

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6年12月20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

計画概要

起点：銚子市三崎町
ちょうし し みさきちょう

終点：旭市八木
あさひし やぎ

延長：L=5.7km

幅員：バイパス部:w=10.5(2車線)

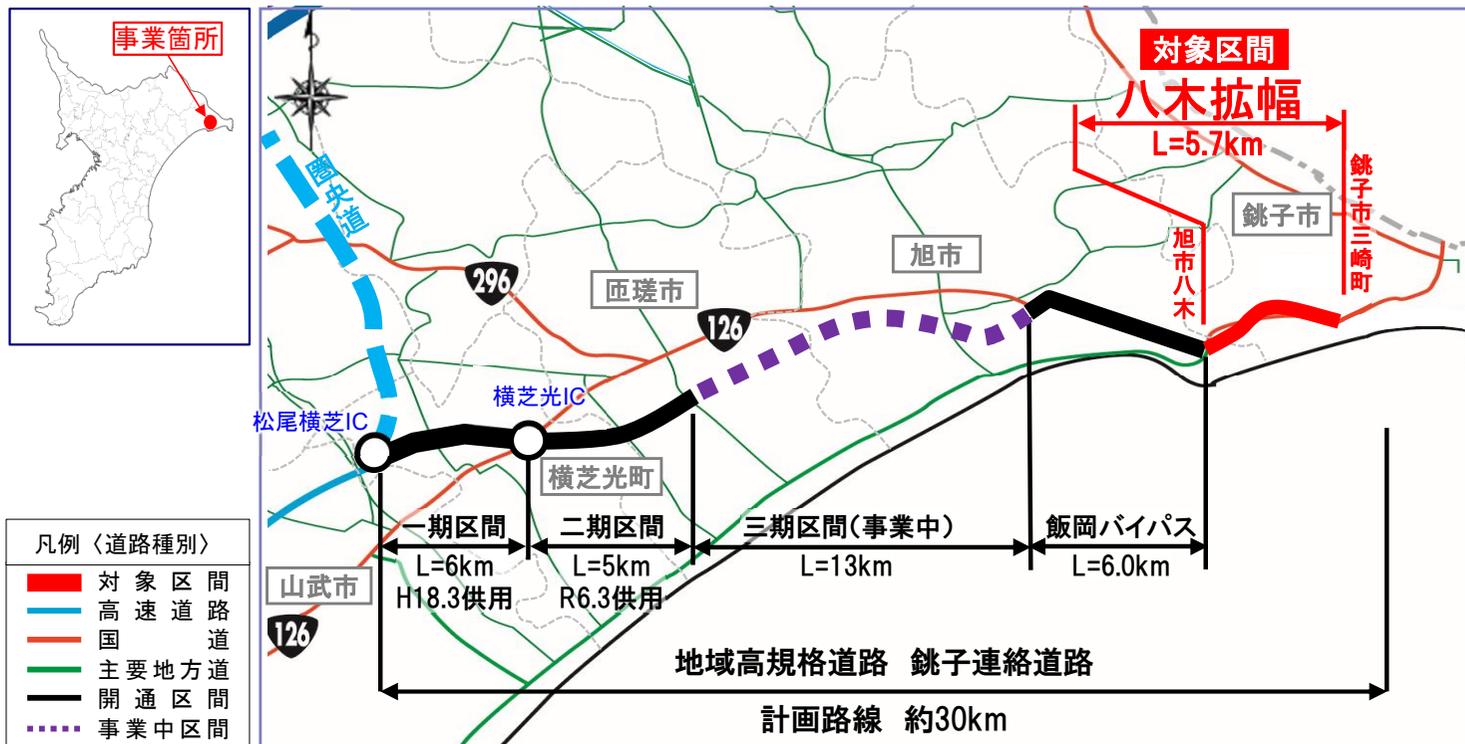
現道拡幅部:w= 21.25m(4車線)

道路規格：第3種第2級

設計速度：60km/h

全体事業費：85億円

八木拡幅の位置

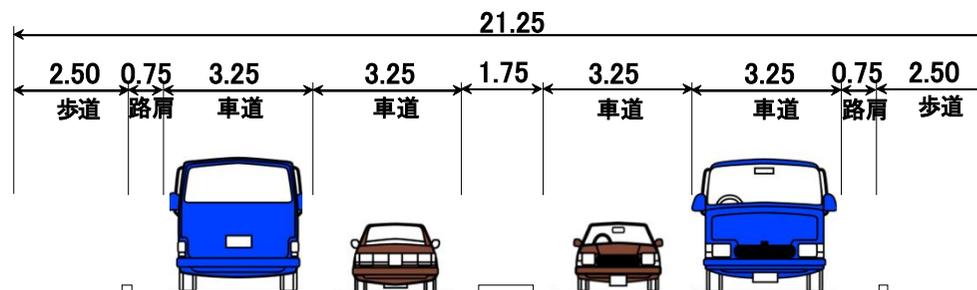


計画横断図

◇バイパス部(2車線)



◇現道拡幅部(4車線)



2. 事業の進捗状況

(1) 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
 令和16年度 全線供用予定

事業進捗率
 70%(事業費ベース)
 用地進捗率
 78%(面積ベース)
 【令和6年度末時点】



八木拡幅の状況

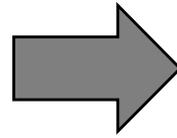


凡例〈道路種別〉	
■ (Red dashed line)	対象区間
■ (Blue line)	高速道路
■ (Red line)	国道
■ (Yellow line)	県道
■ (Grey line)	市道

2. 事業の進捗状況

(2)ー1 事業費増加の要因

前回評価(R3再評価)
55億円



今回評価(R6再評価)
85億円(約30億円増)

項目	内容
工事費の増加 (約30億円)	①函渠工(2号函渠)の仮設工を変更 (増額 約 5億円)
	②市道の機能補償道路を整備するため、跨道橋を新設 (増額 約20億円)
	③労務単価・資材コスト上昇による増加 (増額 約 4億円)

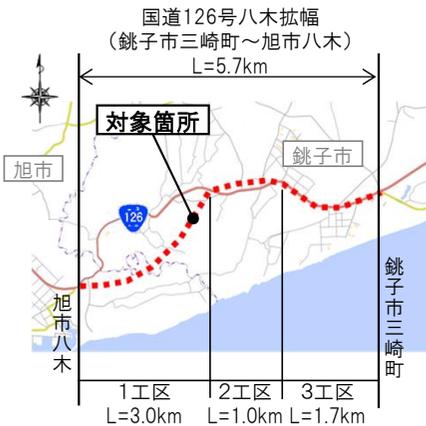
2. 事業の進捗状況

(2)一2 事業費増加の要因①

①函渠工(2号函渠)の仮設工を変更(約5億円)

- ・1工区において、現道である国道126号と接道する付近の道路構造については、地元優良農地への配慮のため、土羽構造から函渠構造に変更し、仮設計画を含めた構造物設計を実施。
- ・地元協議の結果、市道の通行機能を確保するため仮設橋の設置が必要となったことから、仮設工の見直しを行った。また、農作物への影響を考慮し、鋼矢板の打設工法を変更する。

位置図

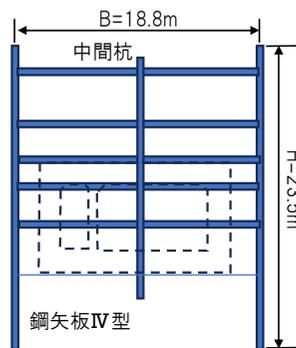


凡例〈道路種別〉

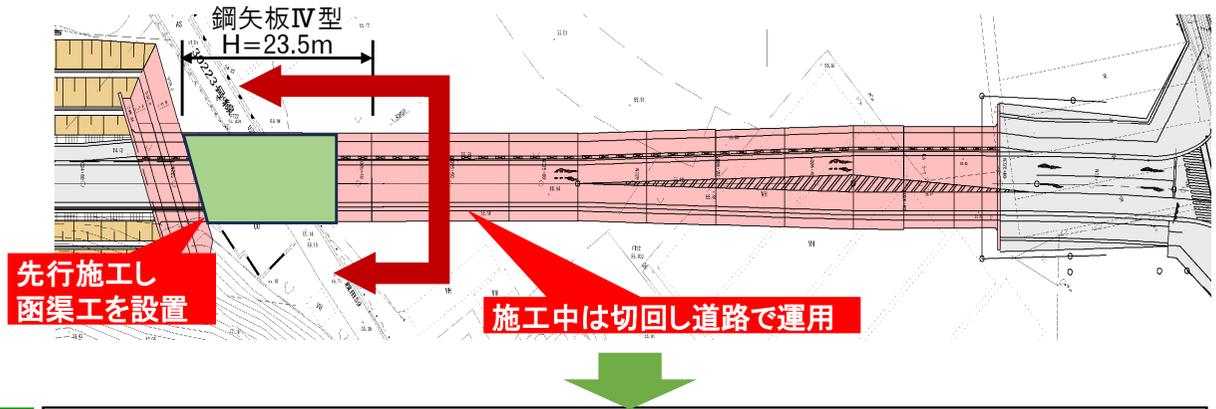
- 対象区間
- 国道
- 県道
- 市道

当初計画

仮設平面図・横断面図

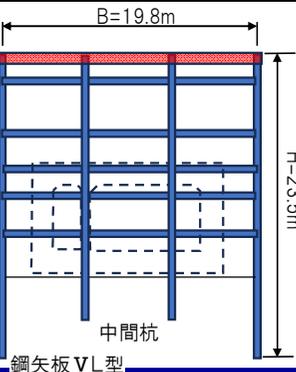


- ・交差道路は、切回し道路を整備し、函渠工を先行施工後、元の位置で復旧。
- ・鋼矢板の打設工法はパイプロハンマ工法を計画。

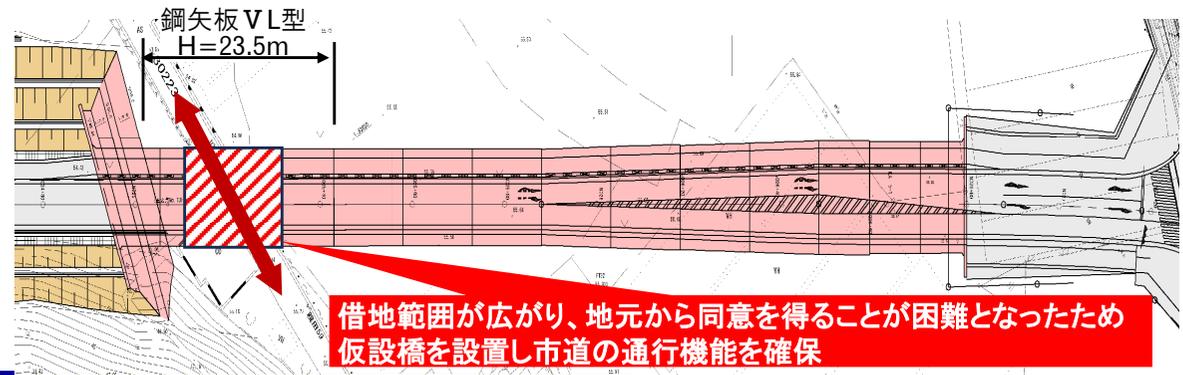


変更計画

仮設平面図・横断面図



- ・地元協議の結果、切回し道路は整備せず、現況と同位置に覆工板を設置し仮設橋を整備。
- ・農作物への影響を最小限とするため、打設工法を油圧圧入工法に変更。



2. 事業の進捗状況

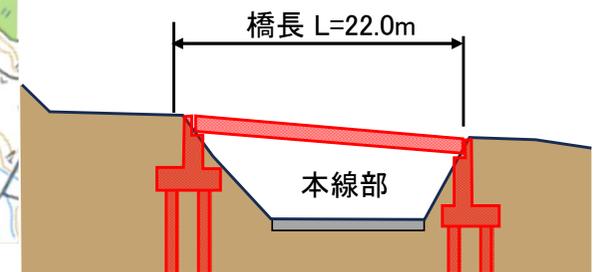
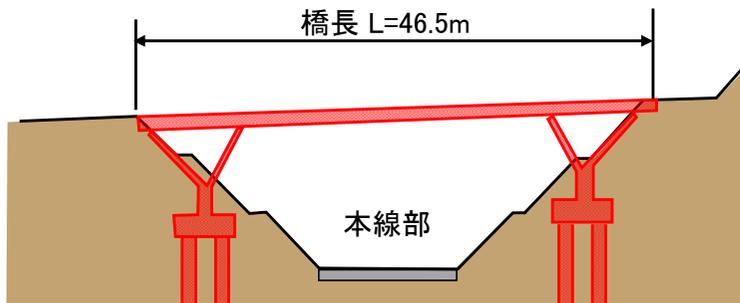
(2)一2 事業費増加の要因②

②市道の機能補償道路を整備するため、跨道橋を新設(約20億円)

- ・本線バイパスの整備に伴い、旅行速度を満足するため、本線を横断する市道や農道等の集約を実施。
- ・地元や関係機関との協議の結果、旭市道及び銚子市道について、当初計画していた横断位置に加え、跨道橋2橋を新設し、機能補償道路としての整備を行う。

【位置図】

国道126号八木拡幅
1工区 (バイパス区間) L=3.0km



農地へのアクセスを分断してしまうため、機能補償道路を整備

2. 事業の進捗状況

(2) - 2 事業費増加の要因③

② 労務単価・資材コスト上昇による増加

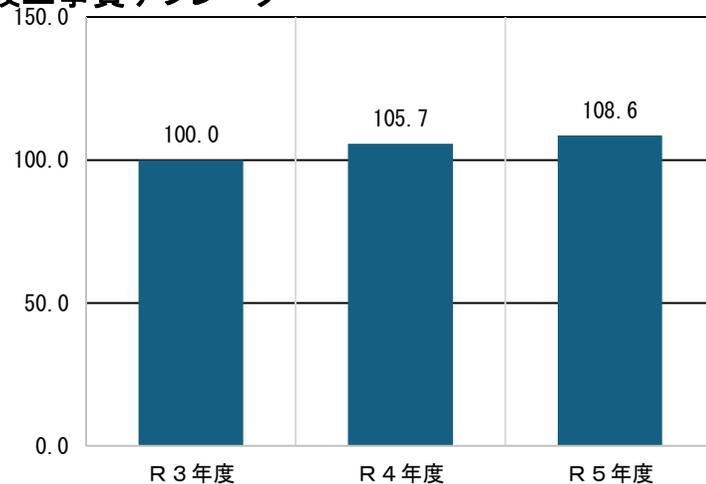
- 建設費デフレーターによる令和13年度までの工事費上昇による事業費増 約2.5億円
- 週休2日制度の取組による事業費増 約1.1億円
- 合計 約3.6億円

○ 残工事に対しての工事費割増 $28.5 \text{ 億円 (残事業費等)} \times 1.09 = 31.0 \text{ 億円}$ 増額 約2.5億円

○ 週休2日制度の取組割増 $28.5 \text{ 億円 (残事業費等)} \times 1.04 = 29.6 \text{ 億円}$ 増額 約1.1億円

労務単価・資材コスト上昇による増額合計 $2.5 \text{ 億円} + 1.1 \text{ 億円} = \text{約} 3.6 \text{ 億円}$

■ 建設工事費デフレーター



建設工事費デフレーター	R3年度	R4年度	R5年度
土木総合	100.0	105.7	108.6

※ 令和3年度を基準に建設費デフレーターを設定

■ 月単位の週休2日適用工事(令和6年時点)

経費	補正係数
労務費	1.04
機械経費(賃料)	1.02
共通仮設費率	1.03
現場管理費率	1.05
平均値	1.04

引用元(出典)

・建設工事費デフレーター: 国土交通省

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/jouhouka/content/defnendo_240531.xlsx

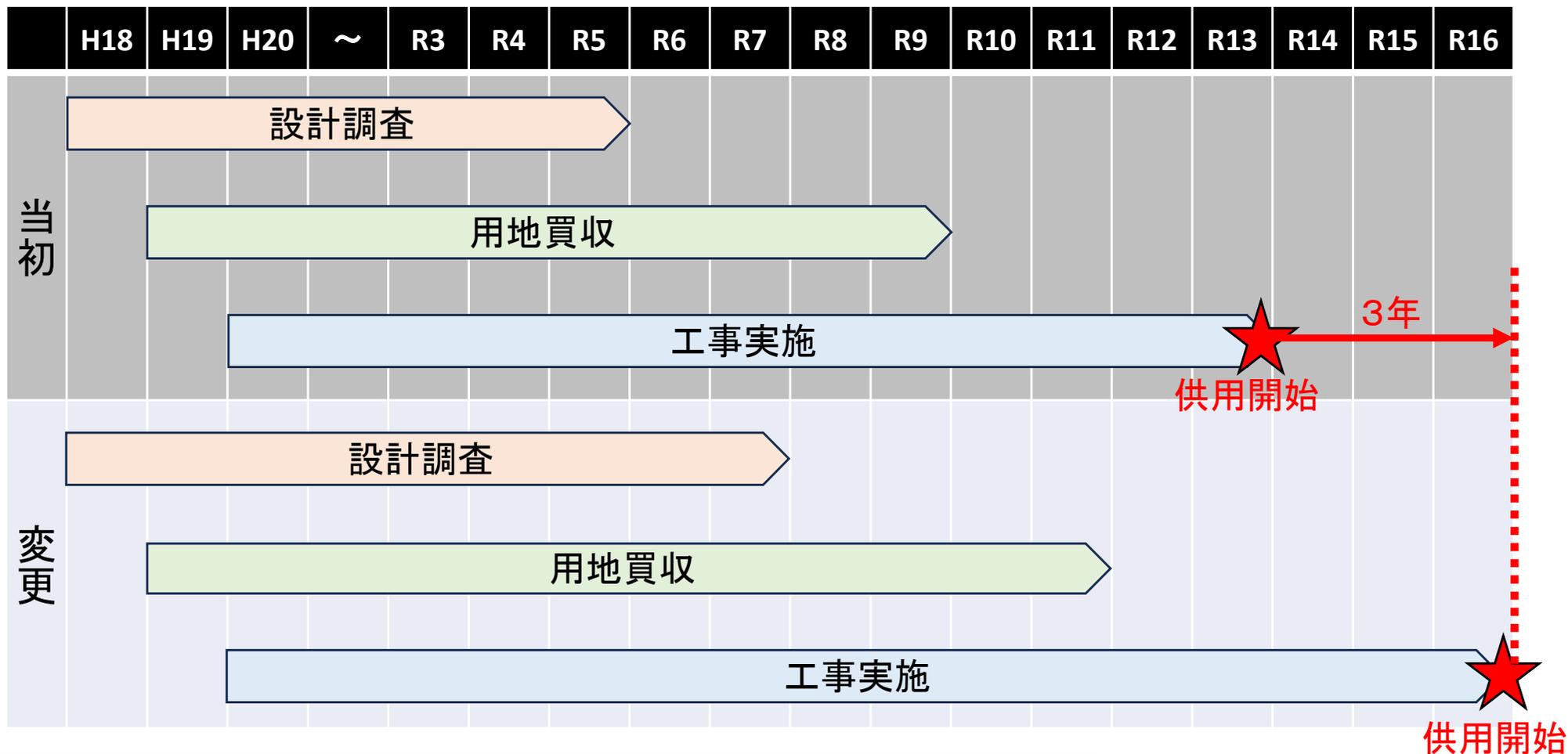
・工事における週休2日の取得に要する費用計上について(試行): 国道交通省

<https://www.mlit.go.jp/tec/content/001730320.pdf>

2. 事業の進捗状況

(3) 工程変更

- 用地取得交渉が難航している箇所や用地引き渡しに時間を要している物件があることから、事業期間を令和13年度から令和16年度に延伸する。
- 令和16年度の事業完了に向け、事業の適切な工程管理に努める。



3. 社会経済情勢

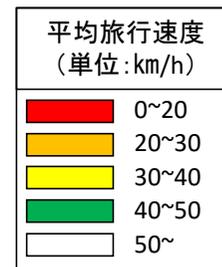
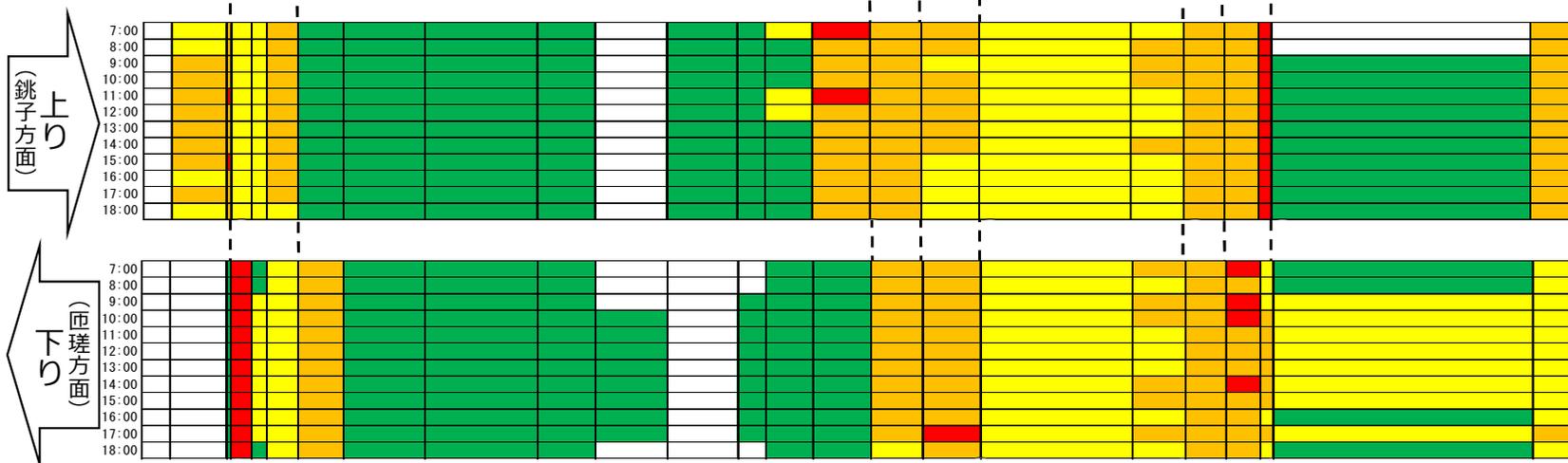
(1) 渋滞状況

- 国道126号(現道)においては、飯岡バイパス東口交差点、小浜工業団地入口交差点付近及び三崎町二丁目交差点の3箇所で旅行速度が20km/h以下となっている。

■ 国道126号の旅行速度



三崎町二丁目交差点付近の速度低下状況 (10/11 7:00頃)



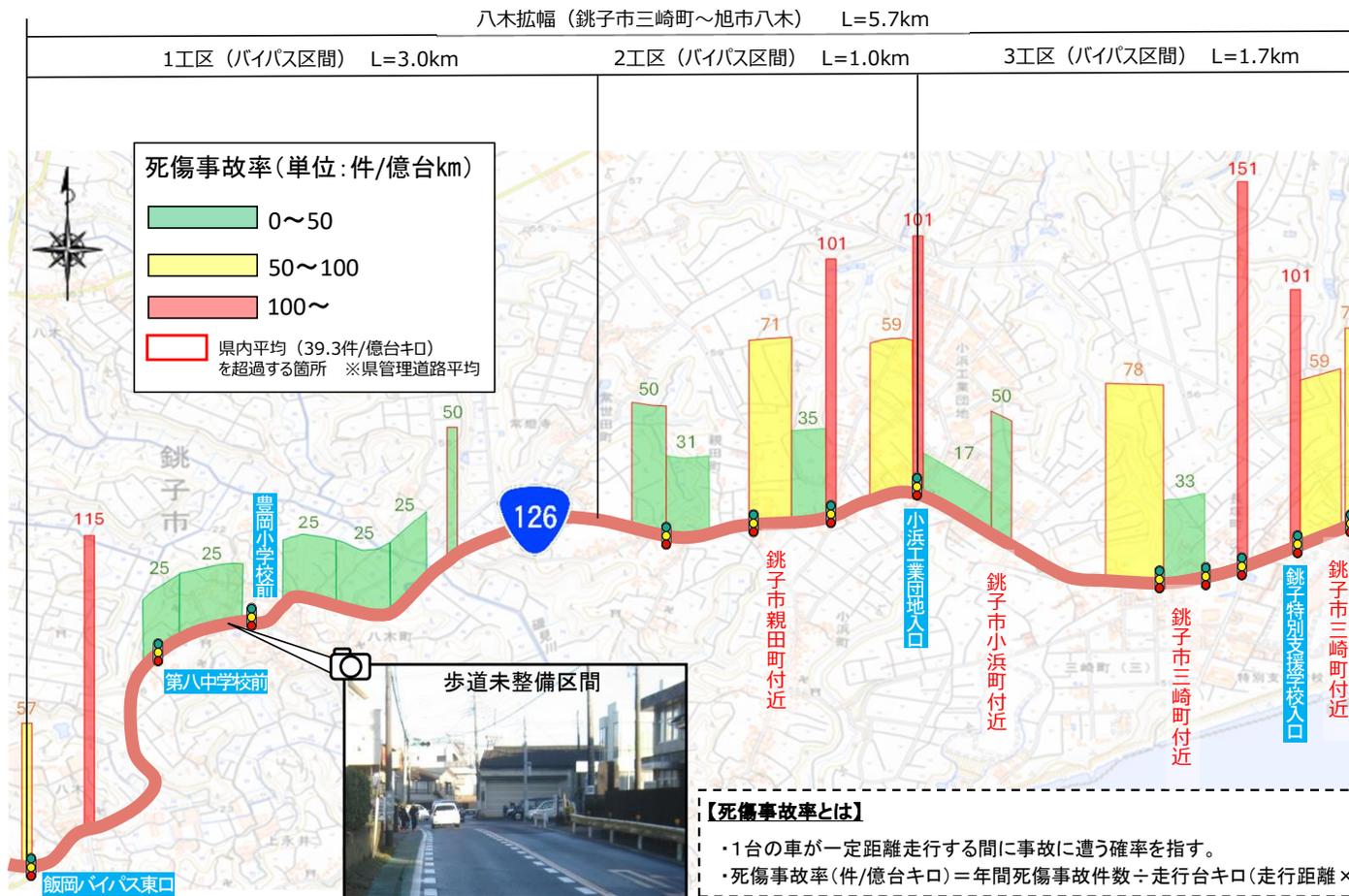
出典: 本田技研工業(株) プロープデータ (R5.4~R6.3、全日)

3. 社会経済情勢

(2) 交通事故の状況

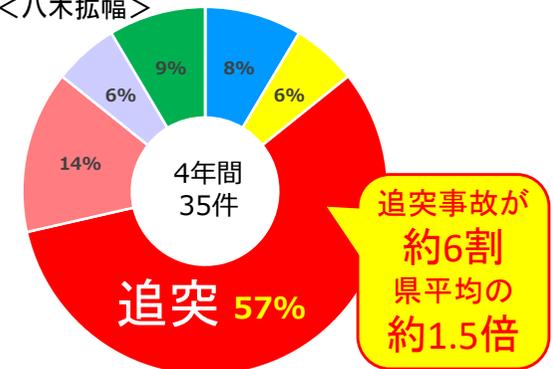
- 特に、国道126号(現道)の小浜工業団地入口交差点、銚子特別支援学校入口交差点において死傷事故率が高い。(県平均死傷事故率:39.3件/億台キロ)
- 事故類型は、渋滞の要因となる追突事故が6割(県内平均の約1.5倍)を占めている。
- 歩道未整備区間が存在し、安全性上問題がある。

◆国道126号の死傷事故率

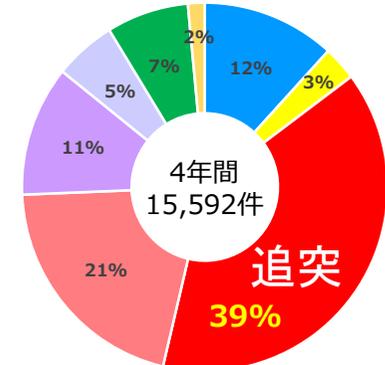


◆事故類型

<八木拡幅>



<千葉県管理道路>



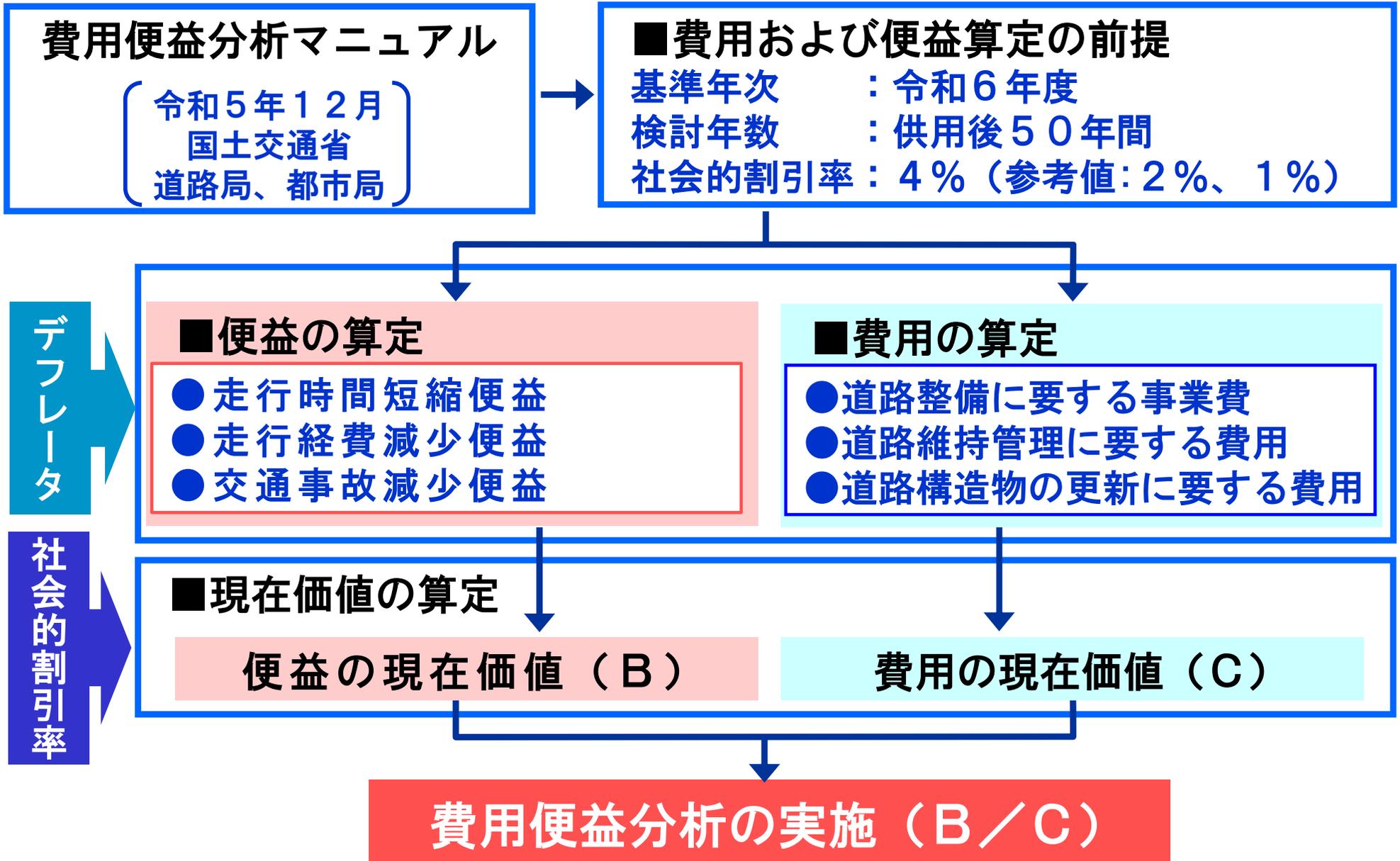
凡例

- 人对車両
- 正面衝突
- 追突
- 出会い頭
- 右折
- 左折
- その他車両相互
- 車両単独・列車

出典: ITARDAデータ (H30~R3)

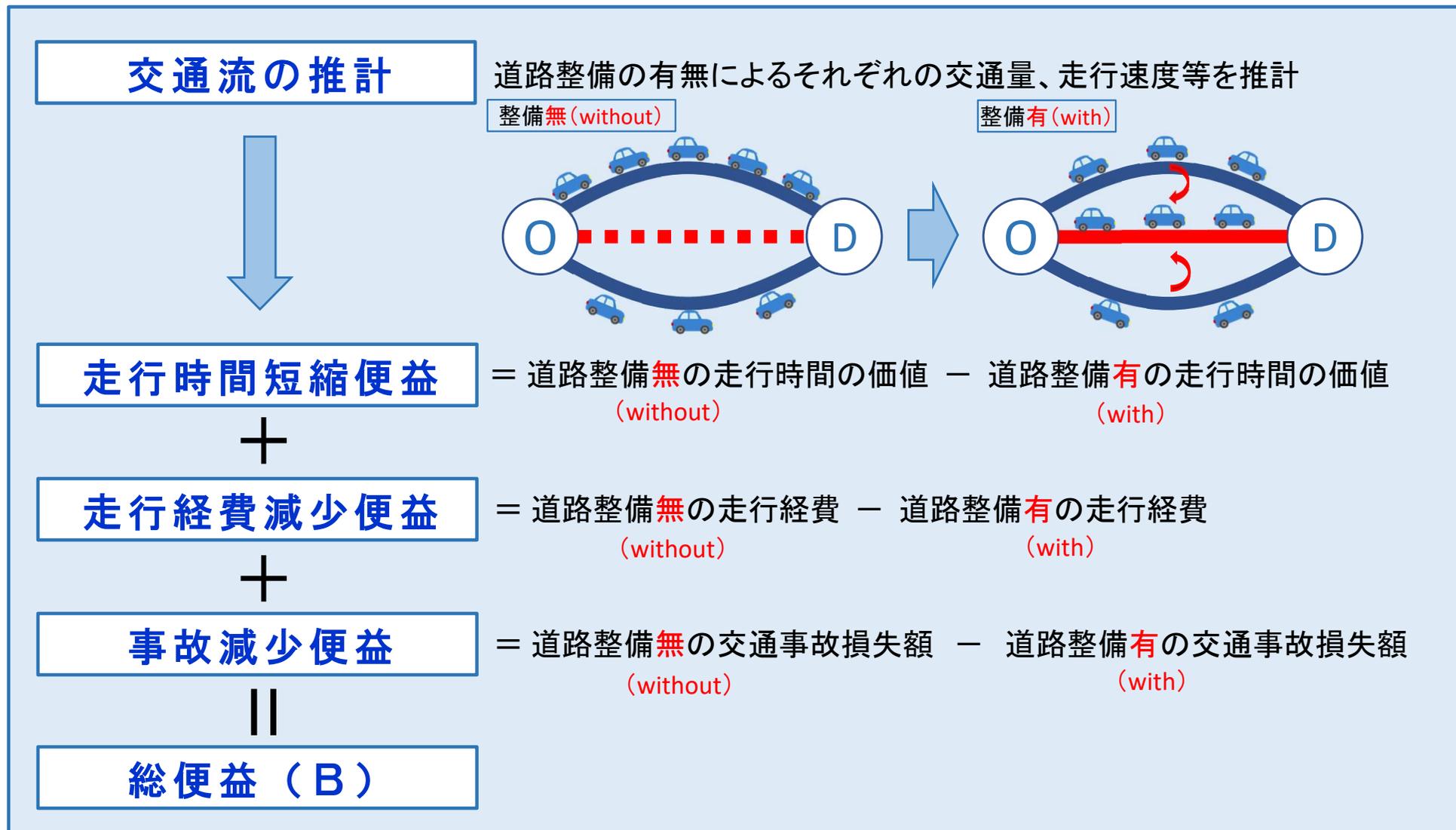
4. 事業の投資効果

(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) 地域医療サービスの向上

- ・ 銚子市内の約5割が第3次救急医療施設である国保旭中央病院へ搬送。八木拡幅の整備により、国保旭中央病院からの30分圏域が拡大。銚子市東部・中央地域から所要時間は約7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。

■ 銚子市役所から国保旭中央病院までの所要時間

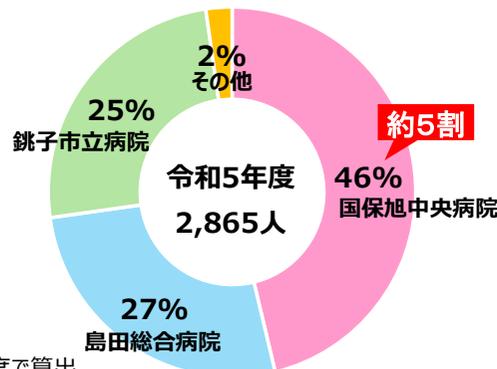


■ 八木拡幅整備前後の国保旭中央病院からの30分圏域

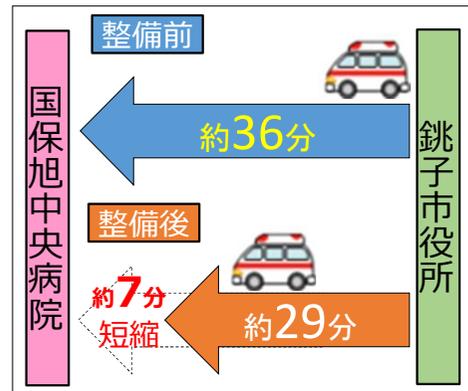


出典：R3全国道路・街路交通情勢調査：混雑時旅行速度で算出整備後、八木拡幅区間5.7kmを時速60km/hで走行すると仮定人口：国勢調査2020年

■ 銚子市内からの救急搬送人数



出典：銚子市消防本部ヒアリング



出典：R3全国道路・街路交通情勢調査：混雑時旅行速度で算出整備後、八木拡幅区間5.7kmを時速60km/hで走行すると仮定

市外の第3次医療機関への搬送時間の短縮につながる。
 また、積雪時の通行止め、渋滞発生 の解消・緩和が期待できる。



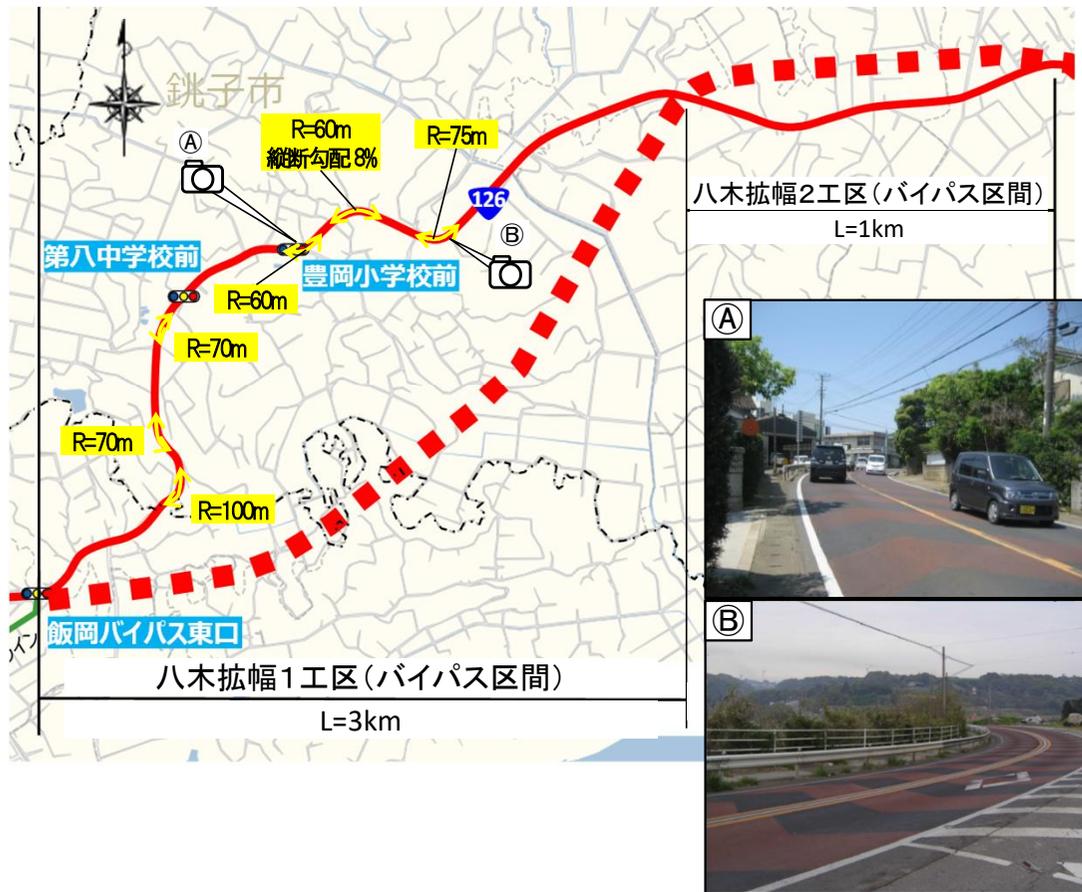
銚子市消防本部 (R6.8ヒアリング)

4. 事業の投資効果

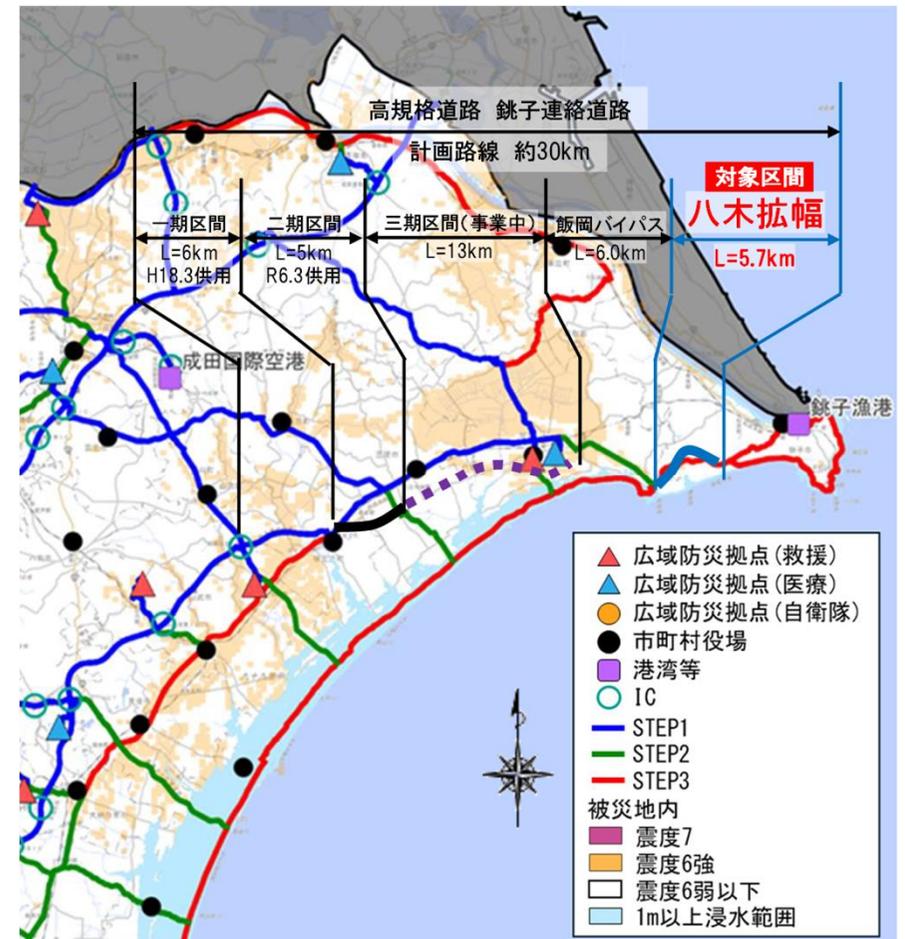
(4) 緊急輸送道路の機能強化

- 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1次路線としては脆弱である。バイパス整備により、緊急輸送道路ネットワークの強化が図られるとともに、リダンダンシーの確保が期待できる。

■ 国道126号の現状



■ 道路啓開候補ルート(被災4ケース合成ケース)



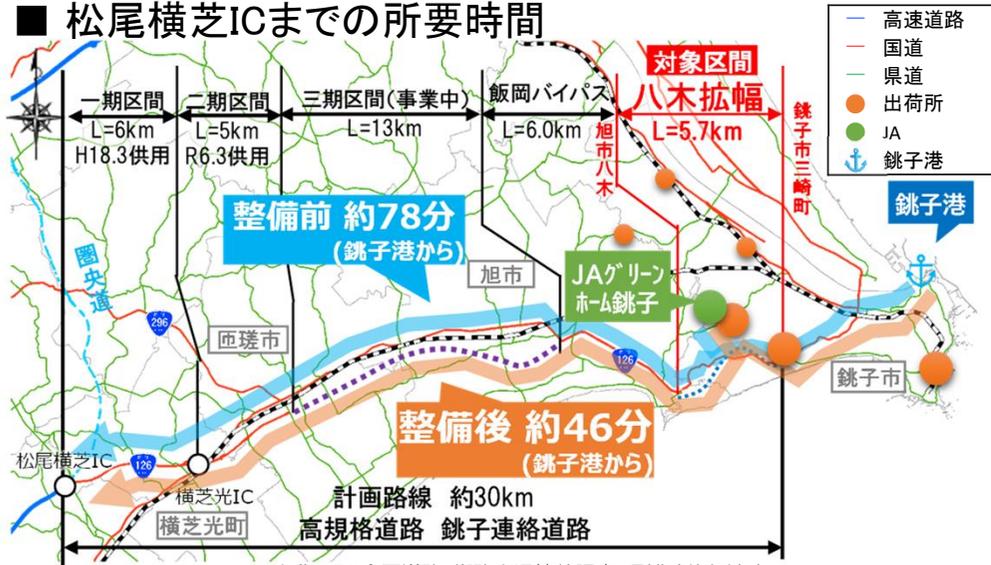
出典：千葉県道路啓開計画（令和6年9月）

4. 事業の投資効果

(5) 農水産物の輸送効率化

- ・ 銚子市では、銚子港で水揚げされたいわし類等の水産物やだいこん等の農産物を国道126号を経由し、豊洲市場、大田市場等の京浜地域へ出荷。
- ・ 八木拡幅の整備により、松尾横芝ICまでのアクセス時間が約32分短縮するとともに、災害時の通行止めの抑止、輸送時間短縮によるコスト縮減が期待できる。

■ 松尾横芝ICまでの所要時間



豊洲市場等の京浜地域へ

出典：R3全国道路・街路交通情勢調査：混雑時旅行速度
 ※整備前：銚子連絡道路は一期・二期区間のみ使用
 整備後：銚子連絡道路は全線（一期～三期、飯岡バイパス、八木拡幅）を利用
 銚子連絡道路は一律、時速60km/hで走行すると仮定

京浜市場への大根やキャベツの輸送に、国道126号を利用している。現道は渋滞があり遅延の原因になる他、事故や、災害時の通行止めが懸念される。
 八木拡幅が整備された場合は、輸送時間短縮による輸送コスト削減が期待できる。



銚子漁港で水揚げされる水産物の出荷先は豊洲市場等であり、輸送には国道126号が利用される。
 八木拡幅が整備されることで、輸送時間が短縮され、輸送コストの削減や鮮度の良い水産物の安定供給へとつながる。

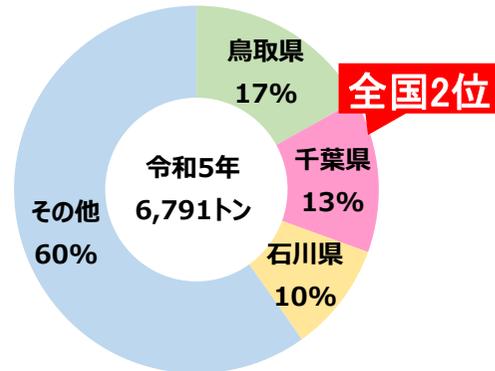


出典：JAちばみどり営農センター銚子 ヒアリング結果(R6.8)

出典：銚子市水産課 ヒアリング結果(R6.8)

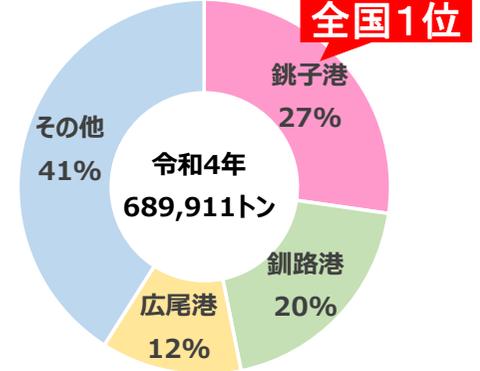
■ いわし類の出荷状況

豊洲市場の出荷地別取扱量



出典：東京都中央卸売市場市場統計情報

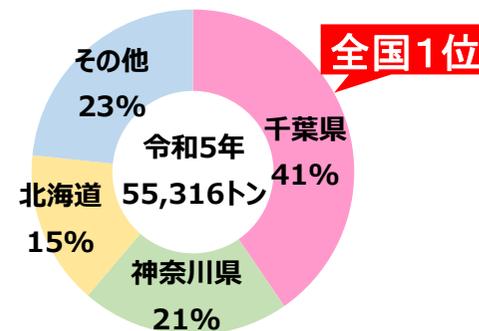
漁港別上場水揚量



出典：水産物流通調査（2022年）：水産庁

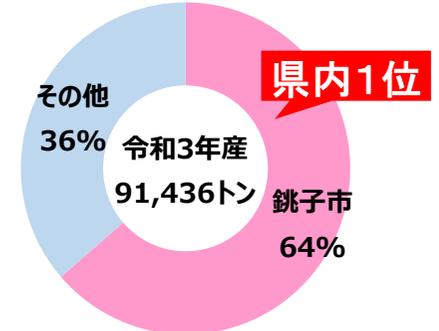
■ だいこんの出荷状況

大田市場の産地別取扱量



出典：東京都中央卸売市場市場統計情報

千葉県内の市町村別出荷量



出典：農林水産関係市町村別統計

4. 事業の投資効果

(7) 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)
	83億円	6億円	7億円	97億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.1
	84億円		6億円	90億円	

【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)
	83億円	6億円	7億円	97億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	3.7
	20億円		6億円	26億円	

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6年度

4.事業の投資効果

(8)費用便益比の算定結果

B/Cの 比較		今回評価(R6)	前回評価(R3)	備考
	費用便益マニュアル	令和5年12月版	平成30年2月版	原単位の変更
	対象延長	5.7km	5.7km	
	基準年次	令和6年度	令和3年度	基準年次の変更
	分析対象期間	供用後50年	供用後50年	
	基礎データ	平成27年度 道路交通センサス	平成22年度 道路交通センサス	調査年次の変更
	計画交通量	84~198(百台/日)	96~171(百台/日)	
	総便益(B)	97億円	62億円	原単位、基準年次の変更
	総費用(C)	90億円	57億円	事業費増
B/C	1.1	1.1	B/C 1.8(社会的割引率2%) B/C 2.3(社会的割引率1%)	

事業費 の比較		今回評価(R6)	前回評価(R3)	備考
	事業費		85億円	55億円

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。

6. 対応方針(案)

【理由】

	事業全体	残事業
○費用便益比(B/C)⇒	『1. 1』	『3. 7』

○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
- ・ 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
- ・ 線形不良個所の回避ルートの確保による緊急輸送道路ネットワークの強化

事業を継続し、効果の早期発現を目指す