

事業再評価

社会資本整備総合交付金事業 一般国道126号 八木拡幅

令和2年2月7日

千葉県 県土整備部 道路整備課

目次

1. 事業の概要
2. 事業の進捗状況
3. 社会経済情勢
4. 事業の投資効果
5. コスト縮減
6. 対応方針(案)

1. 事業の概要

起点：^{ちょうしし みさきちょう} 銚子市三崎町

終点：^{あさひし やぎ} 旭市八木

延長：L=5.7km

幅員バイパス部：W=10.5m(暫定2車線)

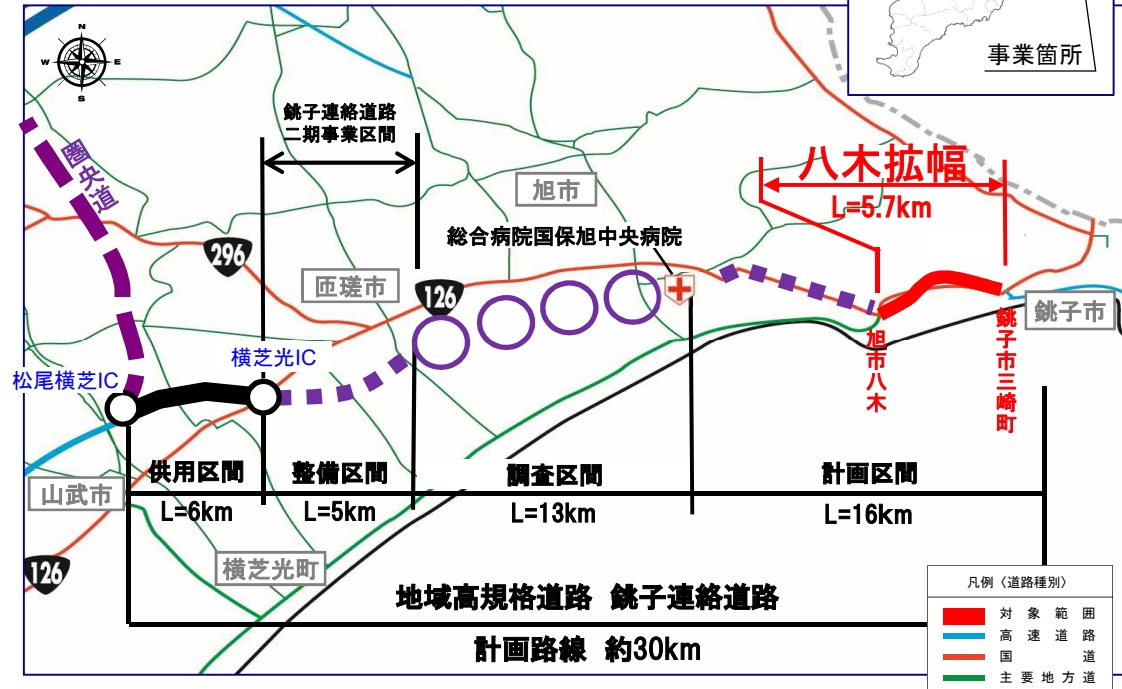
幅員現道拡幅部：W=21.25m(4車線)

道路規格：第3種第2級

設計速度：60km/h

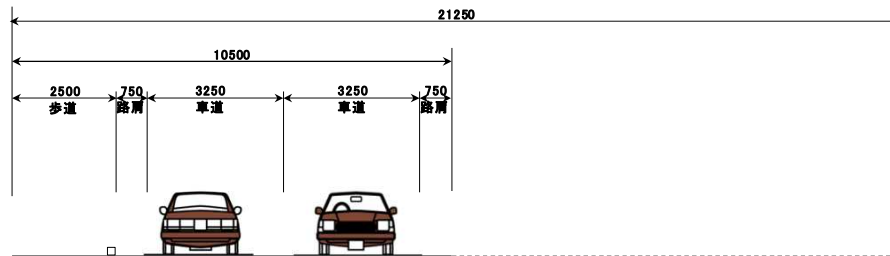
全体事業費：37億円

八木拡幅の位置

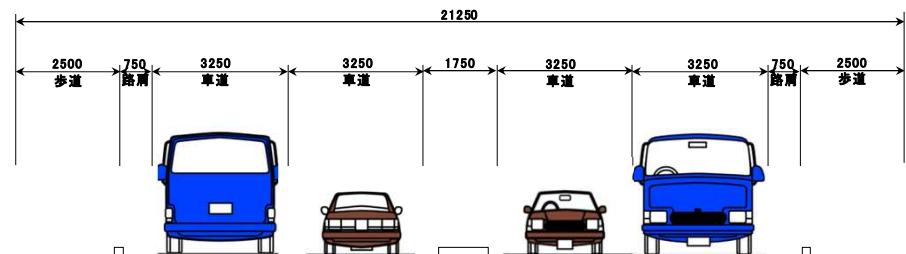


計画横断図

◇バイパス部(暫定2車線)



◇現道拡幅部(4車線)



2. 事業の進捗状況



平成18年度	事業着手
平成19年度	用地買収着手
平成20年度	工事着手
現在	用地買収、道路改良工を実施中



2. 事業の進捗状況

○事業期間の延伸



延伸理由

1工区の用地取得に不測の日数を要したため、事業期間を延伸する。

<参考>用地進捗状況(令和元年度末見込み)

全体	70%
1工区(旭市八木～銚子市親田町)	90%
2工区(銚子市親田町～小浜町)	0%
3工区(銚子市小浜町～三崎町)	2%



3. 社会経済情勢

(1) 渋滞の状況

・国道126号(現道)においては、平日休日を通して、3箇所^{おほま}で旅行速度が20km/h以下となっている。特に、小浜工業団地入口交差点付近では通勤通学の時間帯を中心に渋滞が発生している。

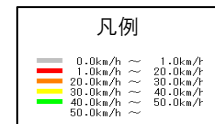
国道126号の旅行速度



速度低下箇所
小浜工業団地入口交差点付近



速度低下箇所
三崎町二丁目交差点付近

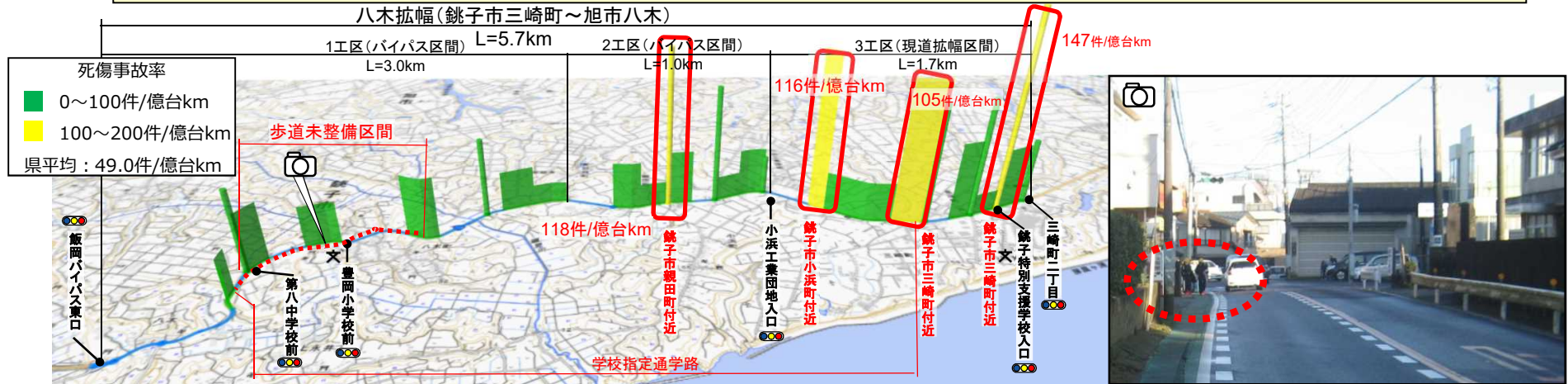


出典：Hondaインターナビ
フローティングカー統計データ
(平成27年4月、平休日)

3. 社会経済情勢

(2) 交通事故の状況

- ・国道126号(現道)の銚子市親田町や小浜町、三崎町付近において死傷事故率が100件/億台キロを超えている。(県平均事故死傷率:49.0件/億台キロ)
- ・事故類型は追突事故が7割を占めている(県内平均の約1.4倍)
- ・通学路に指定されている区間においても歩道未整備区間がある。

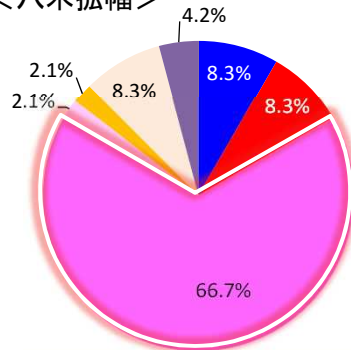


出典: ITARDAデータ (H25~H29)

歩道未整備区間を通行する小学生

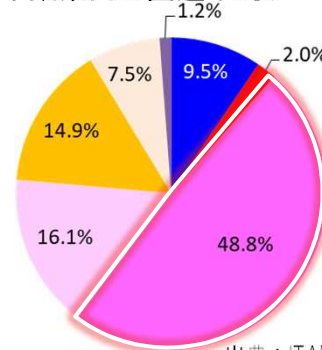
◆事故類型

<八木拡幅>



追突事故が
約7割
県平均の
約1.4倍

<千葉県内の国道平均>



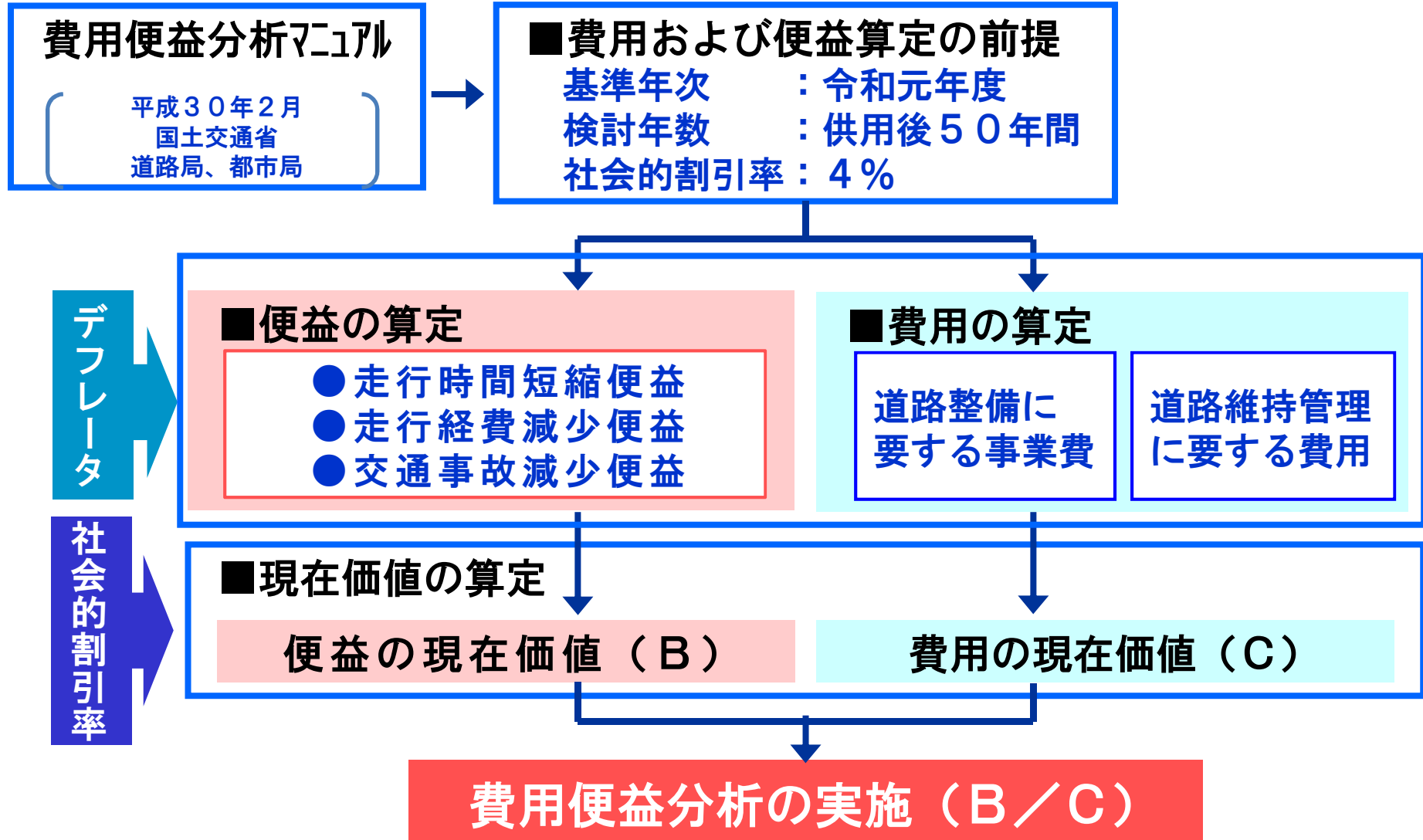
出典: ITARDAデータ (H25~H29)

【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を指す。
- ・死傷事故率(件/億台キロ)
=年間死傷事故件数 / 走行台キロ(走行距離×年間交通量)

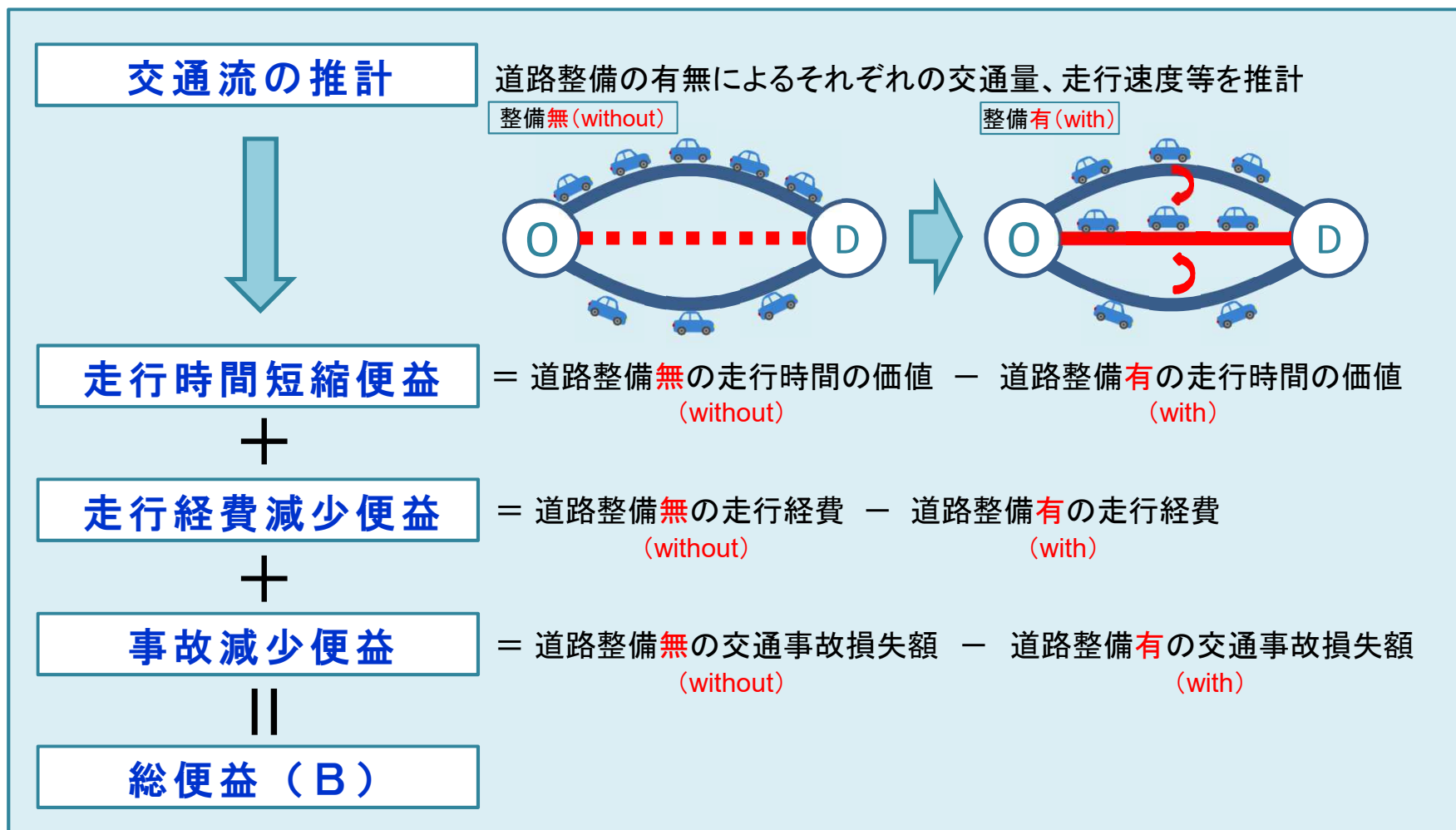
4. 事業の投資効果

(1) 費用便益比の算定



4. 事業の投資効果

(2) 便益の算定方法



4. 事業の投資効果

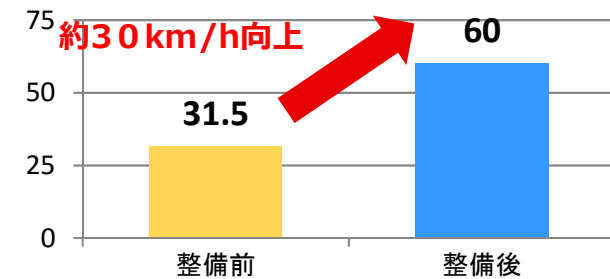
(3) 交通の円滑化・安全性の向上

- ・バイパス区間の整備より、銚子市三崎町から旭市八木区間の旅行速度が向上
- ・現道の国道126号の交通転換により、交通事故の減少が期待される



■ 国道126号(現道部)の旅行速度

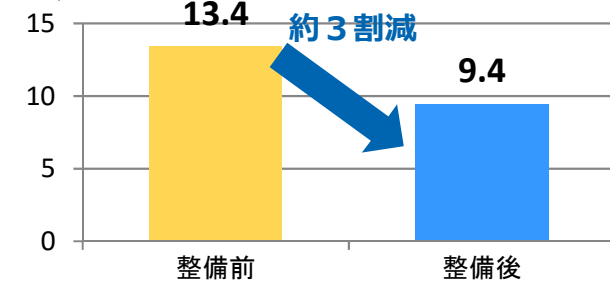
(km/h)



※整備前：国道126号（現道部） H27混雑時平均旅行速度
整備後：八木拡幅 八木拡幅設計速度

■ 国道126号(現道部)交通事故の減少(試算結果)

(件/年)



※整備前：ITARDAデータ（H25~H29の平均値）
整備後：現況事故件数に推計に基づく事故削減率を乗じて算出

4. 事業の投資効果

(3) 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)
	53億円	3億円	2億円	58億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.5
	33億円		5億円	37億円	

【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)
	53億円	3億円	2億円	58億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	2.6
	17億円		5億円	22億円	

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。

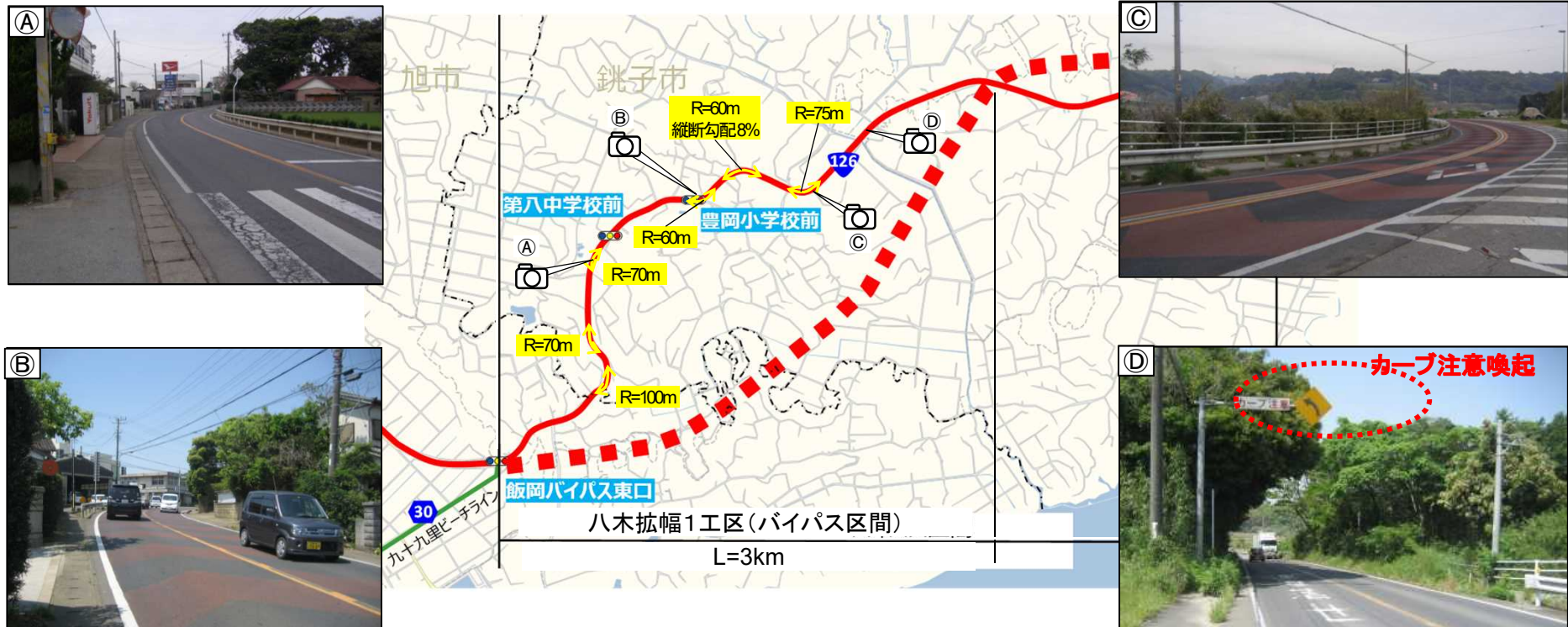
注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

基準年：令和元年度

4. 事業の投資効果

(5) 緊急輸送道路ネットワークの強化（便益の算定に含まれていない効果）

- ・国道126号は銚子地域の主要な幹線道路であるが、急カーブや縦断勾配の厳しい区間があり、緊急輸送道路として脆弱である。
- ・バイパス整備により、線形不良箇所を回避するルートが確保され、緊急輸送道路ネットワークの強化が図られる。

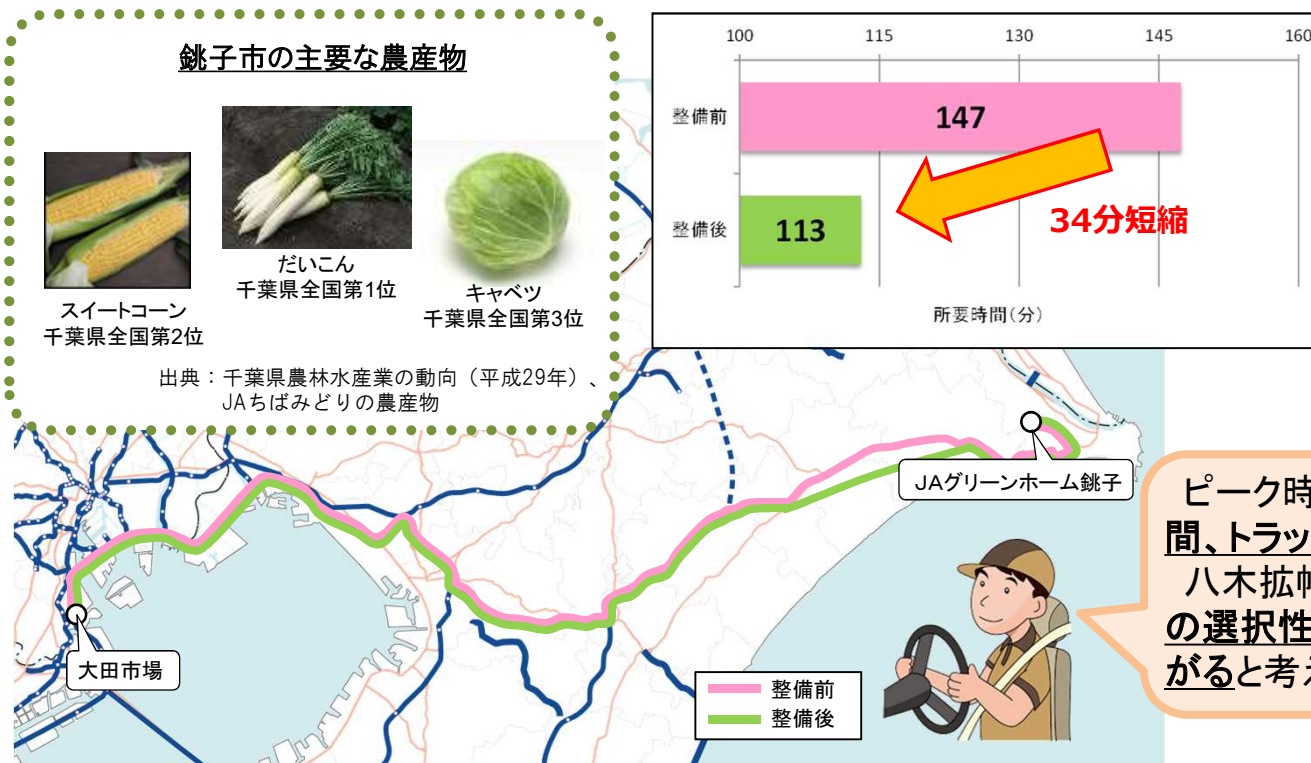


4. 事業の投資効果

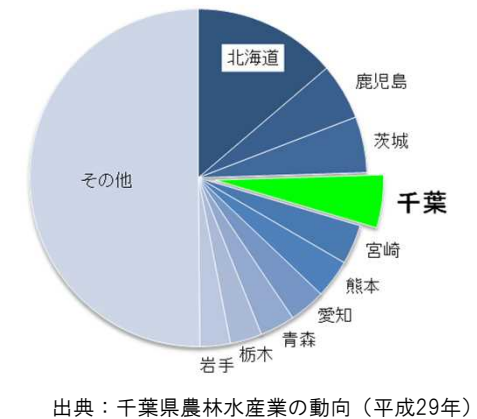
(6) 農業の支援 (便益の算定に含まれていない効果)

- ・ 千葉県の農業算出額が全国第1位～3位の農産物のうち、銚子が主要産地となっているのは、「だいこん」、「スイートコーン」、「キャベツ」。
- ・ 銚子連絡道路とともに八木拡幅が整備されることにより、輸送時間が短縮し、より新鮮な農産物の出荷が可能。
- ・ 混雑が緩和し、発進・停止回数が減少することで、生鮮食品の荷痛みを回避。

■ JAグリーンホーム銚子～大田市場の所要時間



■ 都道府県別 農業産出額



ピーク時の出荷状況は、**出荷量9千t/1週間**、**トラック900台/1週間**。
八木拡幅が整備されることで、**輸送コースの選択性の向上**や**輸送時間の短縮**につながると考えております。

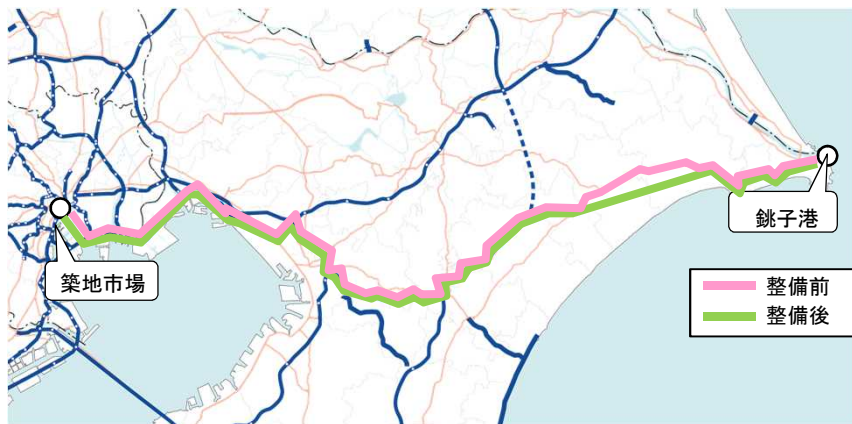
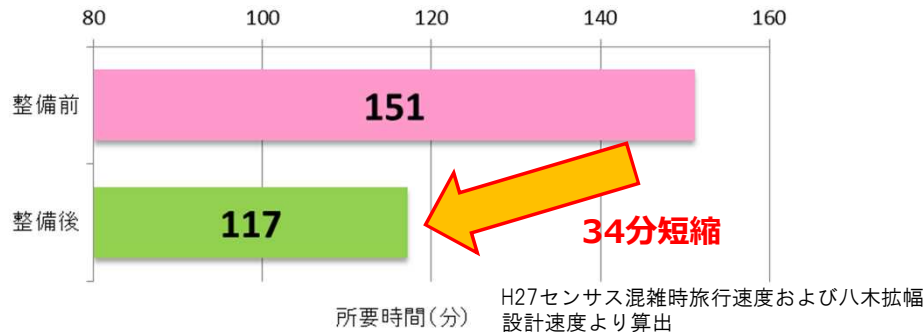
JAちばみどり (R1.11ヒアリング)

4. 事業の投資効果

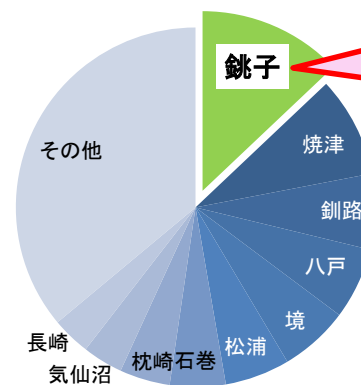
(7) 水産業の支援（便益の算定に含まれていない効果）

- ・ 銚子港から築地市場まで、国道126号を經由すると2時間以上かかる
- ・ 銚子連絡道路とともに八木拡幅が整備されことにより、所要時間が約34分短縮される
- ・ より鮮度の高い魚が安定的に供給可能となり、水産業の活性化支援が期待される

■ 築地市場～銚子港の所要時間

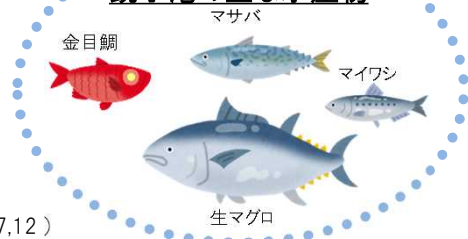


■ 漁港別水揚量



出荷量約**25万トン**(H30)
水揚量銚子漁港は
全国1位

銚子港の主な水産物



出典:産地水産物流通統計（H27,1～H27,12）

現在、銚子港から高速ICまで約1時間かかっており、八木拡幅が整備されることで輸送時間の短縮が図られます。
また、市場への出荷が1回/日であったところが、2回/日に出荷できるの可能性もあります。
輸送コストの削減や高鮮度を保持して輸送することが期待されます。

銚子市水産課（R1.11ヒアリング）



4. 事業の投資効果

(8) 観光業の支援（便益の算定に含まれていない効果）

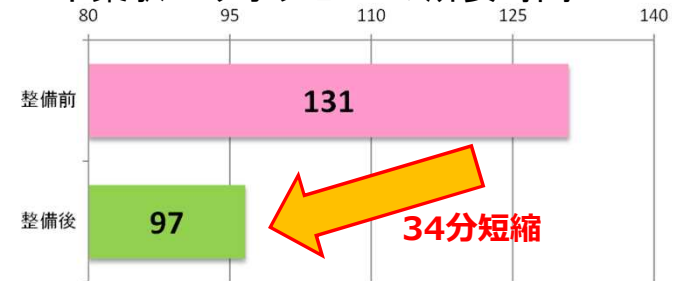
- ・ 千葉市から銚子市方面へのアクセス性は非常に悪く、千葉駅から銚子の主要観光施設である「ウオッセ21」までの所要時間は131分である
- ・ 銚子連絡道路とともに八木拡幅が整備されることにより、所要時間が約34分短縮され、観光入込客数の増加や周遊観光の促進が期待される

■八木拡幅周辺の観光施設




出典：平成29年 千葉県観光入込調査報告書

■千葉駅～ウオッセ21の所要時間



所要時間(分)
H27センサス混雑時旅行速度および銚子連絡道路設計速度より算出

現在、銚子市内の幹線道路が狭隘で観光地へのアクセスが不便といった問題があります。八木拡幅の整備により、**狭隘な道路環境が改善しアクセス性向上が期待されます。**また、**成田空港からのアクセス性も向上し、市内の観光振興・活性化に寄与すると期待しています。**


銚子市役所観光商工課
(R1.10ヒアリング)



4. 事業の投資効果

(9) 地域医療サービスの向上 (便益の算定に含まれていない効果)

- ・ 八木拡幅の整備により、第3次救急指定病院である国保旭中央病院からの30分圏域が拡大。銚子市役所から所要時間は8分短縮する。
- ・ 走行性が向上し安定搬送が可能となり、傷病者の負担軽減が期待される

■ 第3次救急指定病院から30分圏域の拡大



出典：H17道路交通センサス

救急搬送の30分圏域の変化

市外の3次医療機関への搬送が迅速になり、傷病者の利益となります。

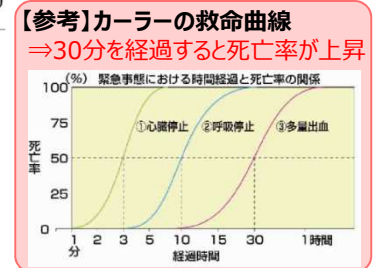
カーブが減少し安定走行が期待できるので、傷病者の負担軽減につながります。

当地域は、ドクターカー運用エリアであり、要請時、医師との接触までの時間短縮が期待されます。



銚子市消防本部 (R1.10ヒアリング)

■ 銚子市役所～国保旭中央病院までの所要時間



■ 走行性の向上

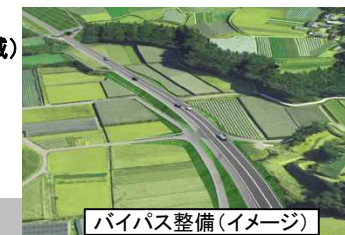
現況

- ・ 急カーブでの横揺れや加減速
- ・ 速度低下による所要時間増



整備後

- ・ 走行安定性向上 (患者負担軽減)



5. コスト縮減策

コスト縮減への取り組み

- 建設発生土の有効活用や、新技術・新工法の積極的な活用を図り、コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進していく。
- 大規模土工事におけるICT土工を活用することにより生産性の向上を図る。

6. 対応方針(案)

○費用便益比(B/C)⇒『1.5』

○整備効果

- ・交通の転換による現道部の交通円滑化
- ・交通混雑緩和による事故の減少

【便益の算定に含まれていない効果】

- ・移動時間の短縮や定時性の確保による産業(農業・漁業・観光業)の活性化
- ・救急医療機関への移動時間短縮・走行性向上による 地域医療サービスの向上

○事業の進捗

供用目標を公表し、着実に事業を推進している



事業を継続し、効果の早期発現を目指す