

事業番号1
千葉県 県土整備
公共事業評価審議会
平成30年度 第2回

事業再評価

社会資本整備総合交付金事業 一般国道410号 久留里馬来田バイパス

平成31年1月24日

千葉県 県土整備部 道路整備課

目次

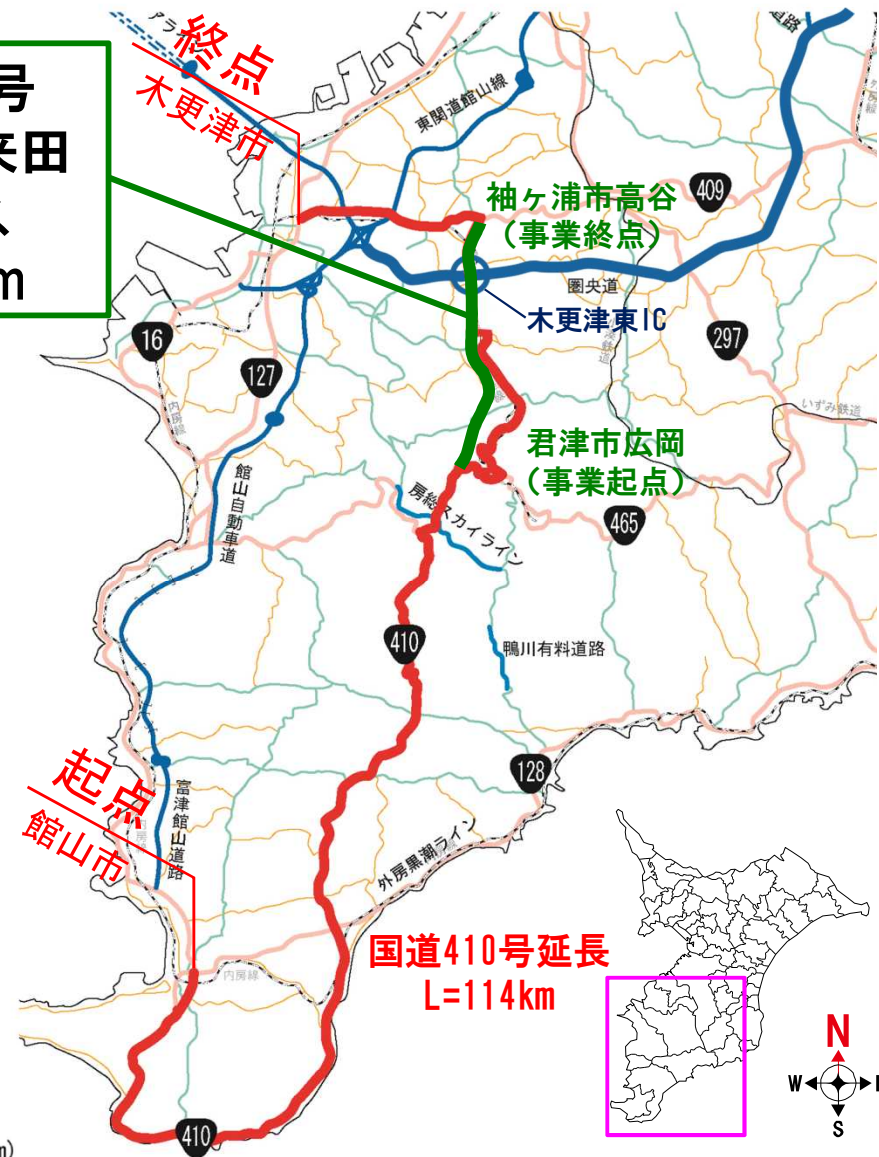
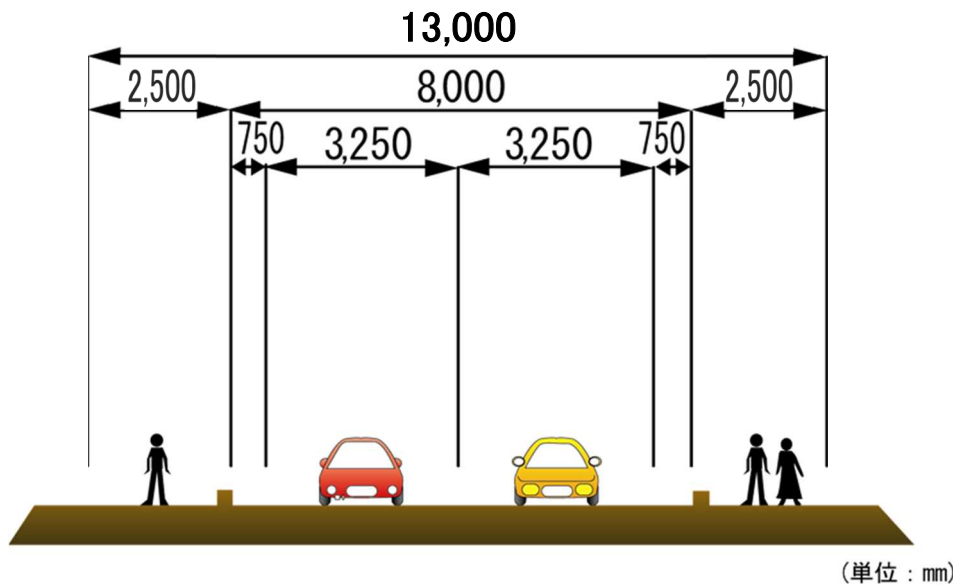
1. 事業の概要
2. 事業の状況
3. 事業の必要性
4. 整備効果
5. コスト縮減
6. 事業投資効果
7. 対応方針(案)

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
 全体事業費 : 約197億円 (H25: 173億円)

**国道410号
 久留里馬來田
 バイパス
 L=15.7km**

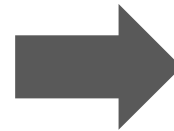
計画横断面図



1. 事業の概要

【事業費の変更】

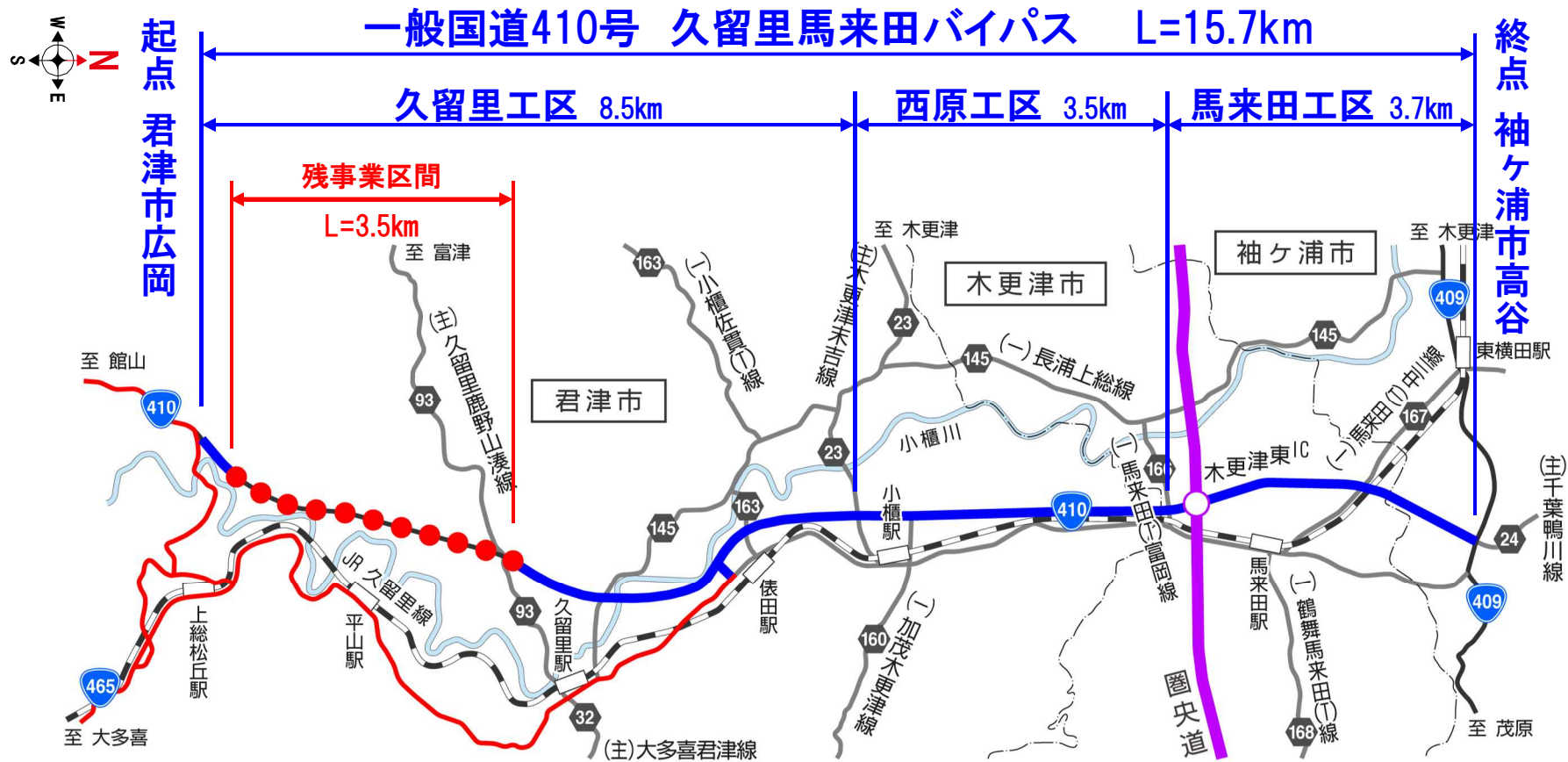
当初(H25事業費変更時)
173億円



今回変更(H30再評価)
197億円(24億円増額)

	理 由	費 用
1	工区間の流用土の運搬方法変更による工事費の増額	13億円
2	道路構造の変更による工事費の増額	6億円
3	バイパス取付市道の計画変更に伴う工事費の増額	2億円
4	農業用水パイプラインの移設費用の増額	4億円
5	路床安定処理工の見直しによる減額(コスト縮減策)	-1億円
	合計	24億

2. 事業の状況



事業進捗率
 84%
 用地進捗率
 100%
 (平成30年度末予定)

昭和60年度 事業化、用地買収着手

平成元年度 工事着手

平成15年3月 馬來田・西原工区供用

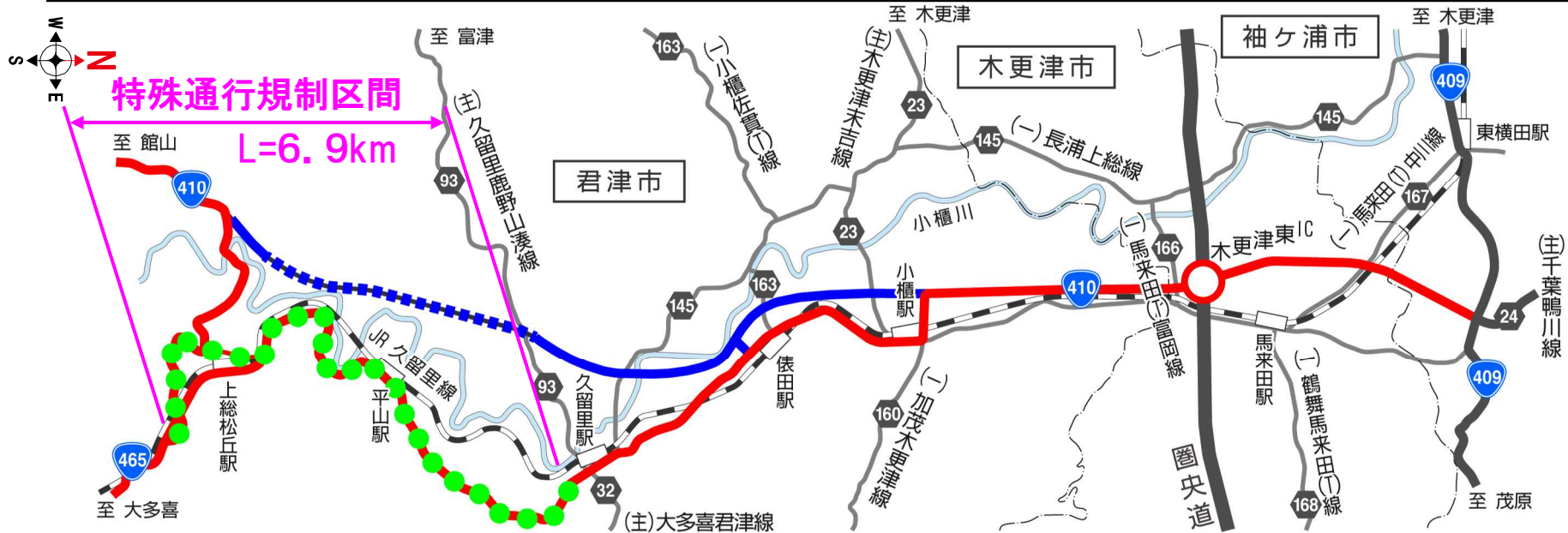
平成29年5月 久留里工区のうち
残事業区間を除いて供用

平成35年度 全線供用予定

3. 事業の必要性

(1) 緊急輸送道路

・ 国道410号については、緊急輸送道路（1次路線）であるが、「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, 465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。

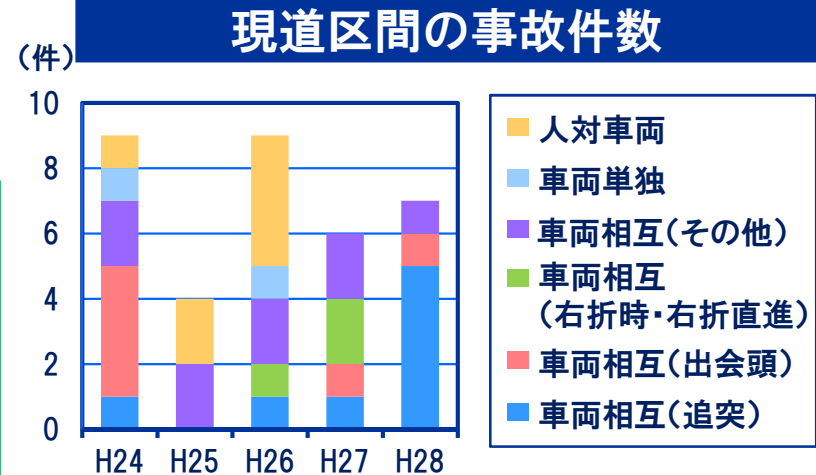
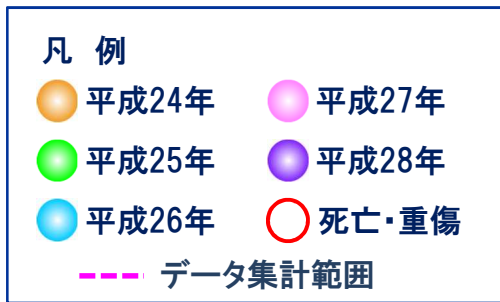
※特殊通行規制区間
規制区間において雨に関する注意報または警報が発令しており、日雨量が80mmを超え、道路通行に危険が窮迫した場合は通行注意の措置をする。

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

(2) 交通事故

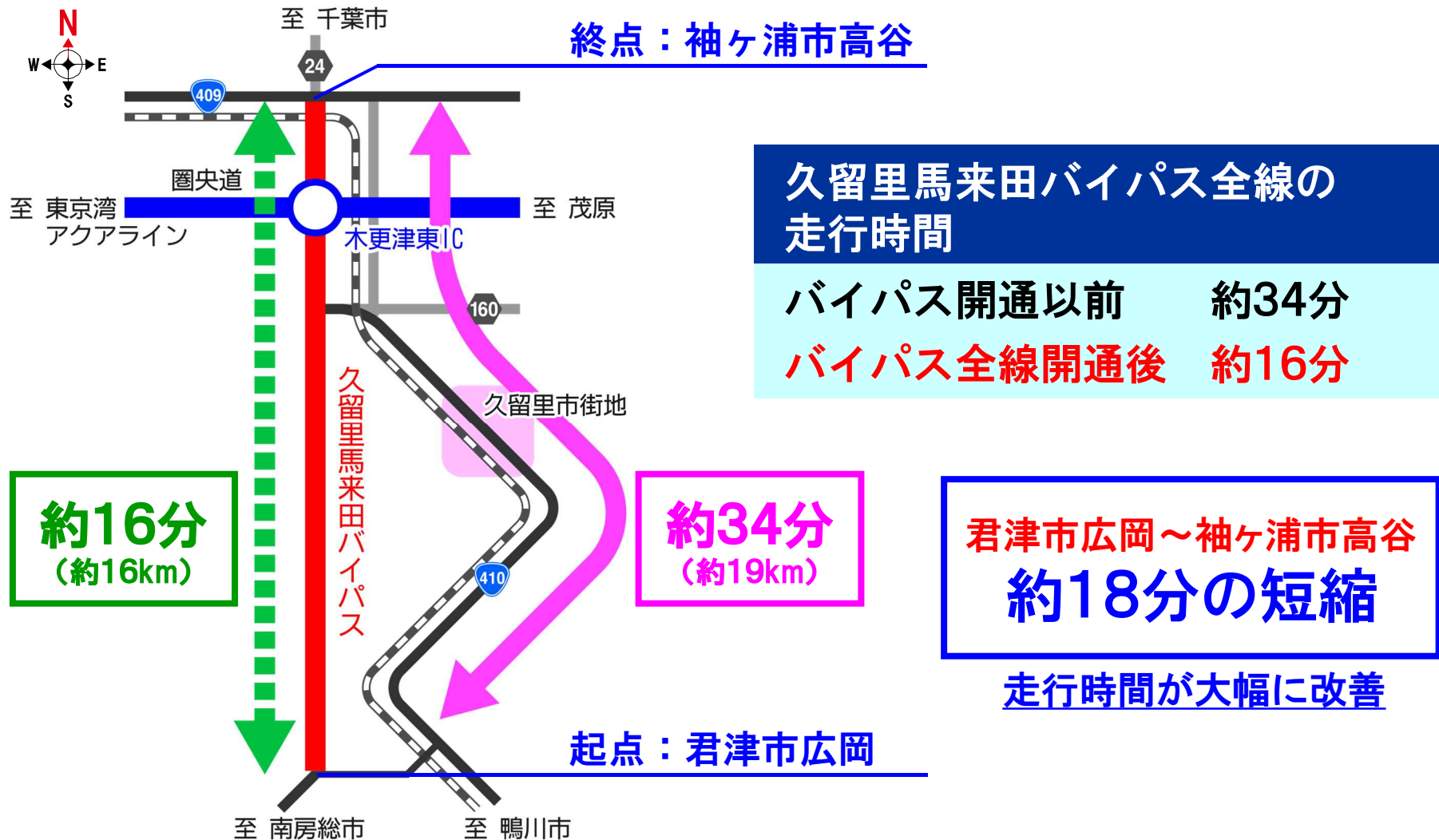
- ・ 狭小な道路幅員や急カーブにより、自動車や歩行者の通行に支障が出ている。
- ・ 毎年4件～9件の交通事故、5年間で7件の重傷事故が発生している。



出典) 交通事故統合データベース

4. 整備効果

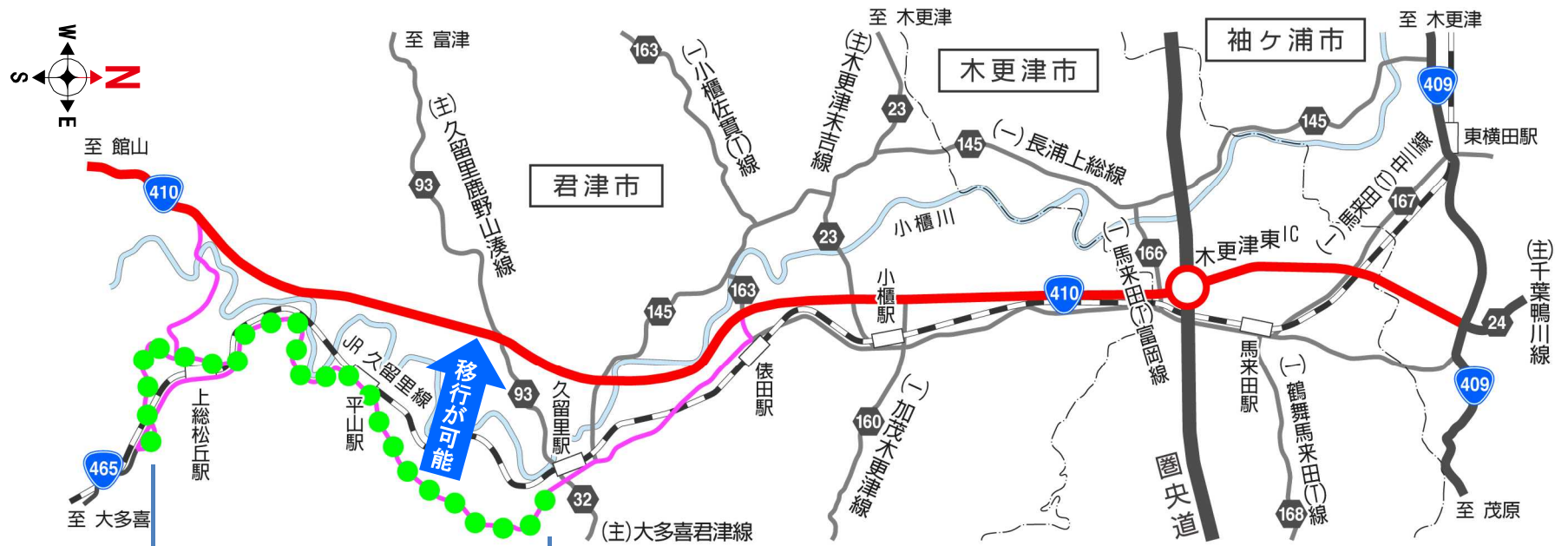
(1) 時間短縮 ⇒ 交通の分散と走行時間の短縮



4. 整備効果

(2) 緊急輸送道路 ⇒ 信頼性の向上

- ・ 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を移行可能であることから、災害発生時などにおいて移動経路が確保される。



特殊通行規制区間6.9km回避

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

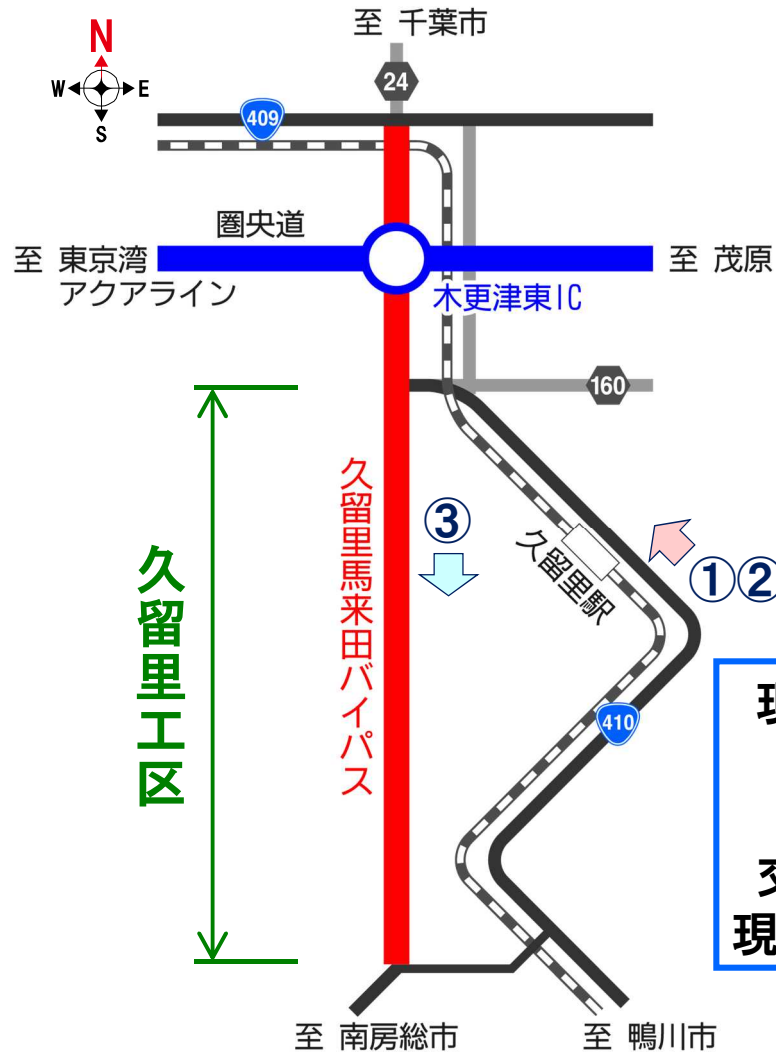
出典）千葉県緊急輸送道路図

※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。

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

4. 整備効果

(3) 交通事故 ⇒ 安全性の向上 【久留里工区】



供用開始前（JR久留里駅周辺の現道）



供用開始後



現道の**通過交通**が
バイパスへ転換
↓
交通の分散により
現道の**安全性が向上**

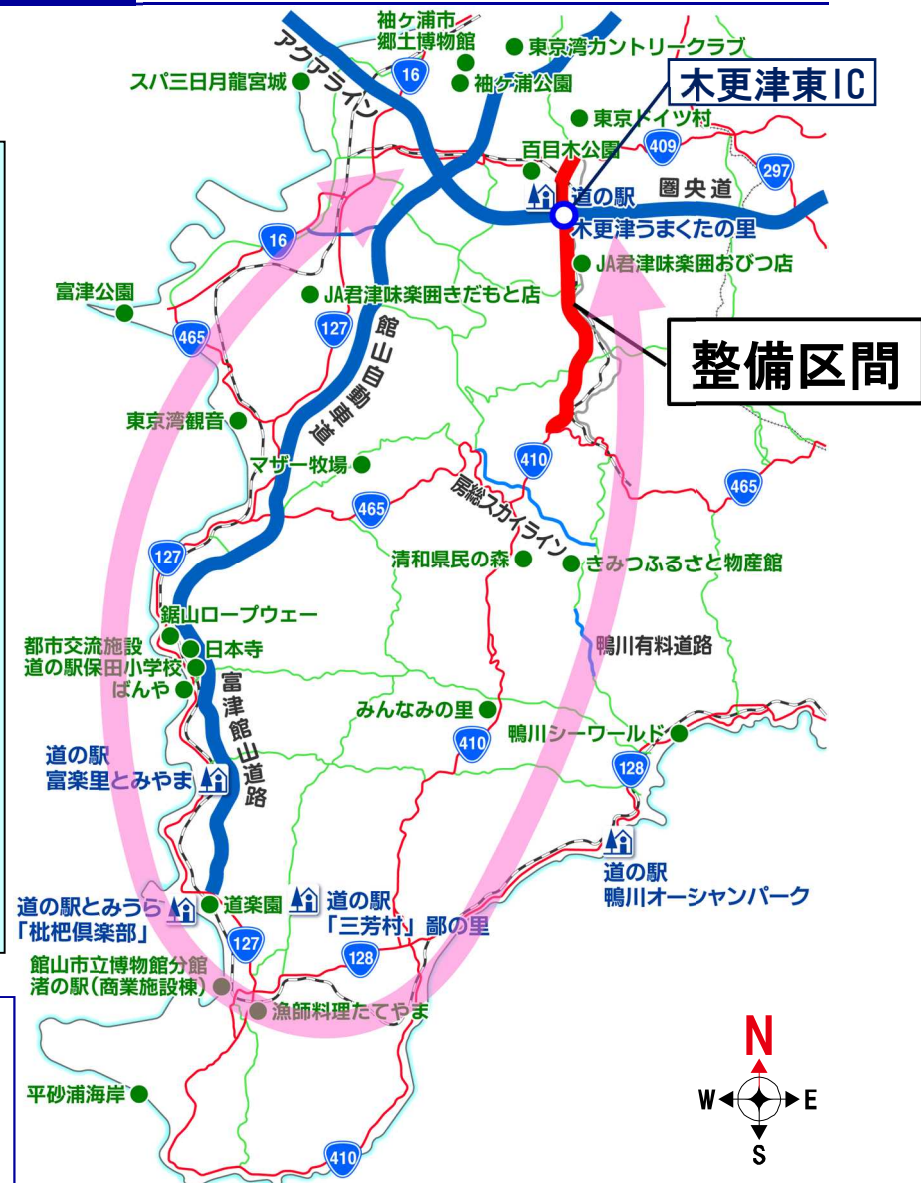
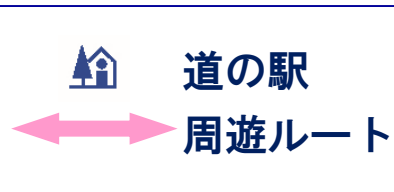
4. 整備効果

(4) 観光 ⇒ 利便性の向上

- ・ 国際空港や首都圏等とつながる東京湾アクアライン、圏央道、それに接続する館山道等の高速ネットワークとの連携により、観光施設への**アクセス性が向上**する。
- ・ アクセス性の向上により、観光施設間の所要時間が短縮されることから、**周遊ルートの利便性が向上**する。



一般国道410号及び関連する道路沿道における観光施設の利用機会の増加が期待される。

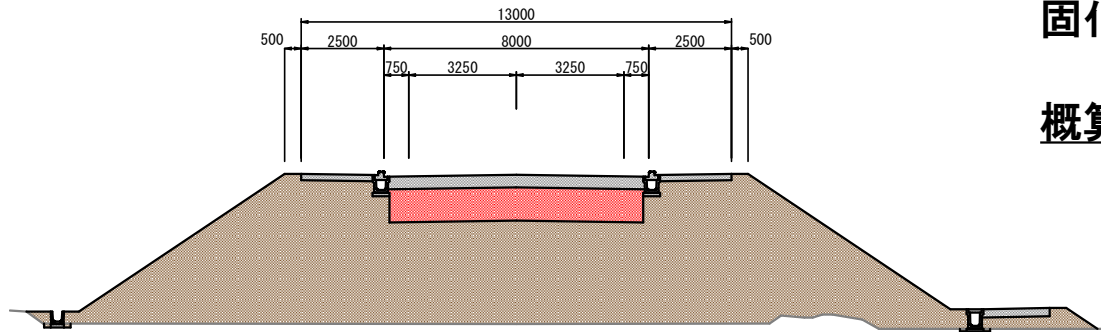


5. コスト縮減

路床安定処理工の見直しによる縮減：1.0億円

- ・当初、盛土区間にて固化材を用いた路床安定処理を選定していたが、切土区間より生じた良質土を置換え土として流用することでコスト縮減を図る。

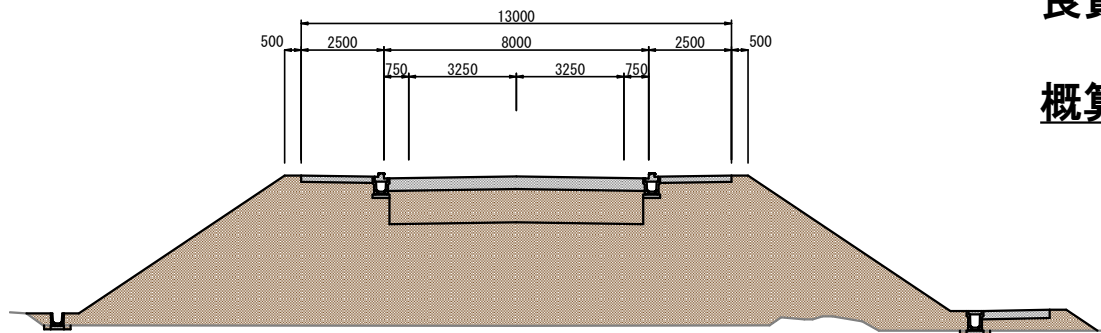
当初



固化材を用いた路床安定処理工

概算工事費 約1.2億

変更

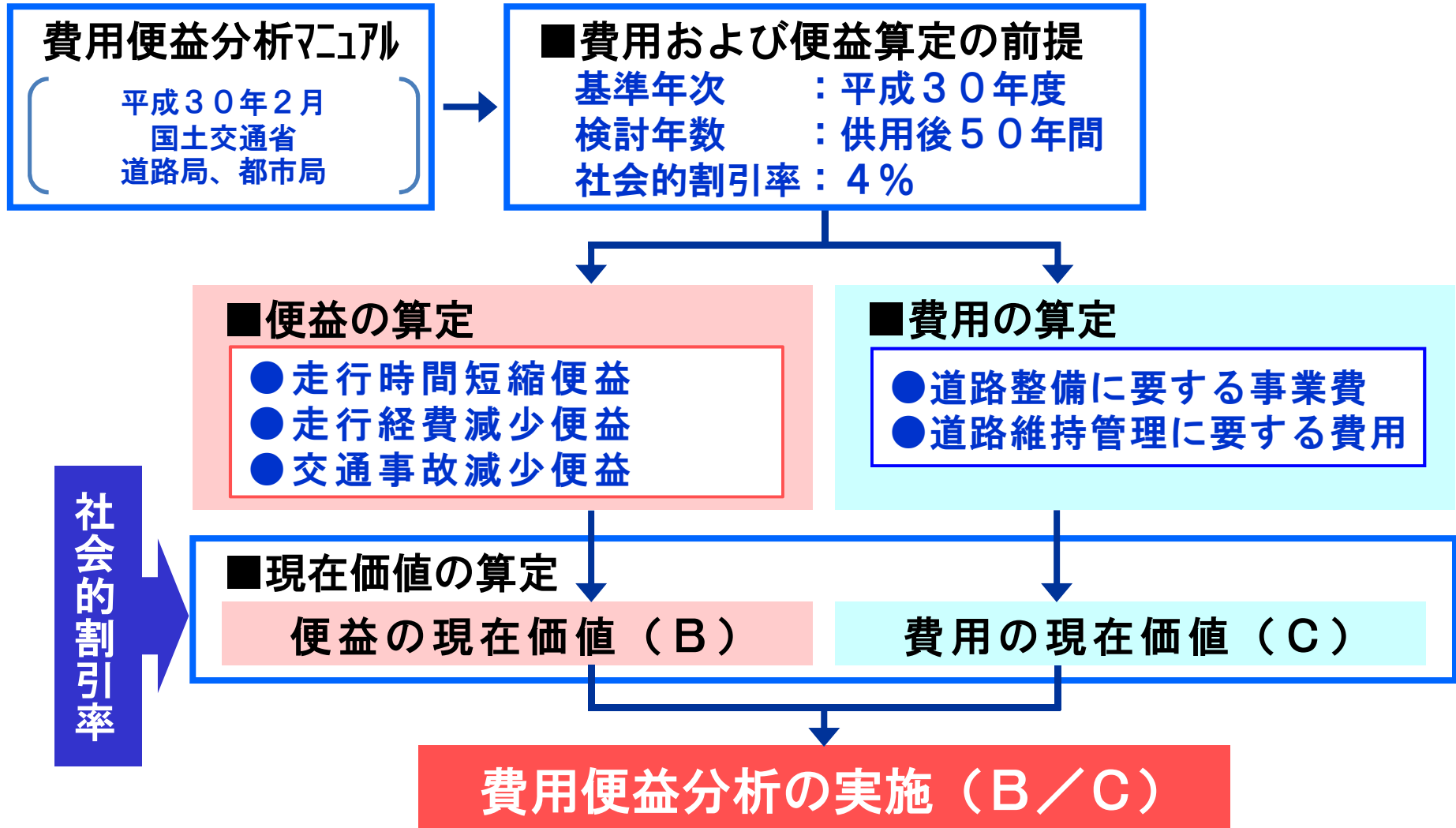


良質な発生土を用いた置換

概算工事費 約0.2億

6. 事業投資効果

(1) 費用便益比の算定方法



6. 事業投資効果

(2) 費用便益比の算定結果

【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)
	382億円	26億円	4億円	412億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3
	294億円		17億円	311億円	

【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)
	204億円	20億円	4億円	228億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	7.7
	26億円		4億円	30億円	

基準年：平成30年度

注1) 便益・費用については、基準年（平成30年度）における現在価値化した後の値である。

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。

6. 事業投資効果

(3) 費用便益比の算定結果

B/Cの 比較		前回再評価(H25)	今回評価(H30)
	費用便益マニュアル	平成20年11月版	平成30年2月版
	再評価対象延長	15.7km (バイパス全線)	15.7km (バイパス全線)
	基準年次	平成25年度	平成30年度
	供用予定年次	平成35年度	平成35年度
	分析対象期間	供用後50年	供用後50年
	基礎データ	平成17年度道路交通センサス	平成22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	41~142 (百台/日)	36~138 (百台/日)
	総便益 (B)	660 億円	412 億円
	総費用 (C)	253 億円	311 億円
	B/C	2.6	1.3

事業費の 比較		前回評価(H25)	今回評価(H30)	備考
	事業費	173 億円	197 億円	施工方法等の見直しによる増額
	うち工事費	125 億円	150 億円	測量試験費等含む
	うち用地補償費	48 億円	47 億円	

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）は事業全体で1.3、残事業で7.7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交通安全性の向上。
- ・所要時間の短縮、安全な走行空間が確保され、南房総地域へのアクセス性の向上が期待される。