

事後評価

社会資本整備総合交付金事業 一般国道410号 久留里馬來田バイパス

令和7年11月14日

千葉県 県土整備部 道路整備課

目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性
3. 事業全体の投資効率性(費用便益分析)
4. 事業の効果の発現状況
5. 事業実施による環境の変化
6. 社会経済情勢の変化
7. 今後の事後評価の必要性
8. 改善措置の必要性
9. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性
10. まとめ

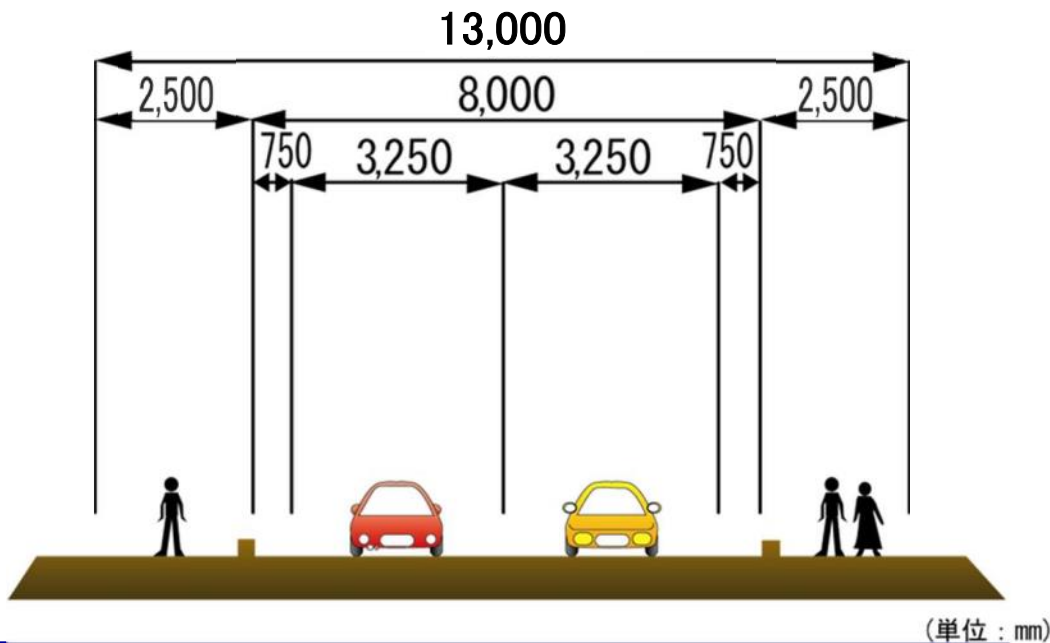
1. 事業の概要

(1) 国道410号久留里馬來田バイパスの概要

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200億円

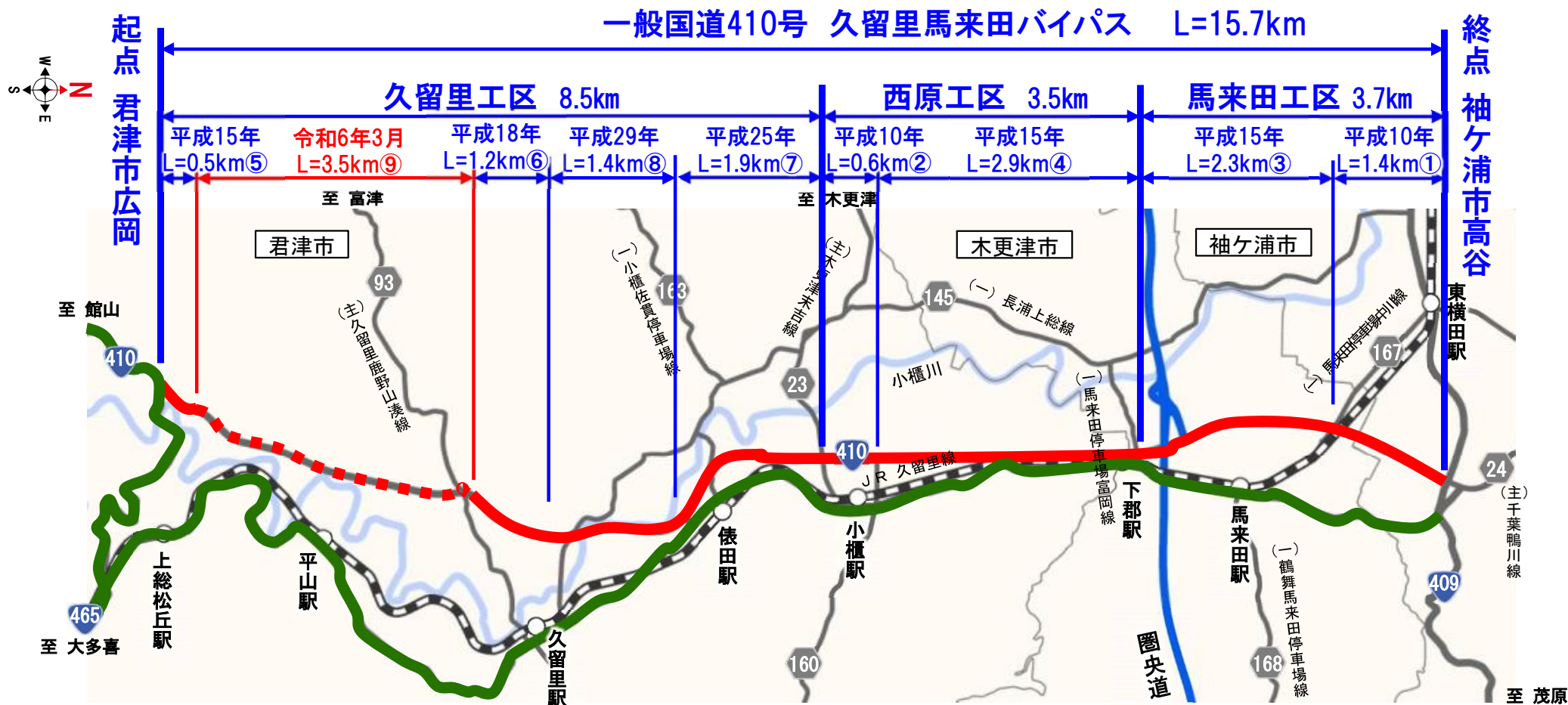
国道410号
久留里馬來田
バイパス
L=15.7km

計画横断面図



1. 事業の概要

(2) 事業の変遷



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10年 馬來田工区(1.4km)供用…①
 平成10年 西原工区(0.6km)供用…②
 平成15年 馬來田工区(2.3km)供用…③
 平成15年 西原工区(2.9km)供用…④

平成15年 大坂地先(0.5km)供用…⑤
 平成18年 向郷地先(1.2km)供用…⑥
 平成25年 俵田地先(1.9km)供用…⑦
 平成29年 富田～俵田(1.4km)供用…⑧
 令和6年3月 大坂～向郷(3.5km)供用(全線開通)…⑨

1. 事業の概要

(3) 整備状況

国道410号（旧道）

■ 線形不良区間



■ 松丘隧道



開通

国道410号久留里馬来田バイパス

■ 整備区間



■ 整備区間



(1) 緊急輸送道路

- [illegible]

特殊通行規制区間(6.9km)

特殊通行規制区間

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。

パトロール等により気象・現地の状況等により判断して危険が予想される場合に事前規制を実施する区間。

大戸見隧道事故 (H25. 1. 30)



2. 事業の必要性

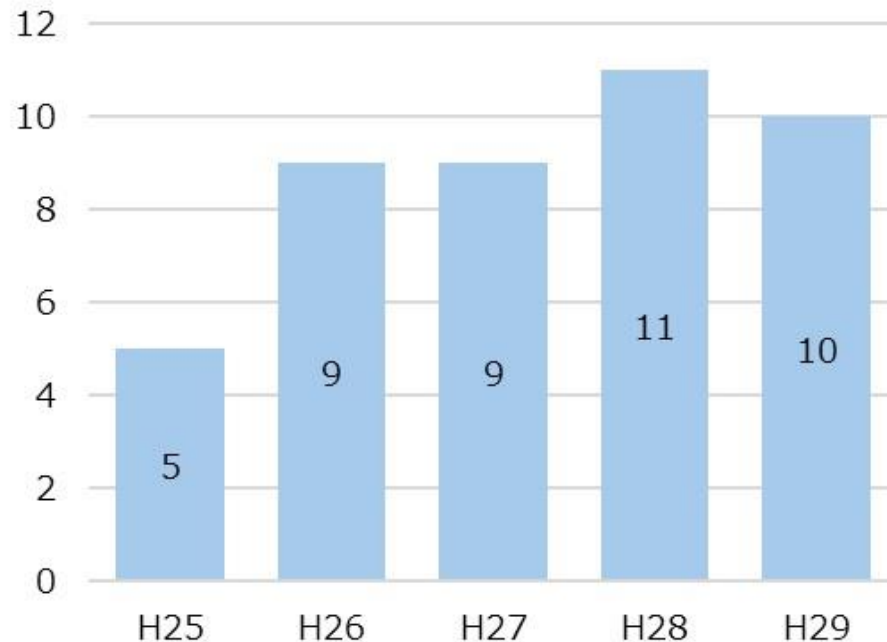
(2) 交通事故

- 旧道においては、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おり、平成25～29年の5年間では毎年9件程度の交通事故が発生している。

旧道区間の事故件数

(件)

毎年9件程度の交通事故が発生



出典)イタルダデータ

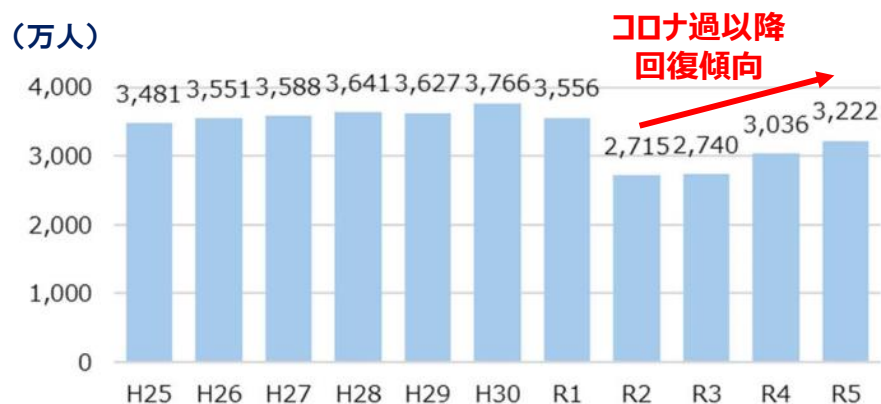


3. 事業の必要性

(3) 観光

- コロナ過前の令和元年度まで、南房総地域への観光客は年間約3,500万人を推移。
- 令和2年度にコロナ過の影響で急減したものの、近年は回復傾向にあり、地域観光の活性化に資するアクセス性の向上が必要となっている。

南房総地域の観光入込客 (延べ人数)

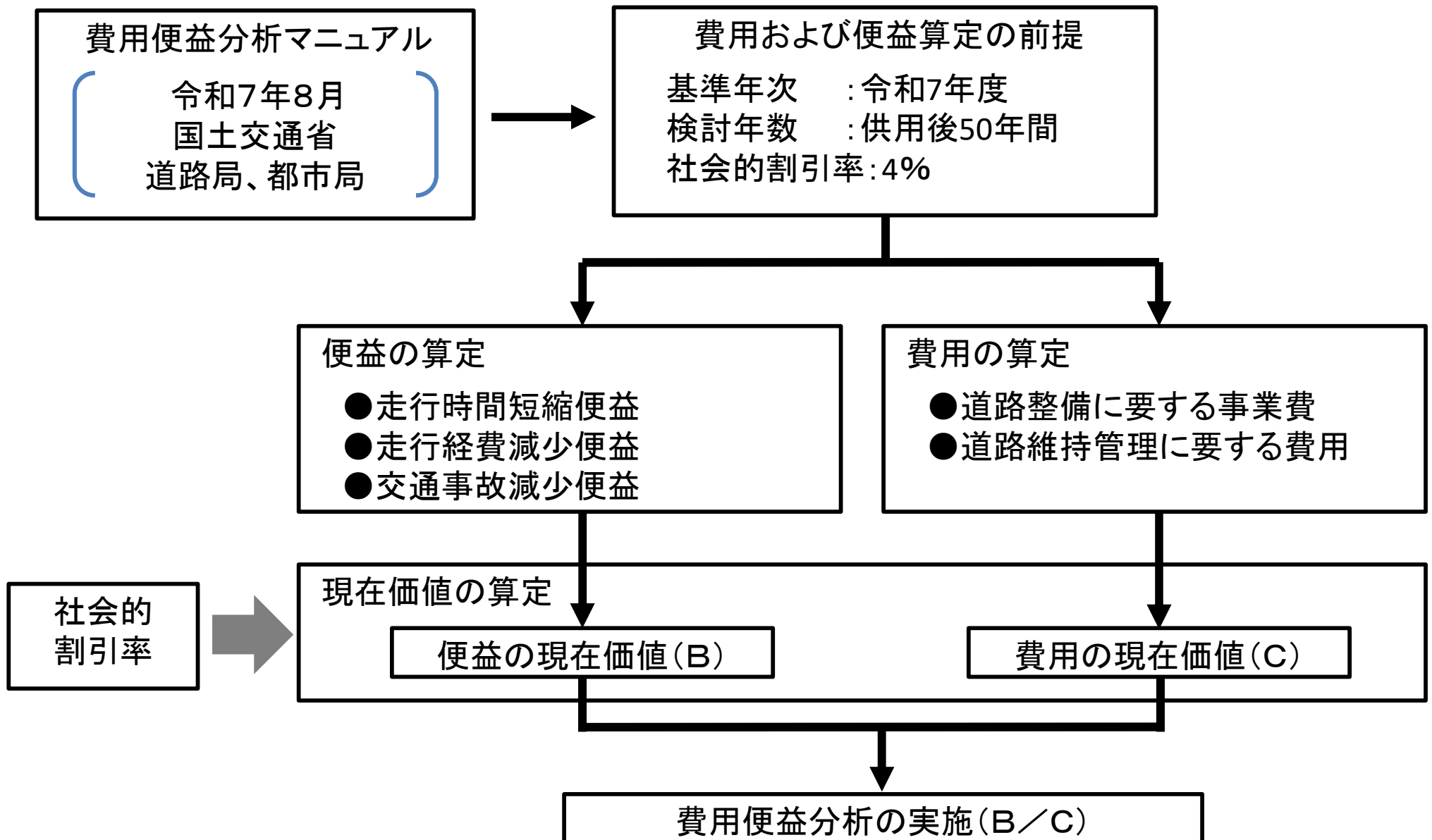


出典)千葉県観光入込調査



3. 事業全体の投資効率性（費用便益分析）

（1）費用便益比の算定方法



3. 事業全体の投資効率性（費用便益分析）

（2）費用便益比の算定結果

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)
	481億円	31億円	12億円	523億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1. 2
	420億円		32億円	451億円	

注1) 便益・費用については、基準年(令和7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値は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3. 事業全体の投資効率性（費用便益分析）

（3）費用便益比の過年度比較

B／Cの比較

	前回再評価（H30）	今回評価（R7）
費用便益マニュアル	平成30年2月版	令和7年8月版
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30年度	令和7年度
共用予定年次	令和5年度	令和5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22年度道路交通センサス	平成27年度道路交通センサス
交通量の推計時点	平成42年度	令和22年度
計画交通量	36～138（百台／日）	34～124（百台／日）
総便益（B）	412億円	523億円
総費用（C）	311億円	451億円
B／C	1.3	1.2

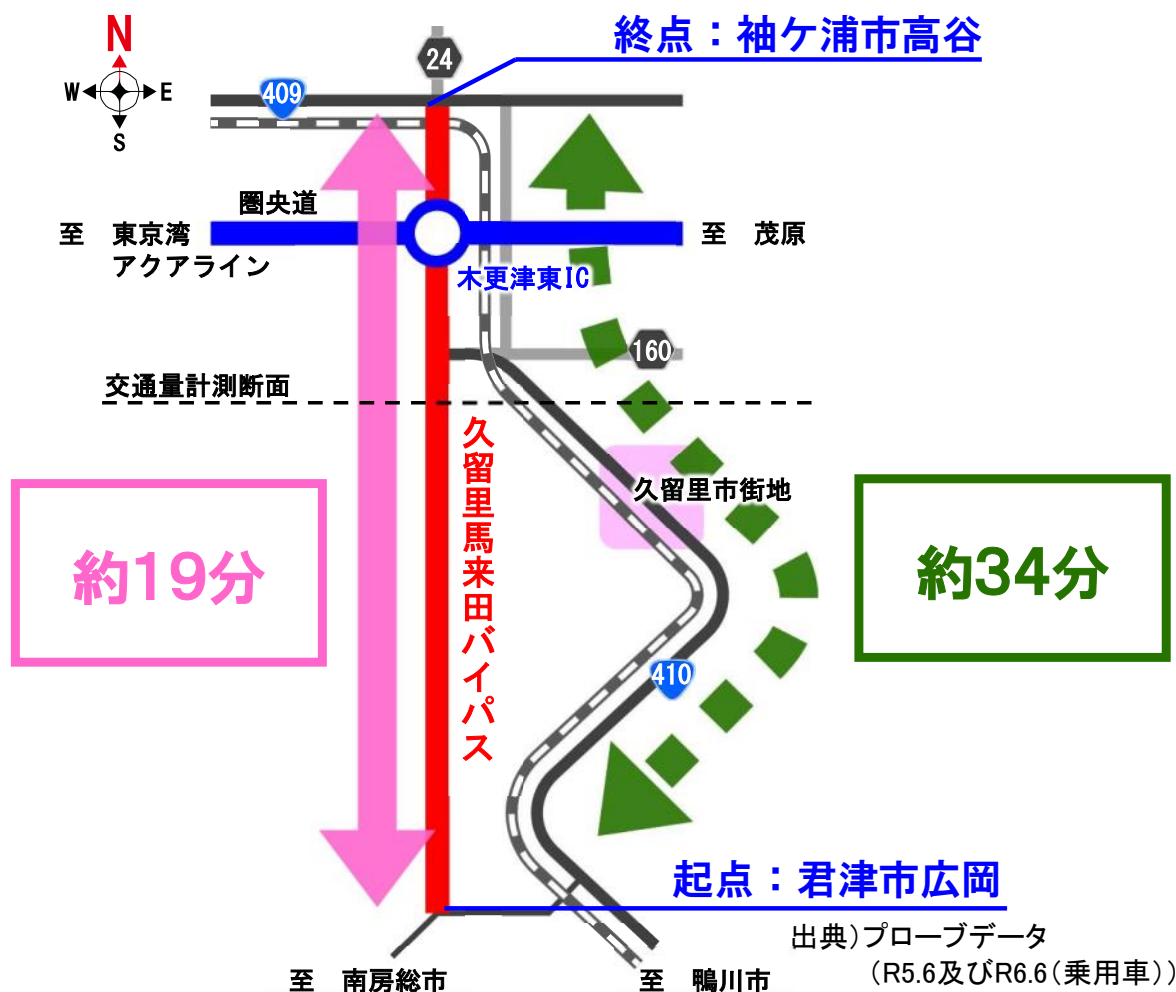
事業費の比較

	前回再評価（H30）	今回評価（R7）	備考
事業費	197億円	200億円	
うち工事費	150億円	153億円	
うち用地補償費	47億円	47億円	

4. 事業の効果の発現状況

(1) 時間短縮(交通の分散と走行時間の短縮)

- ・久留里馬来田バイパスの交通量は、全線開通前後で約121%と大きく増加している一方、旧道の交通量は約28%減少しており、旧道からバイパスへの転換が確認できる。
- ・市街地を通り、屈曲かつ幅員狭小区間が存在する旧道からの転換により、南房総地域内陸部における南北方向の移動の所要時間が約15分短縮している。



開通前後の断面交通量の変化



出典) 県単道路改良委託(久留里市場外・交通量調査)(R5,R6)

旧道からバイパスへの転換が進行

久留里馬来田バイパス全線の走行時間

バイパス開通以前 約34分
バイパス全線開通後 約19分

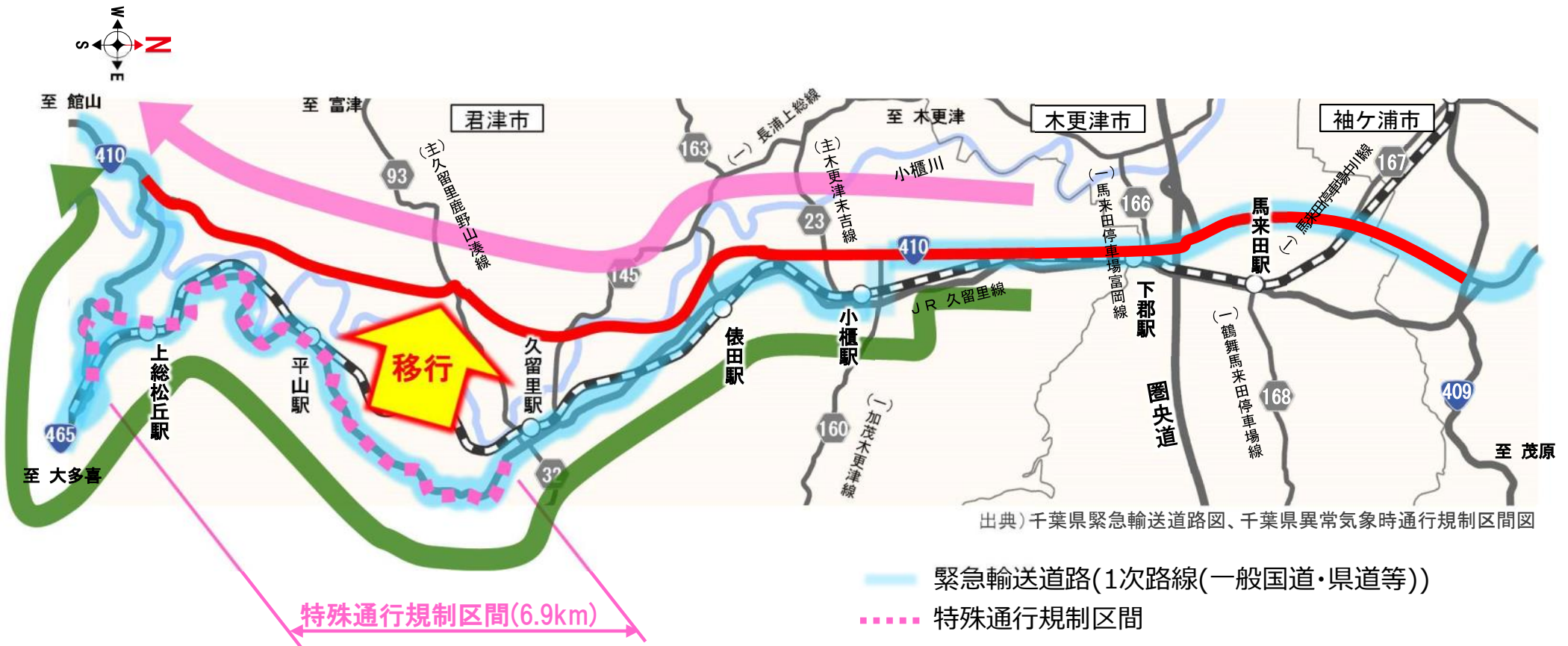
君津市広岡～袖ヶ浦市高谷
約15分の短縮

走行時間が大幅に改善

4. 事業の効果の発現状況

(2) 緊急輸送道路(信頼性の向上)

- ・対象区間は第一次緊急輸送道路となっているが、特殊通行規制区間に設定されており、過去に隧道の崩落事故も発生している。
- ・バイパスの供用により、特殊通行規制区間を含まない緊急輸送道路が確保された。



※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

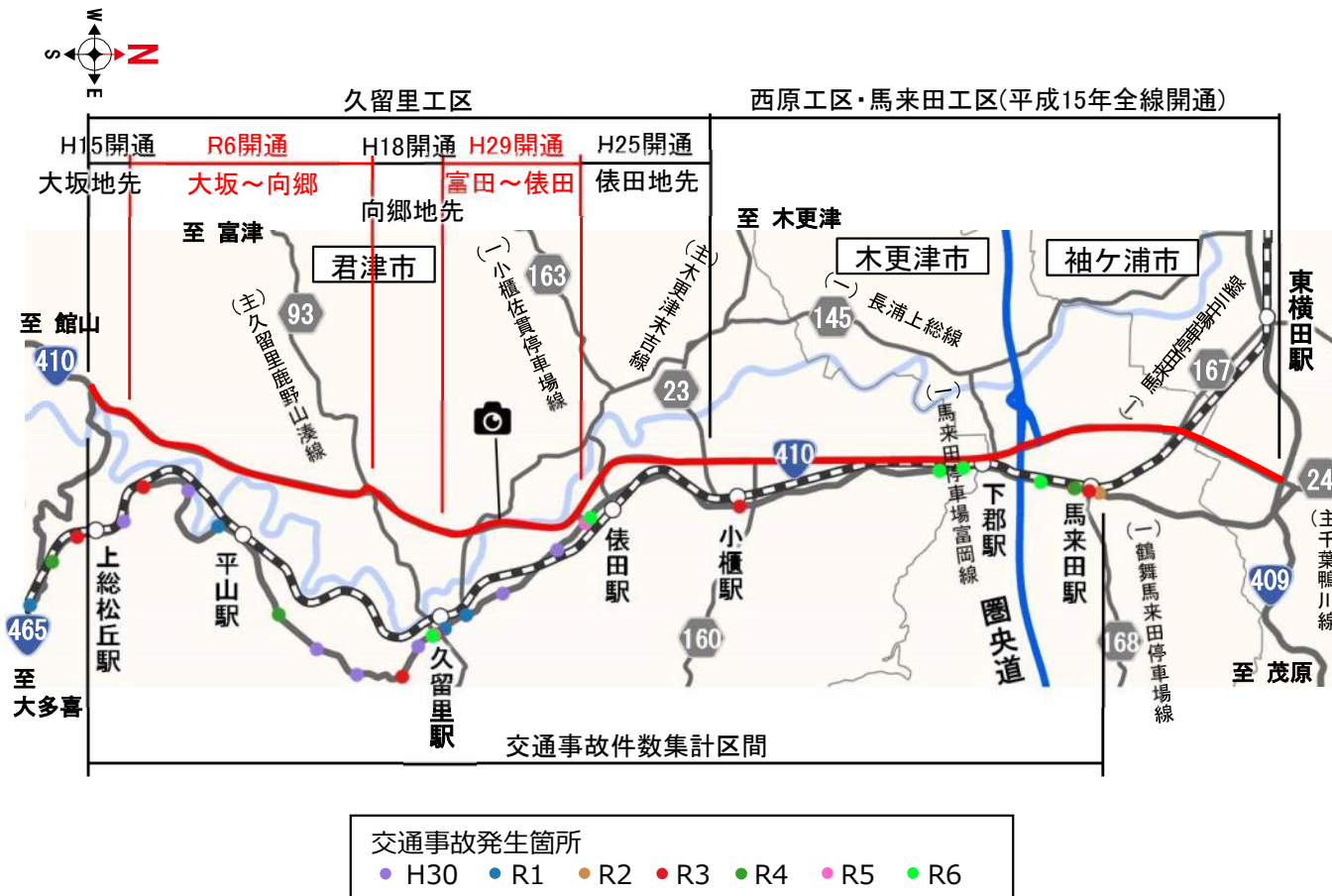
パトロール等により気象・現地の状況等により判断して危険が予想される場合に事前規制を実施する区間。

4. 事業の効果の発現状況

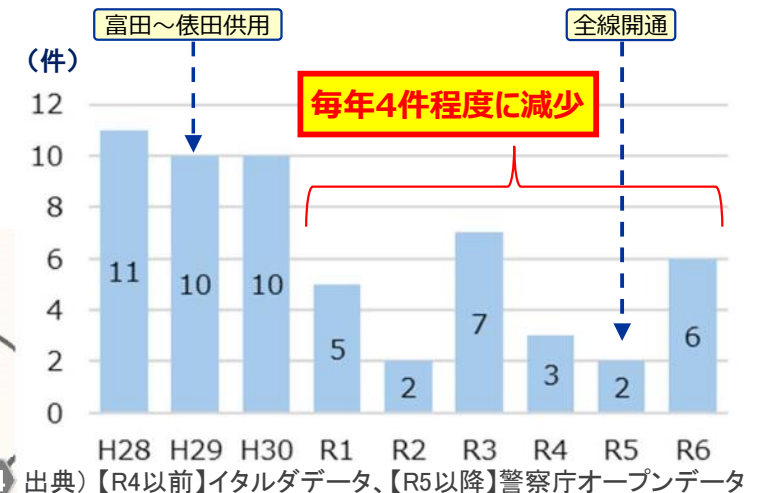
(3) 交通事故(安全性の向上)

- ・市街地を通り、狭小な幅員や急カーブが存在する旧道から、バイパス整備に伴い交通量の転換が進展。
- ・旧道の交通事故件数は、富田～俵田供用後となる平成30年以降、減少傾向にある。

旧道における交通事故発生状況（平成30年以降）



旧道における交通事故件数の変化



4. 事業の効果の発現状況

(4) 観光(利便性の向上)

- ・ 久留里馬来田バイパスの開通により、国道410号沿線の観光拠点へのアクセス性が向上した。
- ・ バイパス開通前後において南房総地域の観光入込客数や宿泊客数は増加している。
- ・ 観光関係事業者からも、バイパス開通に伴う来客数の変化等について、実感の声が挙げられている。



バイパス開通前後における南房総地域の観光入込状況

観光入込客数(延べ人数)



宿泊客数(延べ人数)



出典) 千葉県観光入込調査(※R6はR7.10.10時点速報値)



繁忙期の8月は、昨年に比べお客様が5,000名増加し、かなりの伸びを実感している。他の要因も考えられるものの、やはりバイパス開通の恩恵を大いに受けていると思う。

鴨川市の観光拠点 (R7.9ヒアリング)

木更津東ICからほぼ直進でアクセスが可能になり、木更津・市原方面からの利便性が飛躍的に向上した。

国道410号沿線の観光拠点 (R7.8ヒアリング)



新規のお客様が増え、周辺の道の駅と合わせて来訪するお客様が増えるなど、地域内の周遊が増えたと思われる。

国道410号沿線の観光拠点 (R7.9ヒアリング)

5. 事業実施による環境の変化

- ・ バイパス全線開通前後において、バイパスと旧道を合わせた対象区間全体の交通量が平日・休日ともに増加しており、また、対象区間を通行する交通の発着地にも広域化の傾向が見受けられ、周辺地域の活性化に寄与している。
- ・ 一方で、市街地を通る旧道の交通量はバイパスへの転換により減少しており、沿線市街地における交通事故リスクの減少に寄与している。
- ・ 君津市内の救急搬送において、覚知から医療機関等への搬送に30分以上要するケースが約9割を占める中、沿線の市街地から救命救急医療機関までの到達時間が短縮し、沿線地域における生活の安心に寄与している。

6. 社会経済情勢の変化

- ・ 大きな社会情勢の変化はみられない。

7. 今後の事後評価の必要性

- ・ 本事業の費用対効果（B／C）は1.2と算出され、1.0を上回っており、また、事業の目的に対する効果の発現も確認できていることから、改めて事後評価の必要性は無い。

8. 改善措置の必要性

- ・ 事業の目的に対する効果の発現も確認できていることから、今後の改善措置の必要性は無い。

9. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・ 事業の目的に対する効果の発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要はない。

10. まとめ

【対応方針(案)】 対応なし

【理 由】 事業の投資効果や目的に対する効果の発現状況が確認され、改善措置の必要性がないと判断されるため。