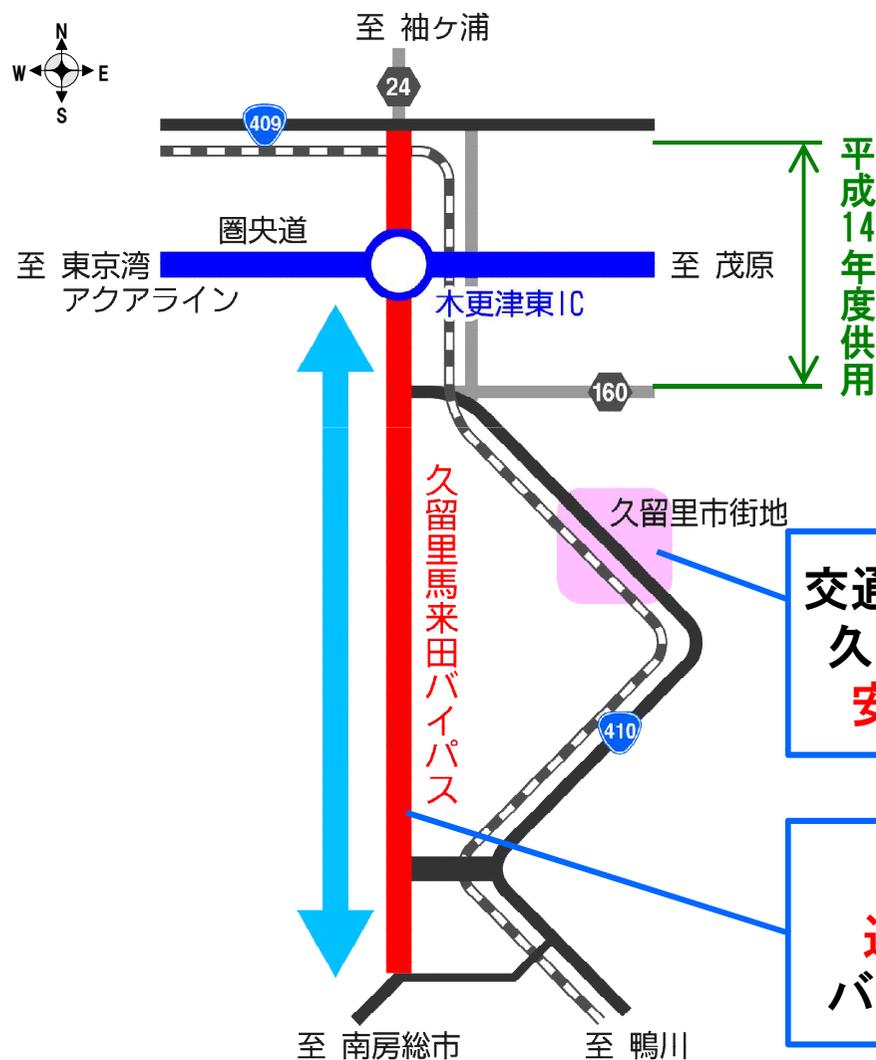
※緊急輸送道路（1次路線）

隣接都県との連携強化、広域的な緊急輸送等に資する高速道路、一般国道及び主要な県道や港湾・空港等に通じる主要な市町村道等である。

出典) 千葉県緊急輸送道路図

# 4. 整備効果

## 4-3. 交通事故・・・>安全性の向上



### 馬来田・西原工区の年間平均事故件数

供用開始前 13.6件 (H10~H14)

**事故件数が半減**

供用開始後 6.8件 (H15~H19)

交通の分散により  
久留里市街地の  
安全性が向上

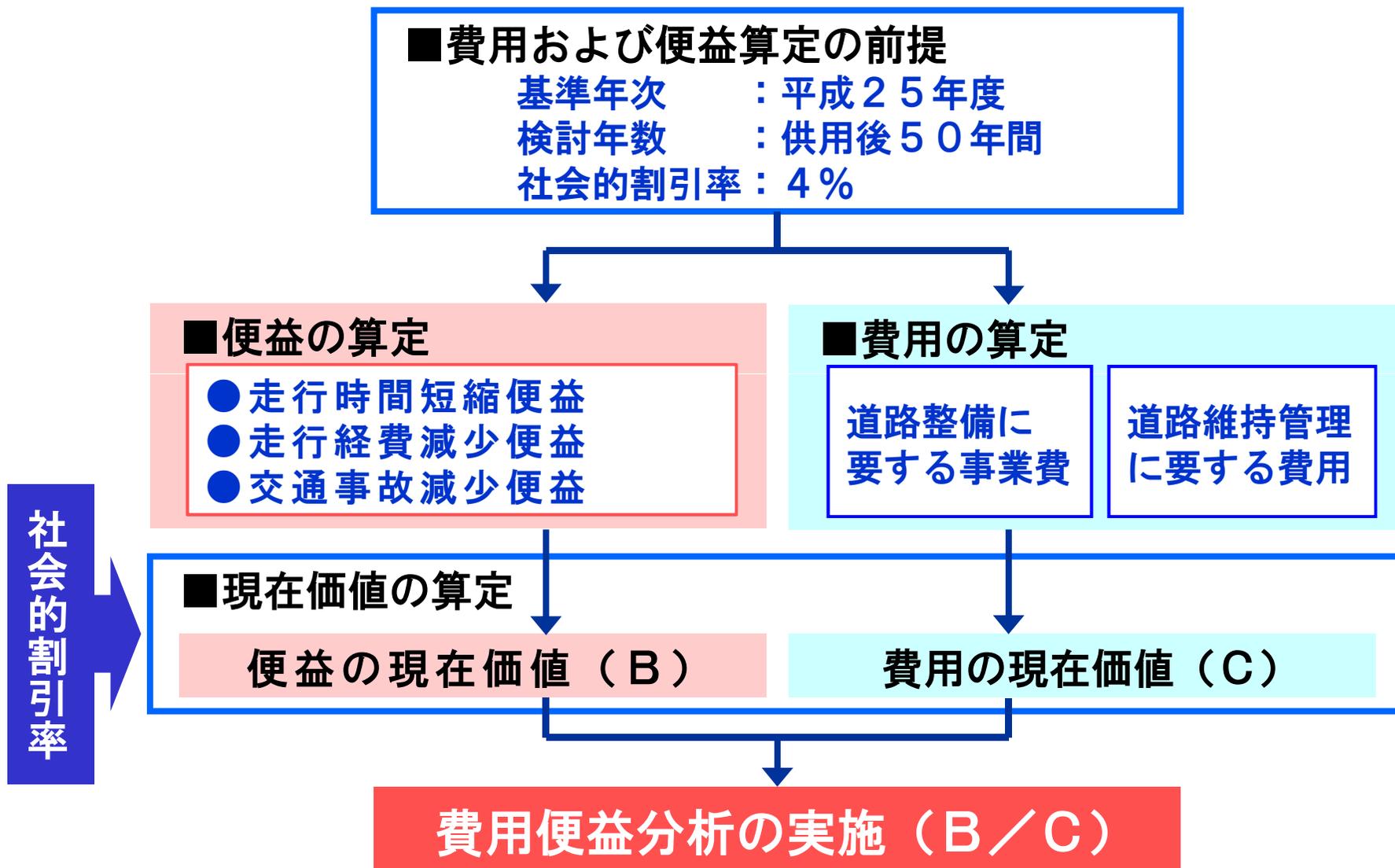
現道の  
通過交通が  
バイパスへ転換





# 5. 事業投資効果

## ■ 便益算定フロー図



# 5. 事業投資効果

## 5-1. 費用対効果（費用便益比）

### 【事業全体】

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)
	562億円	89億円	9億円	660億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	2.6
	245億円		8億円	253億円	

### 【残事業】

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)
	125億円	34億円	5億円	165億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	4.5
	34億円		3億円	36億円	

基準年:平成25年度

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。

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。

# 5. 事業投資効果

## 5-2. 費用対効果（前回評価との比較）

B/Cの 比較		前回再評価(H20)	今回評価(H25)
	費用便益マニュアル	平成15年8月版	平成20年11月版
	再評価対象延長	10.7km (国庫補助事業区間のみ)	15.7km (バイパス全線)
	基準年次	平成20年度	平成25年度
	供用予定年次	平成27年度	平成35年度
	分析対象期間	供用後40年	供用後50年
	基礎データ	平成11年度道路交通センサス	平成17年度道路交通センサス
	交通量の推計時点	平成42年度	平成42年度
	計画交通量	31~188(百台/日)	41~142(百台/日)
	総便益 (B)	453億円	660億円
	総費用 (C)	161億円	253億円
	B/C	2.8	2.6

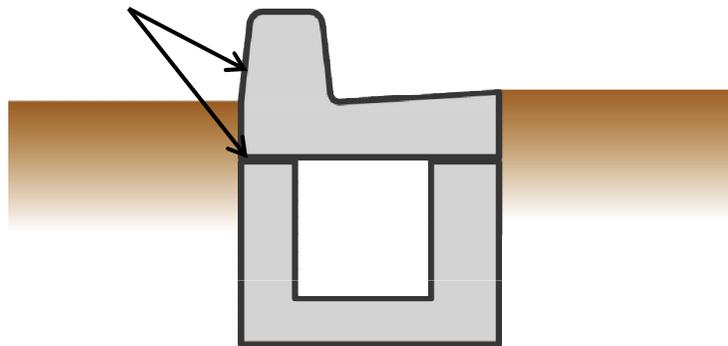
事業費の 比較		前回評価(H20)	今回評価(H25)	備考
	事業費	127.1億円	173.0億円	評価制度見直しにより延長増のため
	うち工事費	97.3億円	125.0億円	測量試験費等含む
	うち用地補償費	29.8億円	48.0億円	

# 6. コスト削減

## ○ 街渠側溝の計画見直し

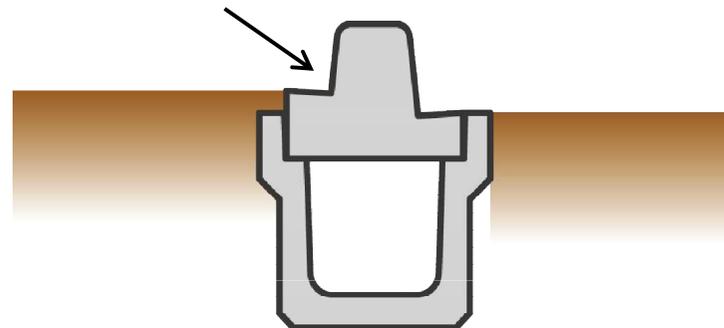
### 【従来】 U型側溝＋L型街渠

敷、目地モルタル施工



### 【変更】 千葉県型側溝＋縁石付き側溝蓋

敷、目地モルタル不要



## 7. 対応方針（案）

**事業を継続**し、効果の早期発現を目指す。

### 理由

- ・費用便益比（B／C）は2.6であり、費用対効果が見込める。
- ・緊急輸送道路ネットワークとしての信頼性の向上。
- ・交通の分散により、現道市街地を中心とした安全性の向上。
- ・緊急車両等を含む所要時間の短縮、快適で安全な走行空間が確保され、南房総地域へのアクセス性向上が期待される。