

事業再評価

社会資本整備総合交付金事業 主要地方道成東酒々井線 八街バイパス

平成27年1月26日

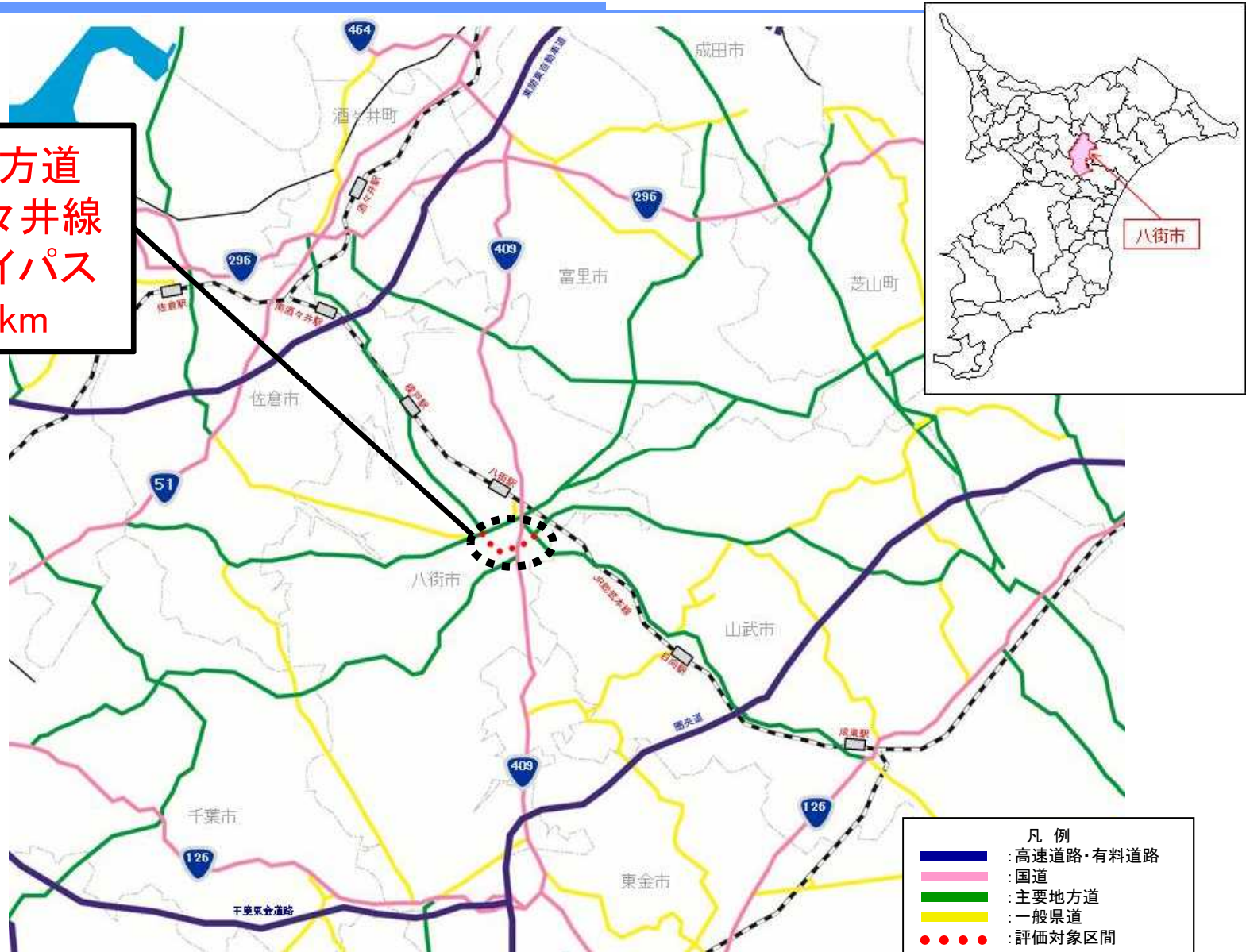
千葉県 県土整備部 道路整備課

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

主要地方道
成東酒々井線
八街バイパス
L=1.7km

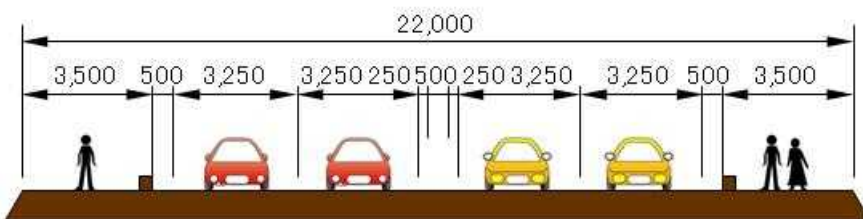


2. 事業の状況

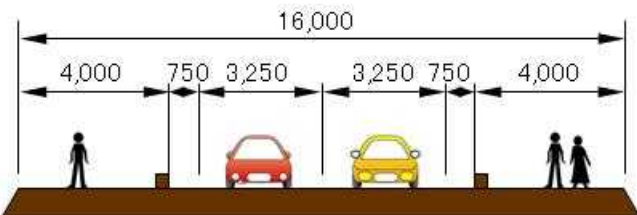
起点：八街市八街ほ^{やちまた}
 終点：八街市大木^{おおぎ}
 延長：L=1.7km
 幅員：W=16.0m～22.0m
 道路規格：第3種第2級
 設計速度：60km/h
 全体事業費：44億円

計画横断面図

完成4車線区間

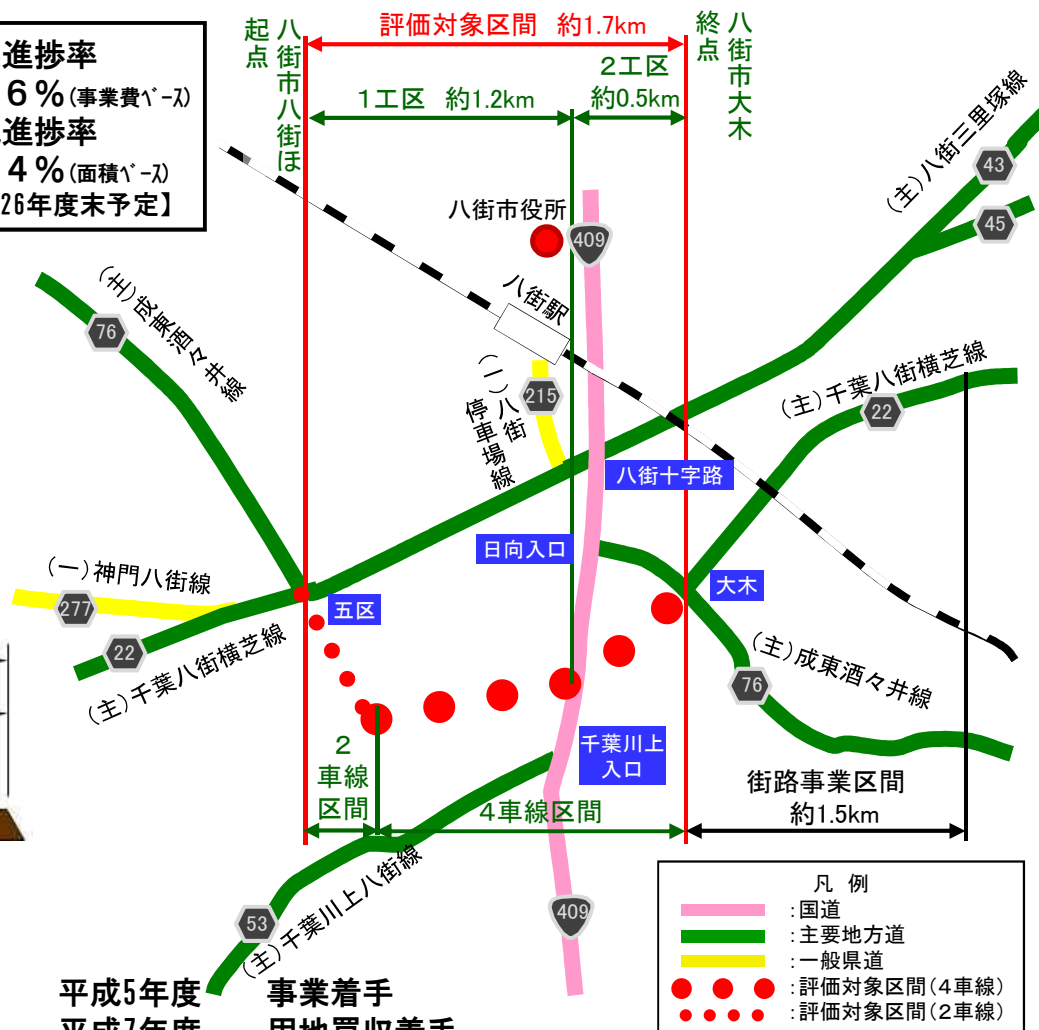


完成2車線区間



主要地方道成東酒々井線 八街バイパス

事業進捗率
 86% (事業費¹-₂)
 用地進捗率
 94% (面積¹-₂)
 【平成26年度末予定】



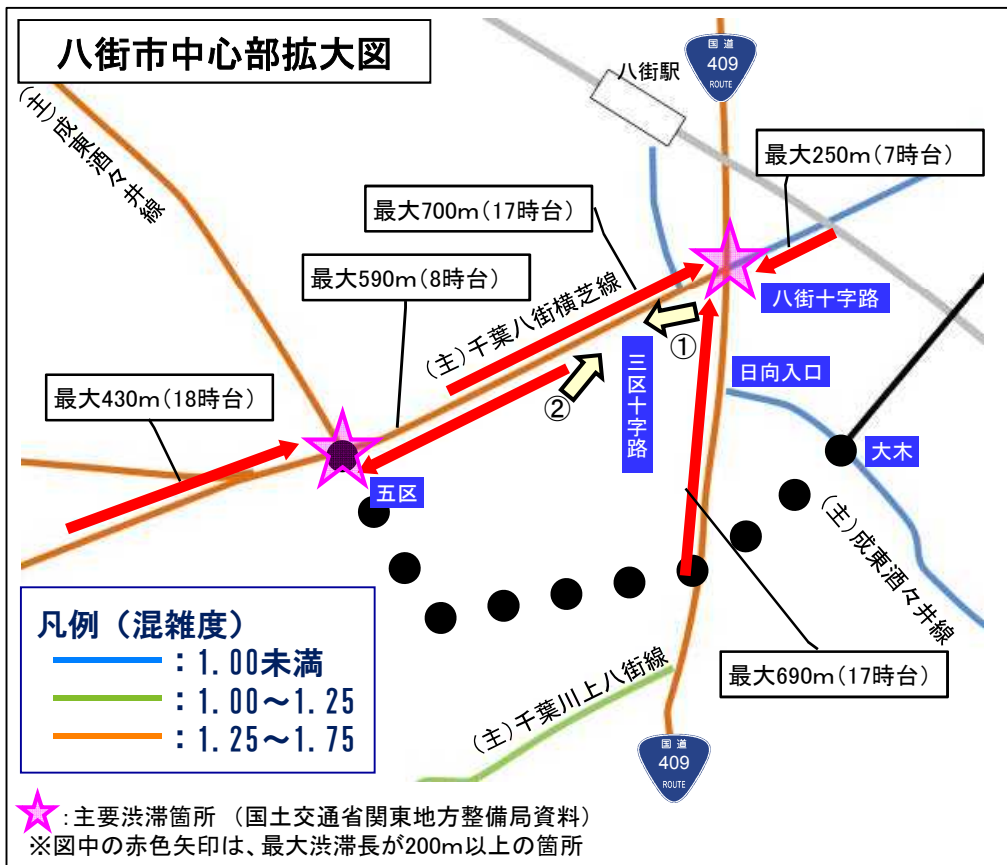
平成5年度 事業着手
 平成7年度 用地買収着手
 平成23年5月 街路事業区間 (約1.5km) 供用開始
 平成25年度 工事着手

- 凡例
- 国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - 評価対象区間(4車線)
 - 評価対象区間(2車線)

3. 事業の必要性

(1) 渋滞状況

- ・八街市は、中心部に交通が集中しやすい道路網であり、中心市街地の混雑度は高く、八街十字路や五区交差点が国の主要渋滞箇所指定されている。
- ・当該事業の整備により、交通渋滞の緩和が期待される。

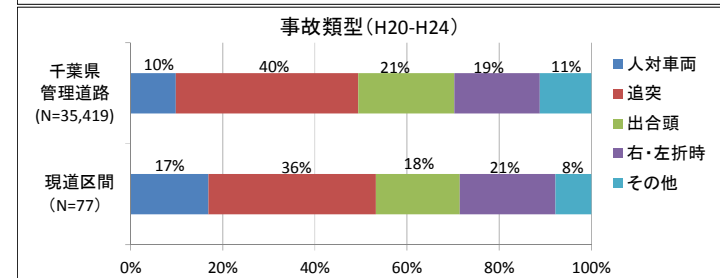
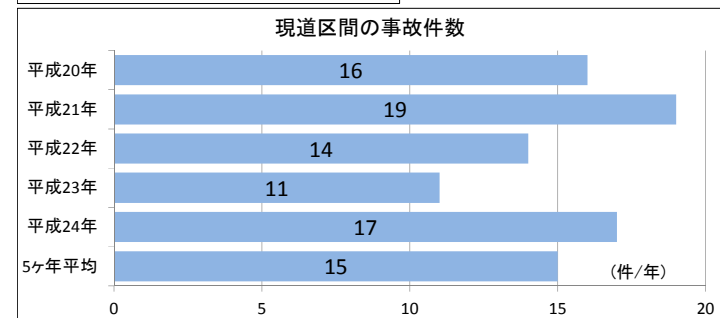
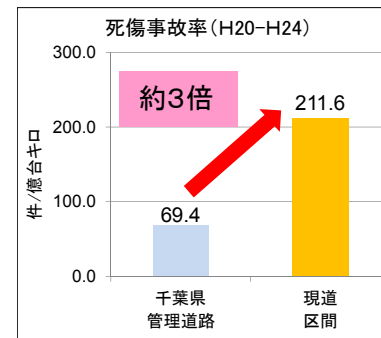


出典) 混雑度: 平成22年度道路交通センサス
 渋滞長: 過年度交通状況調査結果 平成25年11月12日(火)

3. 事業の必要性

(2) 交通事故

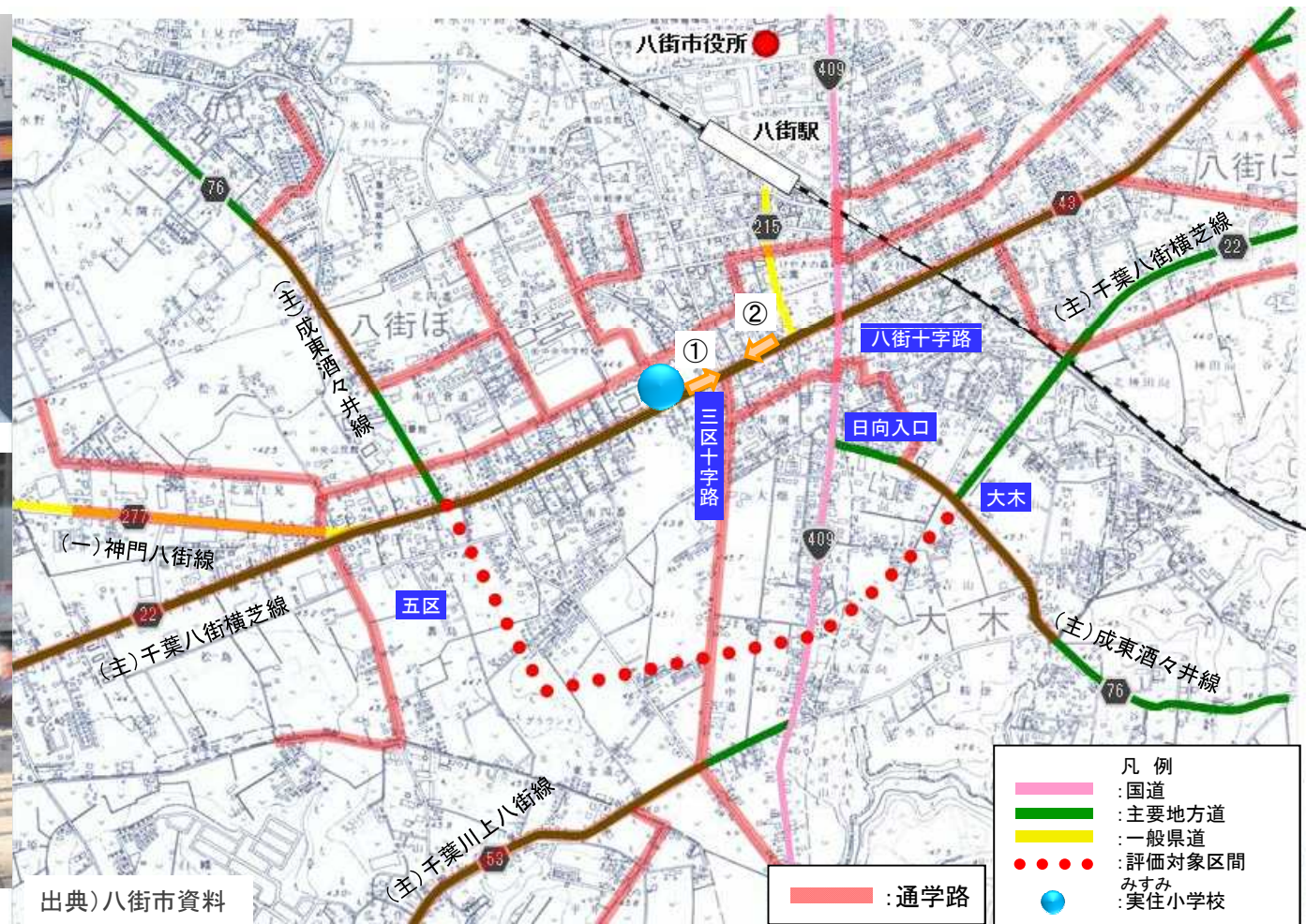
- ・当該事業の起点から終点までの現道部では、年平均15件の事故が発生しており、県全体と比べて人対車両の事故割合が多い。
- ・当該事業の整備により、交通が分散され交通事故の減少が期待される。



3. 事業の必要性

(3) 通学路の状況

- ・当該路線の現道を含めた周辺道路は通学路に指定されているが、歩道が狭く危険な状況である。
- ・当該事業の整備により、交通が分散され歩行者の安全性の向上が期待される。



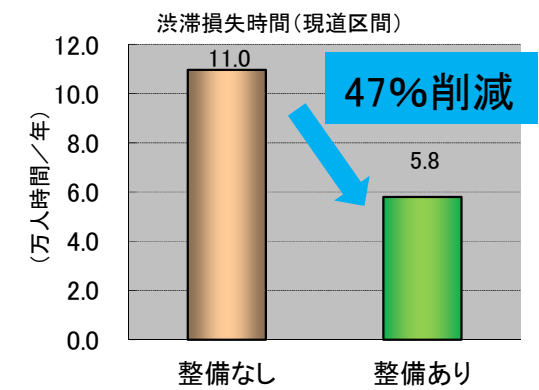
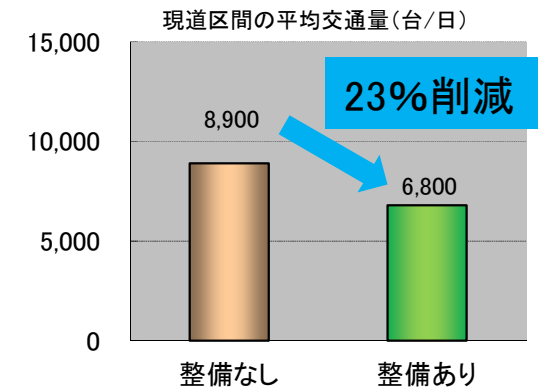
4. 整備効果

(1) 走行時間短縮、渋滞緩和

・当該事業の整備により、走行時間は約6分短縮し、現道部分が交通の分散により、渋滞の緩和に寄与する。



現道区間では交通量が減少し、渋滞損失時間が削減



資料: H22道路交通センサス混雑時旅行速度(上下平均値)より算出
 ただし、評価対象区間は設計速度60km/hを適用 また、H22センサスデータの無い区間は千葉県の平均値を使用

※将来交通量推計結果(H42)から算出

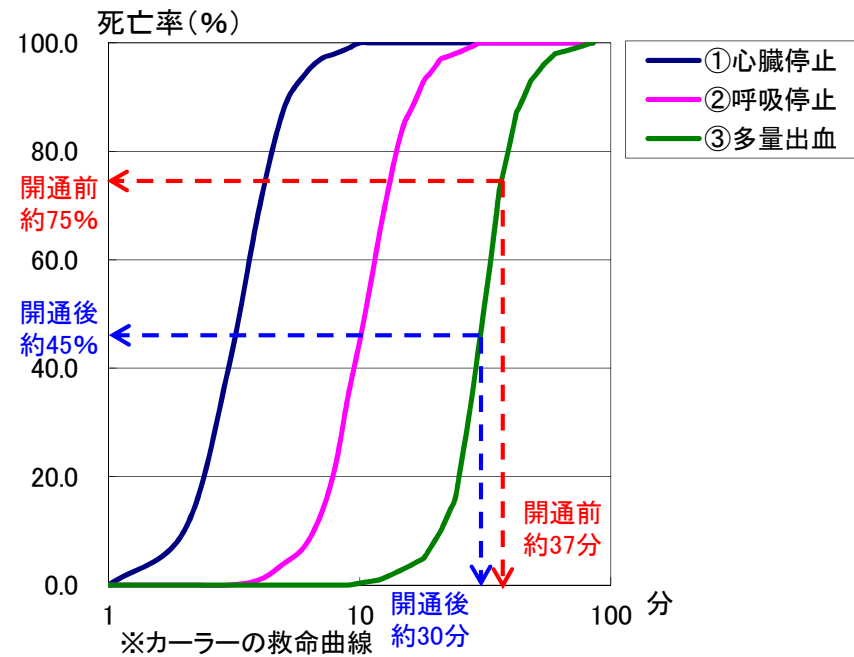
4. 整備効果

(2) 緊急車両の移動時間短縮

・当該事業の整備により、第3次救命医療機関までの移動時間が約7分短縮し、医療機関へのアクセス性向上に寄与する。



移動時間の短縮により、多量出血による死亡率が約75%から約45%になり、死亡率が減少



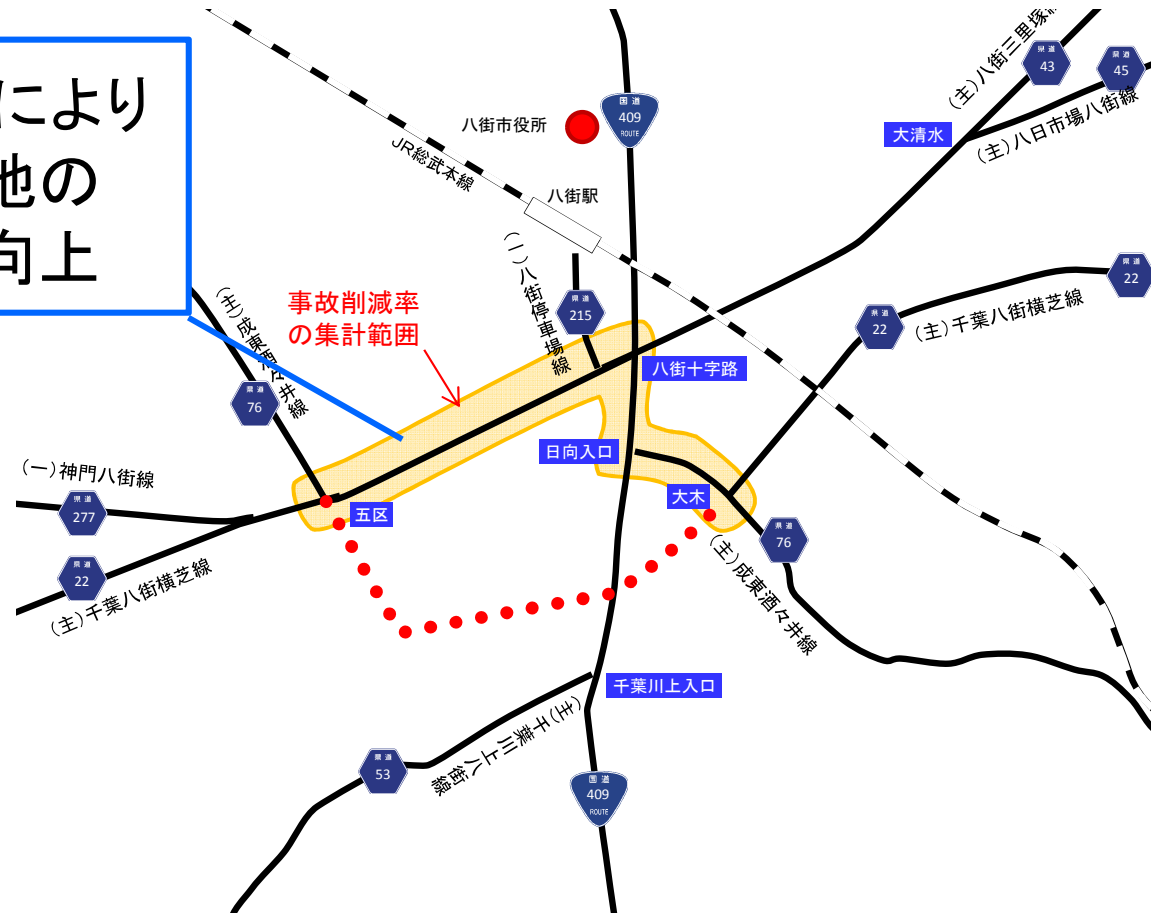
資料：H22道路交通センサス混雑時旅行速度(上下平均値)より算出
(ただし、評価対象区間は設計速度60km/hを適用)
また、H22センサスデータの無い区間は千葉県の平均値を使用

4. 整備効果

(3) 安全性の向上

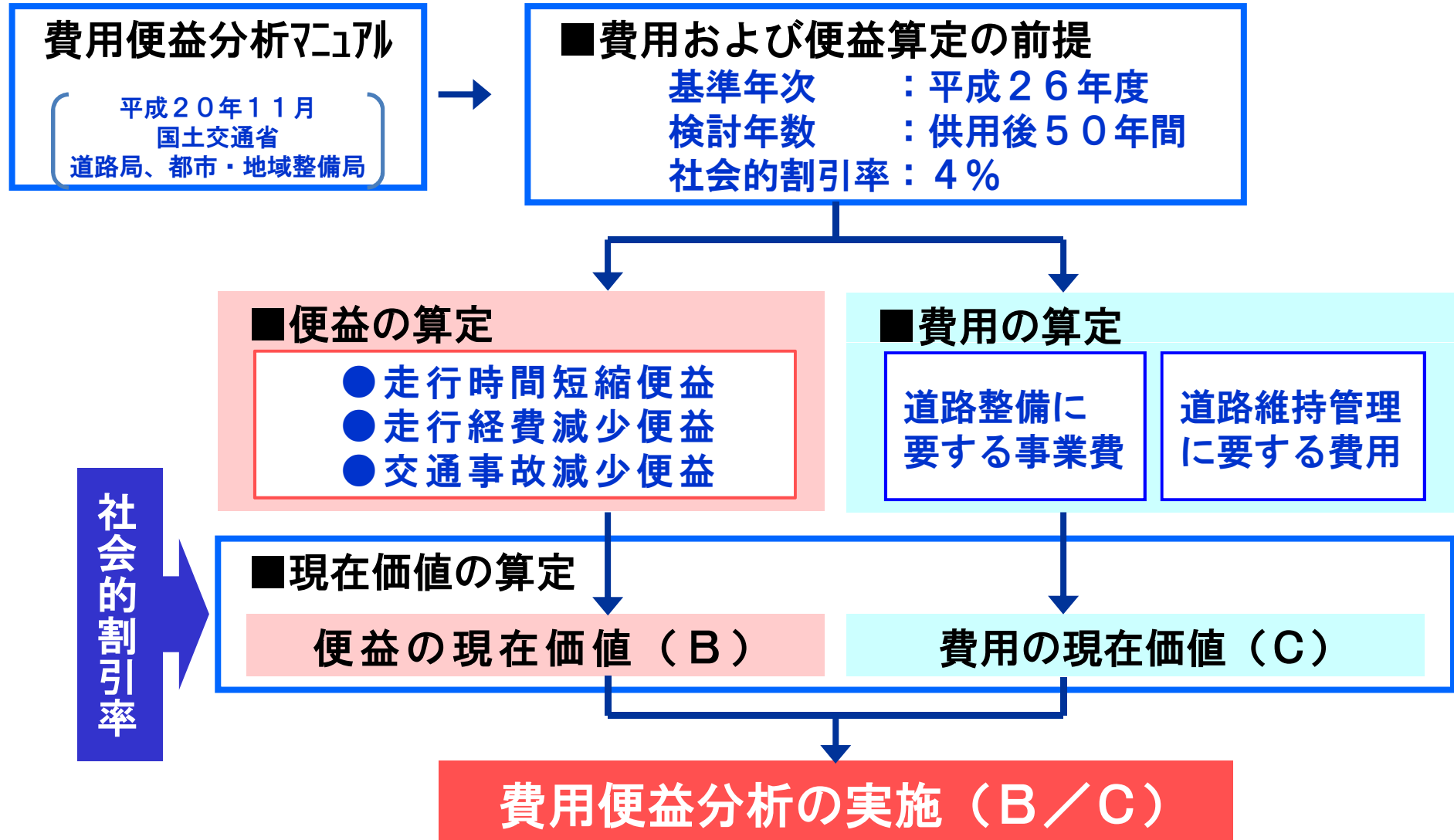
・当該事業の整備により、周辺道路の交通が分散し、交通量が減少するため、八街市街地及び通学路における歩行者等の安全性の向上に寄与する。

交通の分散により
八街市街地の
安全性が向上



5. 事業投資効果

(1) 費用便益比の算定



5. 事業投資効果

(2) 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)
	61億円	7億円	1億円	69億円	
費用 (C)	事業費	維持管理費		総費用	1.2
	56億円	0.6億円		56億円	

【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)
	61億円	7億円	1億円	69億円	
費用 (C)	事業費	維持管理費		総費用	11.2
	6億円	0.6億円		6億円	

基準年：平成26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。(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. コスト縮減

□舗装構成の見直し

- ・路床改良方法として石灰安定処理工の採用により、コストを縮減。(約1億円)

【従来】路床：山砂置換



⇒山砂購入費、置換費、残土運搬費

- ・置換土が必要
- ・置換により発生する残土の運搬費用が必要

その他のコスト縮減策

- ・道路照明灯におけるLED採用
- ・再生材の活用
- ・建設発生土の再利用

【変更】路床：石灰安定処理



⇒石灰購入費、スタビライザー混合費

- ・必要強度を発揮する改良厚に設定可能
- ・現場改良なので残土の運搬が不要
- ・経済的な舗装のCBRが設定可能

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)⇒『1.2』

○整備効果

- ・交通の転換による移動時間短縮及び渋滞緩和
- ・緊急車両の移動時間短縮による医療機関へのアクセス性向上
- ・通学児童等の歩行者及び自転車利用者の安全性の向上