

事業再評価

社会資本整備総合交付金事業 一般国道409号 富里拡幅

令和2年11月11日

千葉県 県土整備部 道路整備課

目次

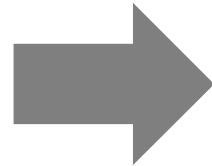
1. 事業の概要
2. 事業の進捗状況
3. 社会経済情勢
4. 事業の投資効果
5. コスト縮減
6. 対応方針(案)

2. 事業の進捗状況

(2)－1 事業費増加の要因

前回評価(H27再評価)

73.0億円



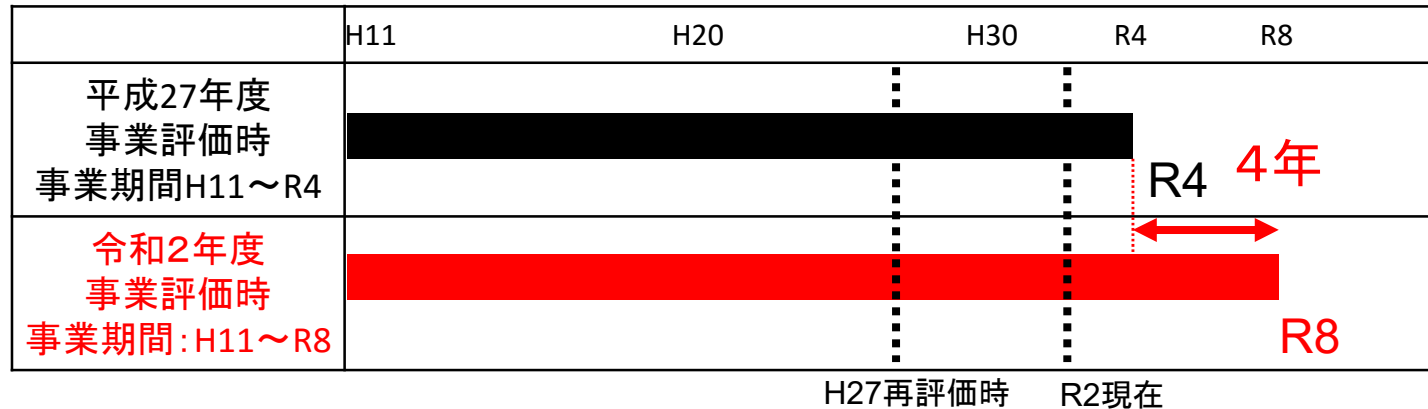
今回評価(R02再評価)

80.6億円 (約7.6億円増)

項目	内容
用地・補償費の増加 (7.6億円)	• 用地の地価が上昇した(約30%)ため (増額 3.5億円) • 補償工法を踏まえて、補償額の詳細を算定した結果、 補償額が増加したため (増額 4.1億円)

2. 事業の進捗状況

(2)－2事業期間の延伸



延伸理由

借地人や借家人との交渉が難航する等、用地取得に不測の日数を要した為、事業期間を延伸する。

＜参考＞用地進捗状況(令和2年度末見込み)

全体	73%
----	-----

対策

事業期間までに完了できるよう、これまで以上に用地取得や工事の進捗および工程管理を図っていく。



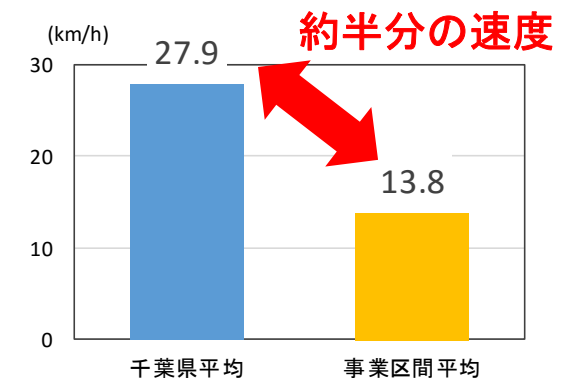
3. 社会経済情勢

(1) 現道の状況（前回評価(H27)から大きな変化はない）

- ・成田市と富里市を結ぶ地域の幹線道路である。
- ・朝夕を中心に渋滞が発生しており、平均旅行速度は千葉県平均の約半分(13.8km/h)。
- ・特に、事業区間の成田市側では最大720mの渋滞が発生しており、渋滞を避ける車両が成田市道に入り込むことによって市道でも最大500mの渋滞が発生



▼国道409号の渋滞状況

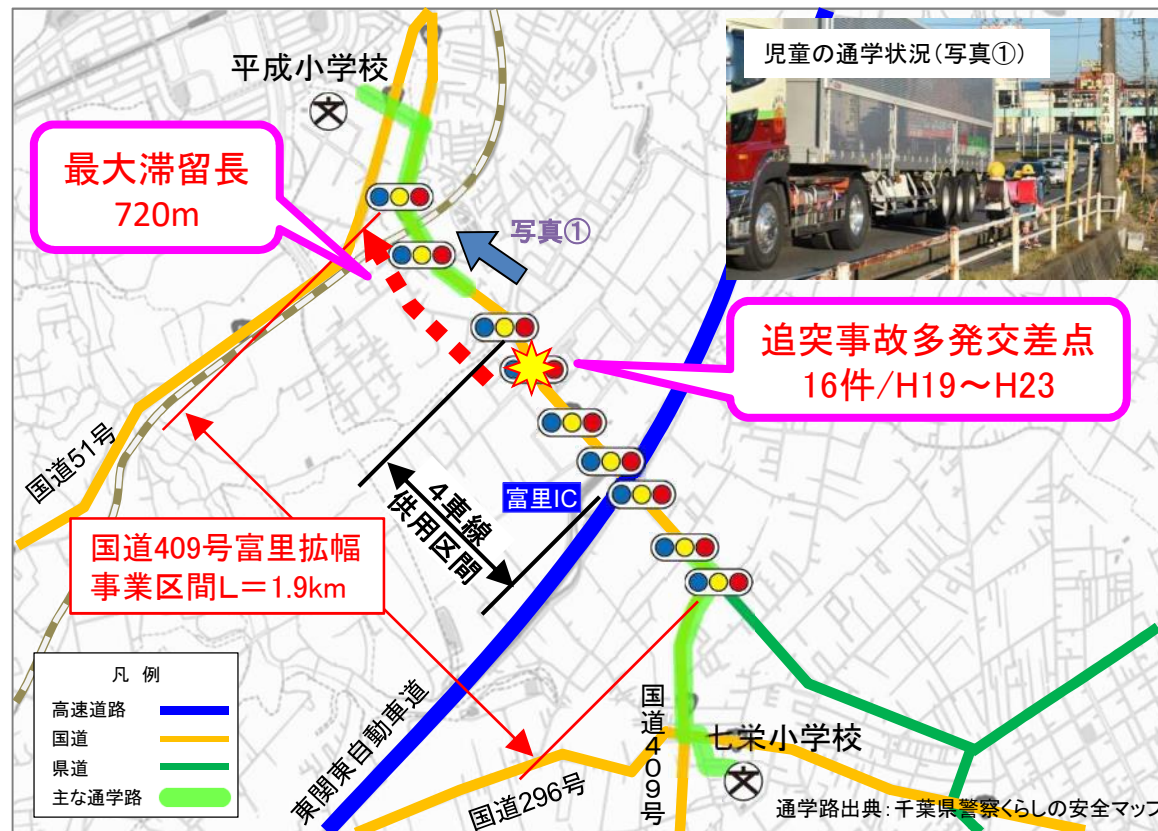


※H27道路交通センサス 混雑時旅行速度

3. 社会経済情勢

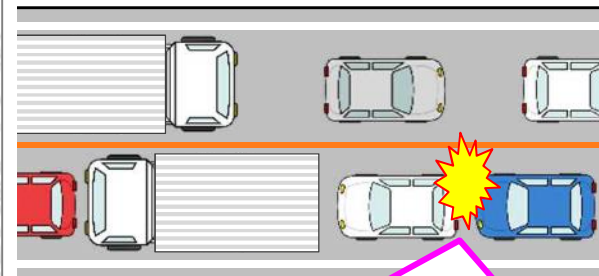
(2) 交通事故の発生状況

- ・事業区間の死傷事故率(H25～H29)の平均は110件/億台kmであり、県内平均の約2.2倍
- ・4車線供用区間の整備前(H19～H23)では、渋滞の最後尾付近で追突事故が多発(16件)
- ・通学路に指定されている区間があるが、歩道の幅員が狭いため、安全性の確保が必要。



出典: 公益財団法人 交通事故総合分析センター

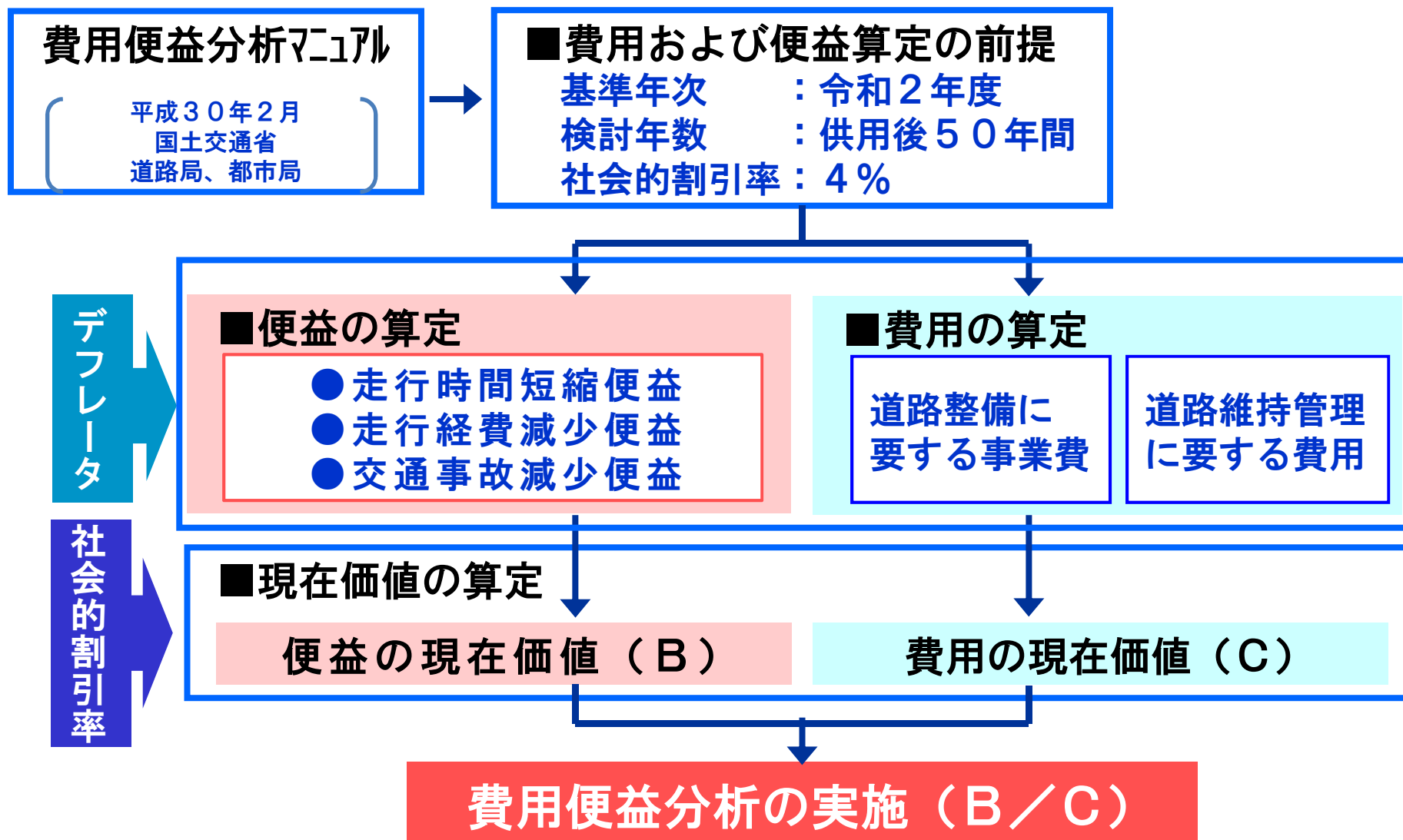
▲死傷事故率(H25～H29)



渋滞していると追突事故が発生しやすい (Rear-end accidents are easy to occur when congested)

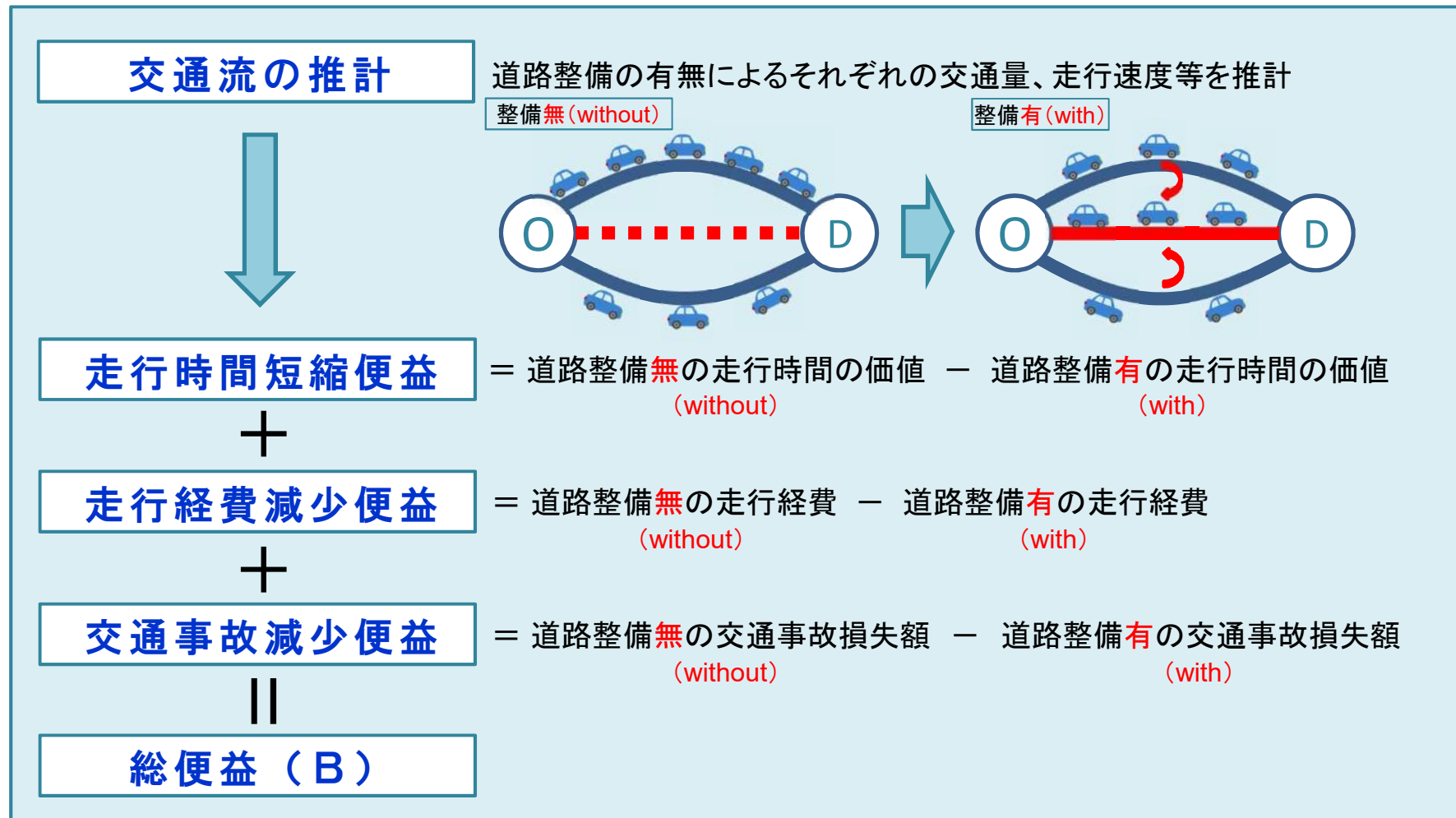
4. 事業の投資効果

(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)費用便益比の算定結果

B/C について

	今回評価(R2)	前回評価(H27)	備考
費用便益マニュアル	平成30年2月版	平成20年11月版	費用便益マニュアルの更新
対象延長	1. 92km	1. 92km	
基準年次	令和2年度	平成27年度	基準年次の更新
供用予定年次	令和9年度	令和5年度	用地取得の難航
分析対象期間	供用後50年	供用後50年	
基礎データ	平成22年度 道路交通センサス	平成17年度 道路交通センサス	基礎データの更新
R12推計交通量	396(百台/日)	338(百台/日)	基礎データの更新
総便益(B)	412億円	282億円	
総費用(C)	119億円	88億円	基準年次の更新、 事業費の増加、等
B/C	3. 5	3. 2	

事業費 について

	今回評価(R2)	前回評価(H27)	備考
事業費	80. 6億円	73. 0億円	用地補償費の増加

4.事業の投資効果

(4)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)
	402億円	9億円	1億円	412億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	3.5
	117億円		2億円	119億円	

【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)
	214億円	4億円	1億円	219億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	14.9
	13億円		1億円	15億円	

基準年: 令和2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。

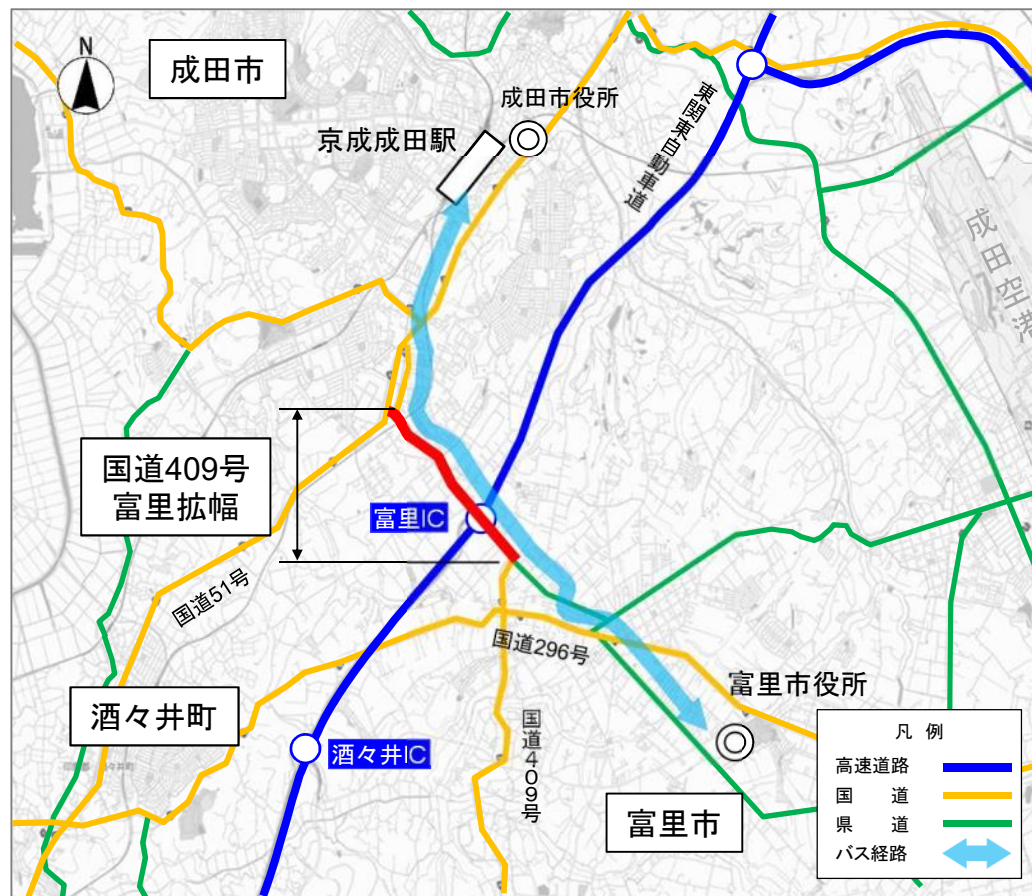
注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

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。

4. 事業の投資効果

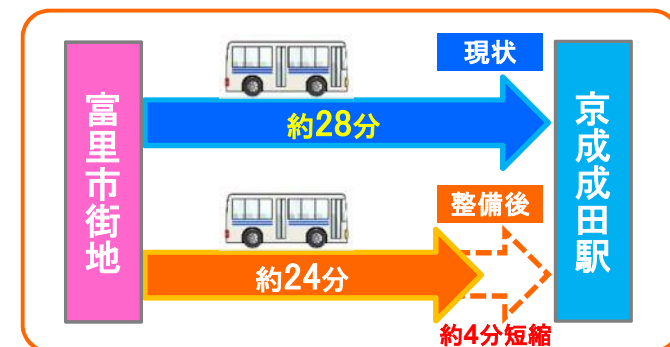
(5) 整備効果(走行時間短縮、走行経費減少)

- ・4車線化による交通容量の増大により、渋滞緩和や旅行速度の向上が期待される。
- ・所要時間が短縮され、富里市街地～京成成田駅の通勤・通学の利便性が向上する。



※現状: H27センサス混雑時旅行速度 整備後: R12推計より算出

▲旅行速度の向上



※現状: H27センサス速度 整備後: R12推計より算出

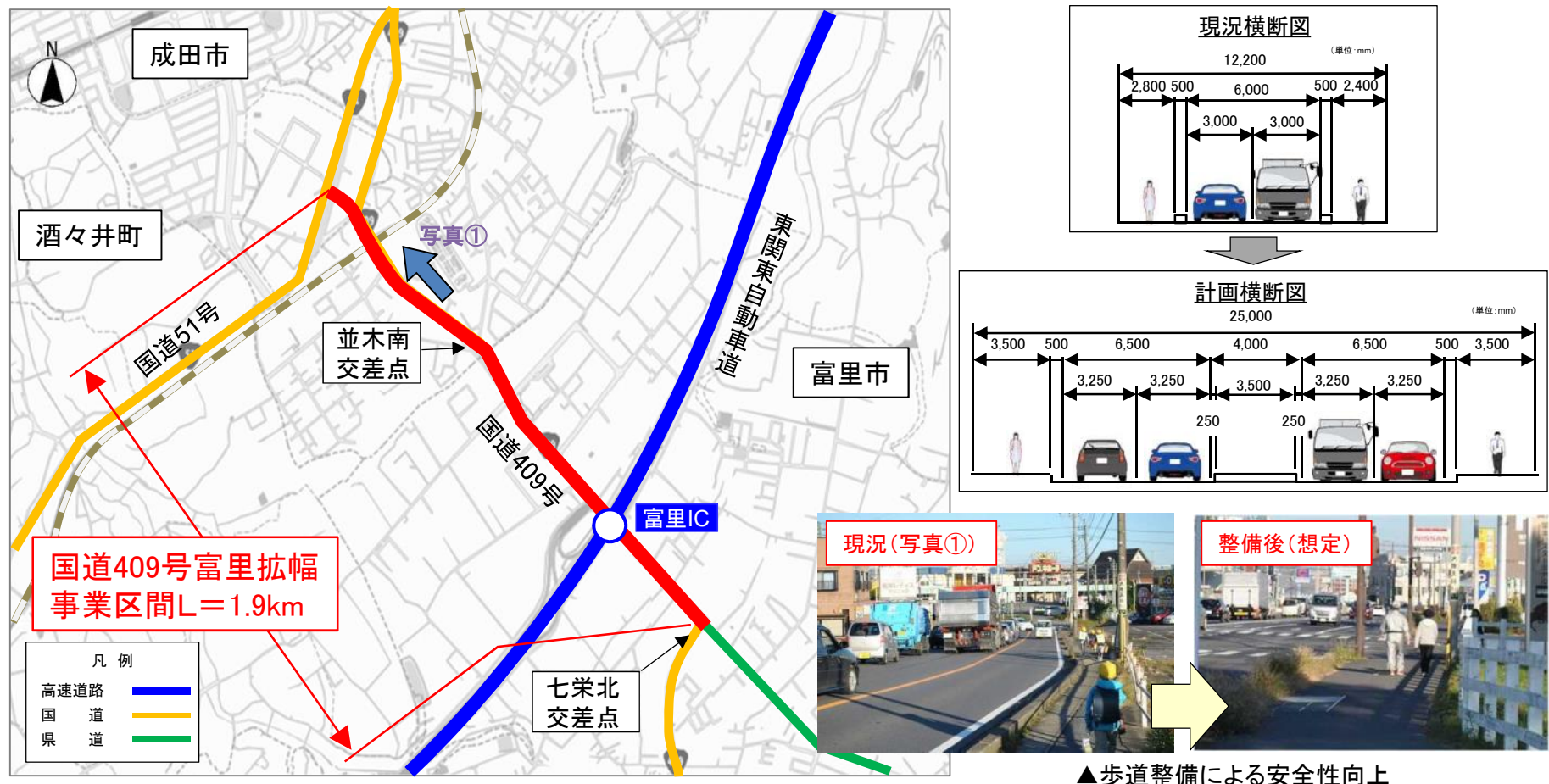
※現状・整備後のバス経路は同様として算出

▲富里市街地から京成成田駅への所要時間の変化

4. 事業の投資効果

(6) 整備効果(交通事故減少)

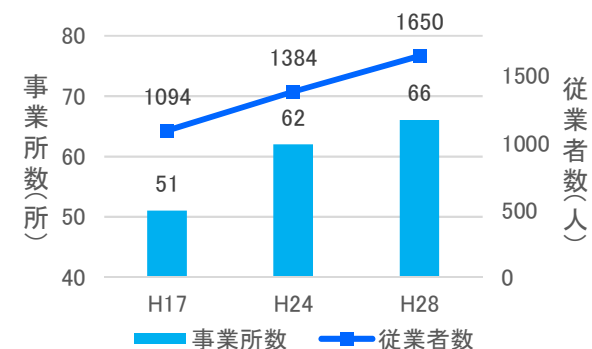
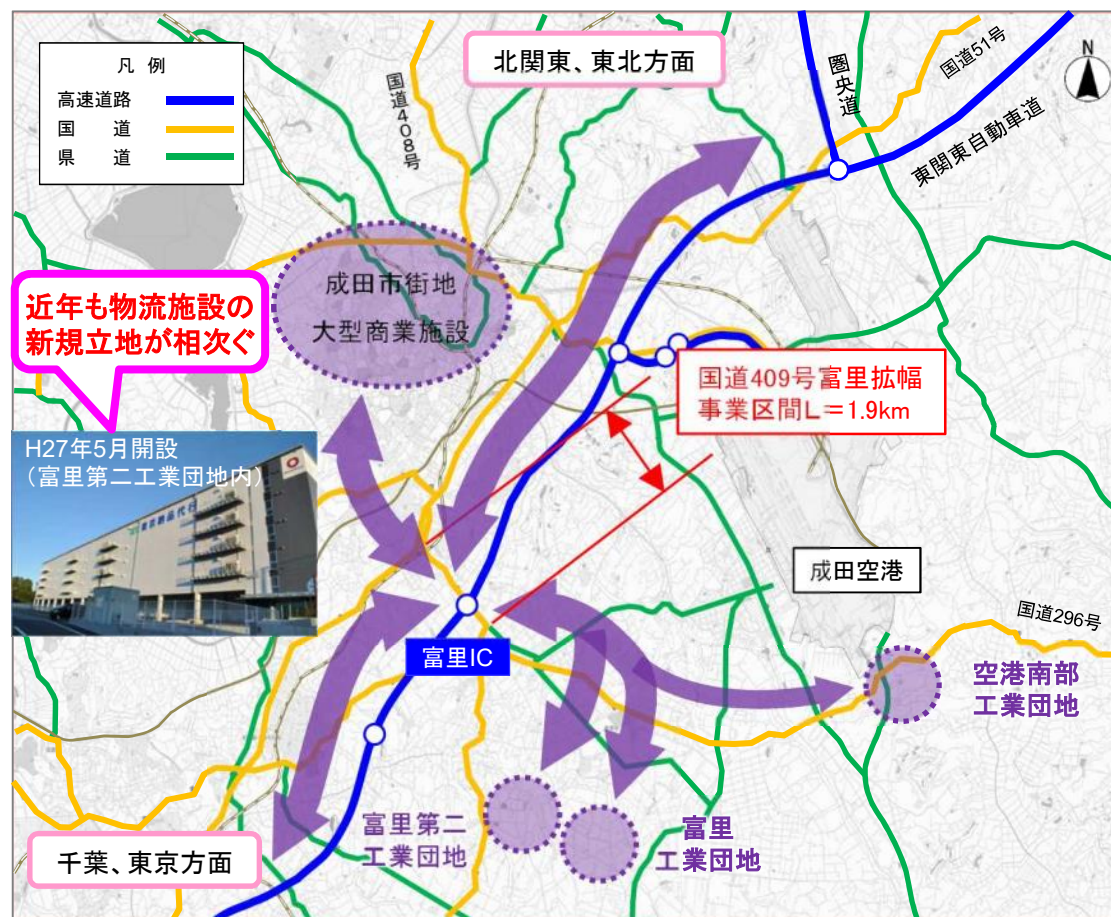
- ・中央分離帯のある4車線整備や歩道の拡幅により、車両・歩行者の安全性の向上が期待される。
- ・周辺の生活道路でも国道409号に交通が転換することによって、交通事故の減少が期待される。



4. 事業の投資効果

(7) 物流サービスへの支援(便益の算定に含まれていない効果)

- ・富里市では運輸業の事業所・従業者数が近年増加。周辺工業団地等から富里インターチェンジへの所要時間の短縮により、物流の効率化・工業団地の活性化に寄与する。



▲運輸業の事業所・従業者数の推移(富里市)

データ: 各年経済センサス



※現状: H27センサス混雑時旅行速度 整備後: R12推計より算出

▲富里インターから富里工業団地への所要時間の変化

5. コスト縮減

コスト縮減への取り組み

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)

○費用便益比(B/C)⇒『3. 5』

○整備効果

- ・ 4車線化による交通円滑化
- ・ 交通混雑の改善及び交通を分離することによる交通事故の減少

【便益の算定に含まれていない効果】

- ・ 物流サービスへの支援
- ・ 救急医療機関への搬送時間短縮による救命率の向上



事業を継続し、効果の早期発現を目指す