

事業番号3  
千葉県 県土整備  
公共事業評価審議会  
令和7年度 第4回

# 事業再評価

---

## 国道道路改築事業

### 一般国道409号 茂原一宮道路

令和7年12月22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

## (1) 計画の概要

計画概要

起点 : 長生郡長南町千田

終点 : 茂原市三ヶ谷

延長 :  $L = 7.2\text{km}$

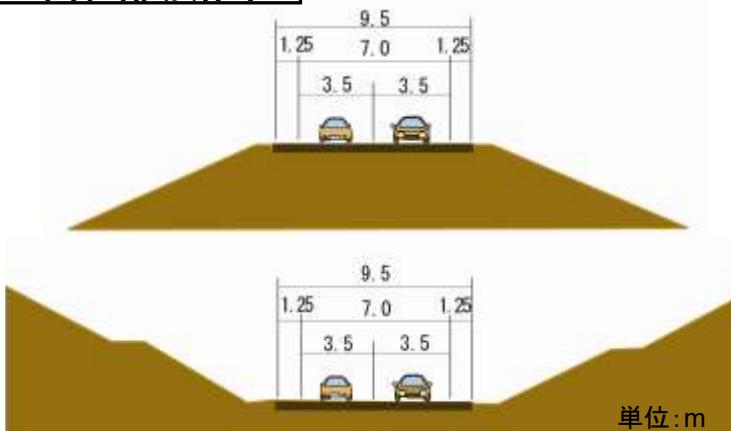
幅員 : W=9.5m(2車線)

道路規格：第3種第2級

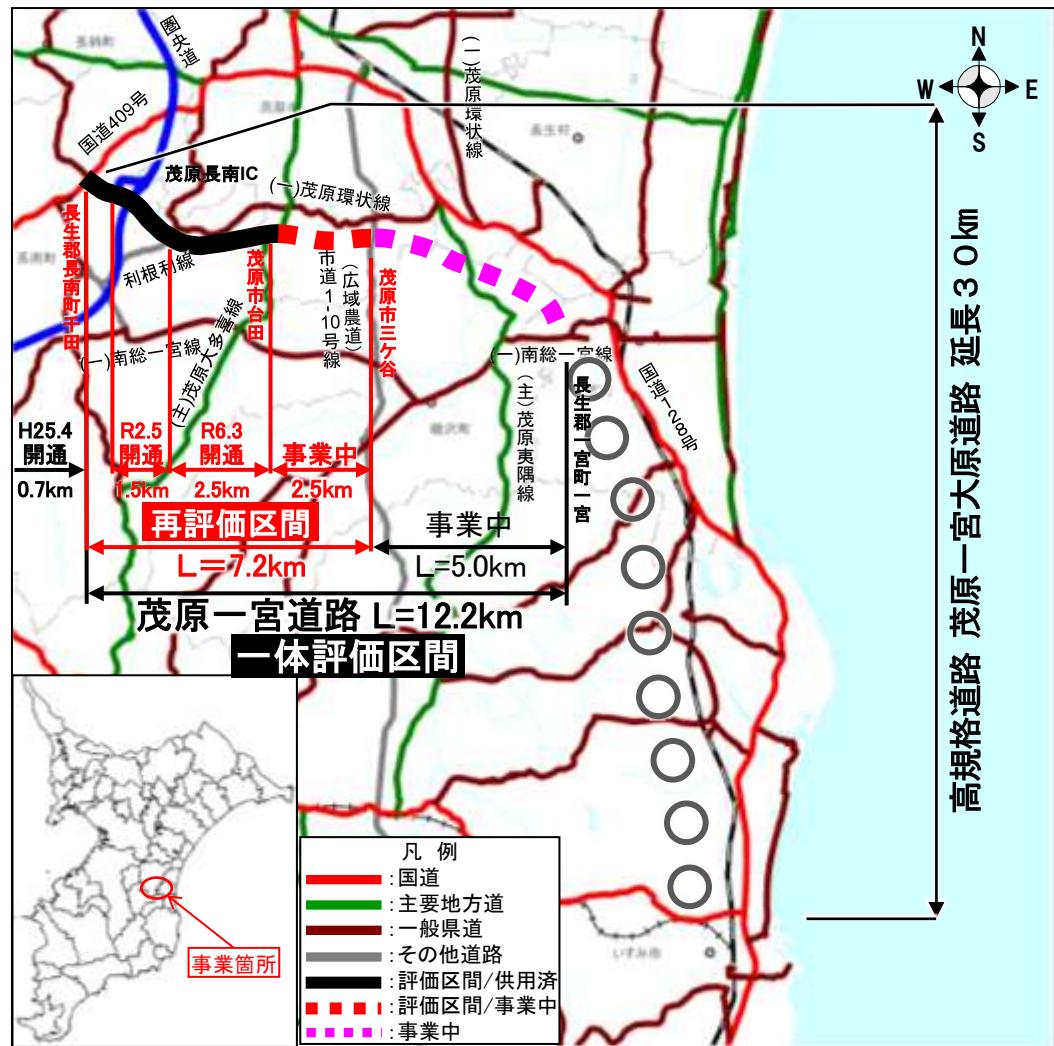
設計速度：60km/h

全体事業費：215.1億円

計画横断図



## 茂原一宮道路の位置



# 1. 事業の概要

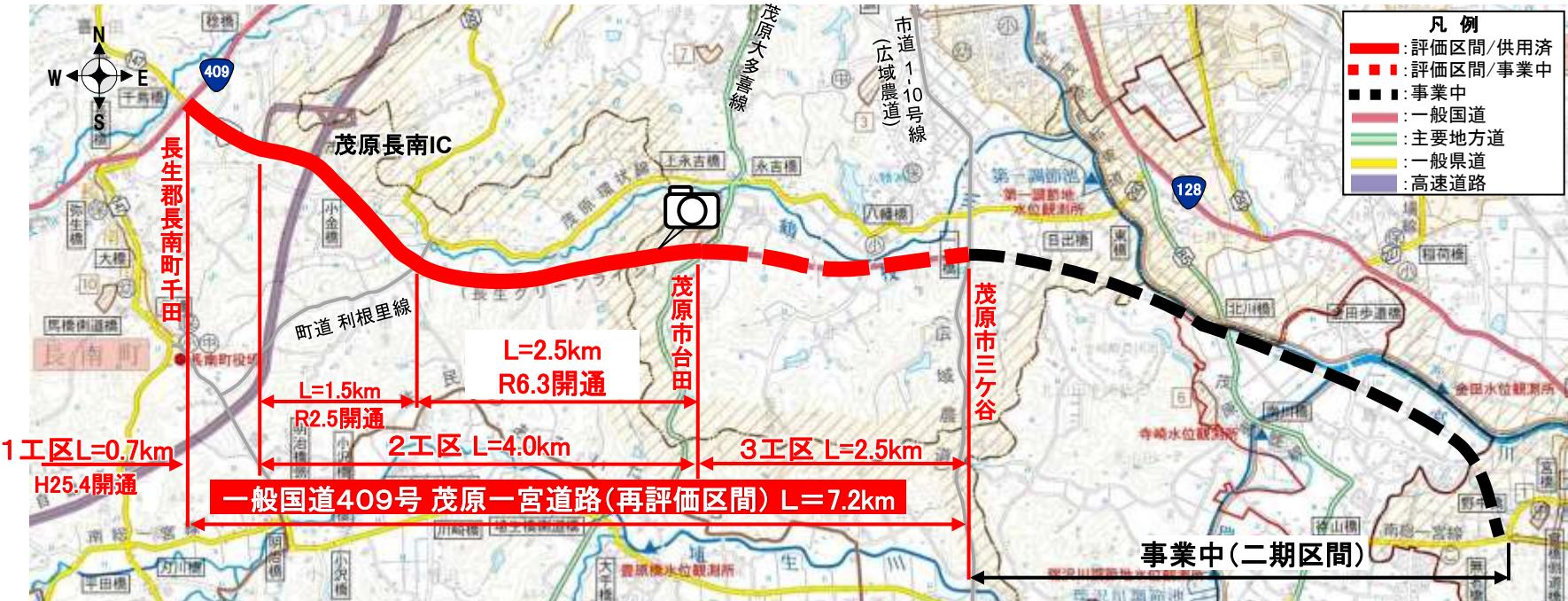
## (1) 計画の概要

- 茂原・一宮・大原道路の一部を構成する茂原一宮道路(長生グリーンライン)は、長南町から茂原市を経由して一宮町まで全線12.2kmの道路である。
  - 茂原・一宮・大原道路は、鴨川・大原道路、館山・鴨川道路とともに、首都圏中央連絡自動車道(以下「圏央道」という。)の整備効果を外房地域へ広く波及させ、観光の振興、防災力の強化を図るとともに、外房地域の骨格を形成する道路である。



## 2. 事業の進捗状況

### (1) 前回事業評価以降(令和4年度)の主な整備状況



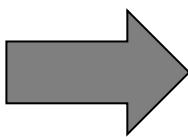
年度	茂原一宮道路 事業進捗状況
平成12年度	事業着手(再評価区間)
平成13年度	用地買収着手
平成14年度	工事着手
平成25年4月	1工区(国道409号～茂原長南IC 約0.7km)供用開始
令和2年5月	2工区(茂原長南IC～(町)利根里線 約1.5km)供用開始
令和5年度	事業着手(二期)
令和6年3月	2工区((町)利根里線～県道茂原大多喜線 約2.5km)供用開始
現在	用地買収、道路改良工を実施中 事業進捗率77%(令和7年度末予定)



## 2. 事業の進捗状況

### (2) – 1 事業費増加について

前回評価(R4再評価)  
約173.2億円



今回評価(R7再評価)  
約215.1億円(約41.9億円増)

項目	内容
工事費の増加 (41.9億円)	<ul style="list-style-type: none"><li>①盛土材料の変更(改良土)に伴う事業費の増加(26.2億円)</li><li>②市道の機能補償道路を整備するため、横断函渠を新設(4.9億円)</li><li>③地盤改良工の追加に伴う事業費の増加(7.4億円)</li><li>④労務費・資材コストの上昇による増加(3.4億円)</li></ul>

## 2. 事業の進捗状況

### (2)－2 事業費増加の要因①

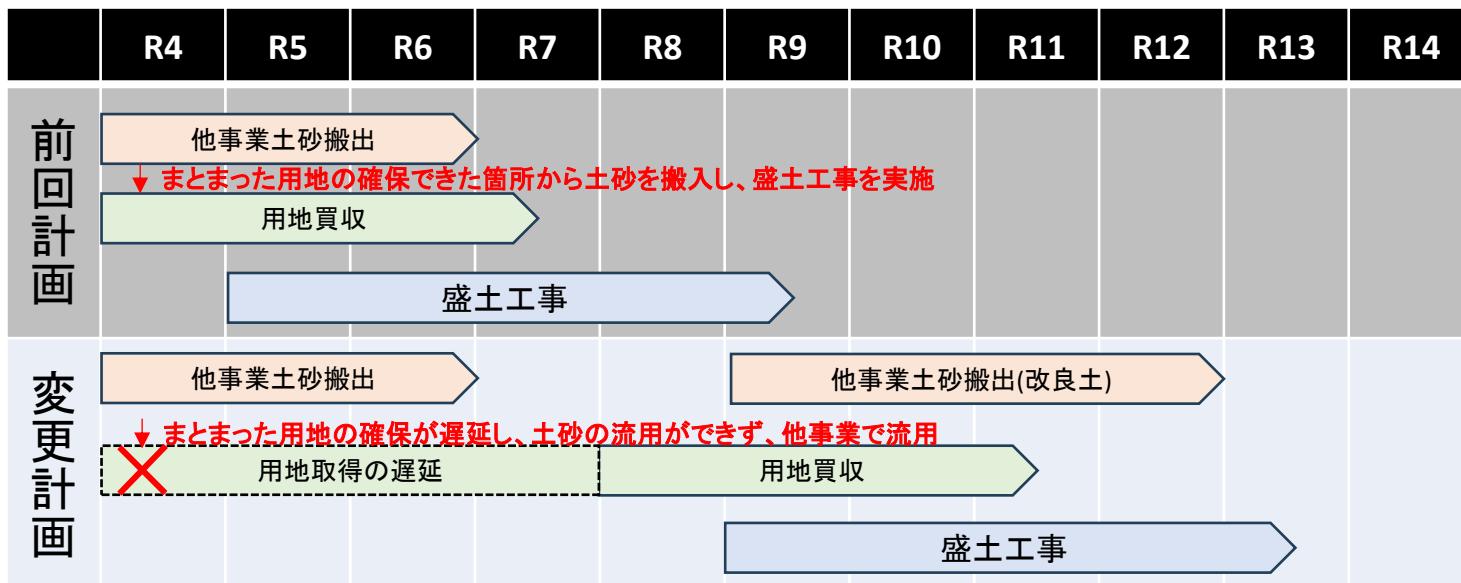
#### 盛土材料の変更(改良土)に伴う事業費の増加 (26. 2億円 増)

- 当初、他事業の工事で発生する土砂を流用する計画であったが、用地取得が遅延したことから流用できなくなったため、盛土材料を再検討した結果、近隣の工事で発生する土砂の改良土に変更する必要が生じた。

■位置図



必要土量(m³)	単価(円/m³)	費用(億円)
358,000	7,320	26. 2

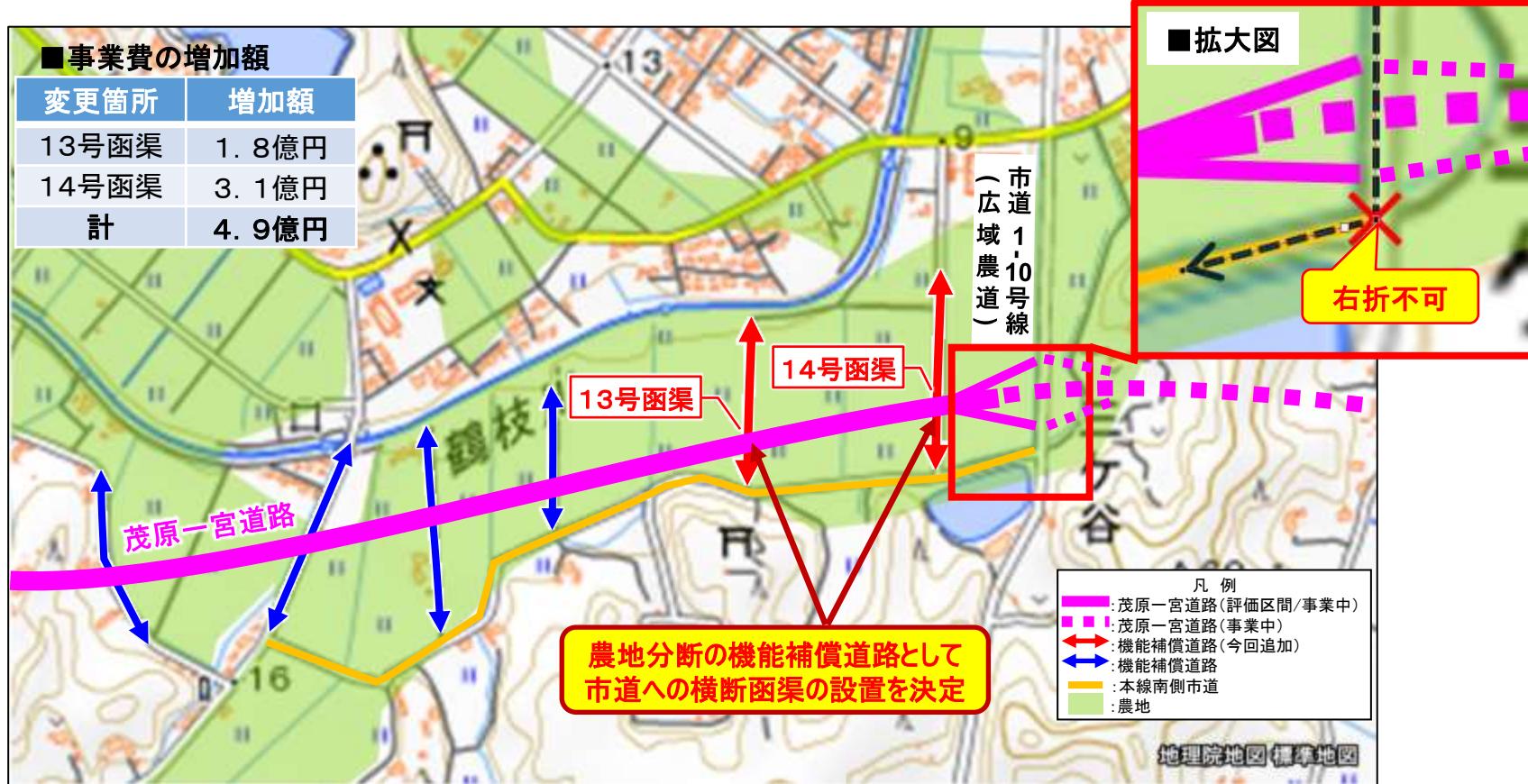


## 2. 事業の進捗状況

### (2)－2 事業費増加の要因②

市道の機能補償道路を整備するため、横断函渠を新設(4. 9億円 増)

- 当該道路の終点部において、地元地区や関係機関との協議の結果、地元から農地の分断を回避する強い要望があり、13号函渠、14号函渠を新設し、機能補償道路の整備を行う。



## 2. 事業の進捗状況

### (2)－2 事業費増加の要因③

#### 地盤改良工の追加に伴う事業費の増加(7. 4億円 増)

- 9号函渠、10号函渠及び5号橋橋梁背部の補強土壁において地質調査を実施したところ、軟弱地盤が確認されたことから、地盤改良工が必要となった。

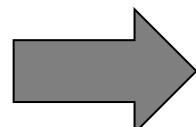
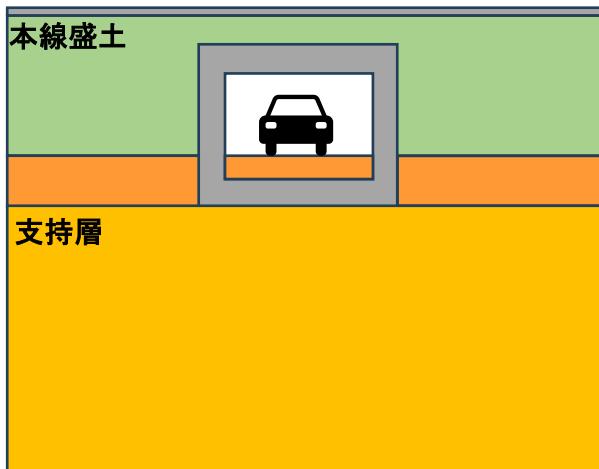


#### ■地盤改良工追加に伴う事業費の増加額

変更箇所	増加額
9号函渠	0. 6億円
10号函渠	2. 5億円
5号橋梁背面盛土区間	4. 3億円
計	7. 4億円

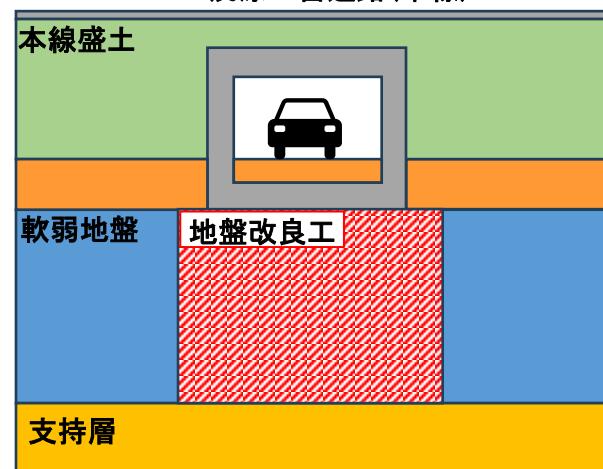
#### ■断面図(当初想定)

←茂原一宮道路(本線)→



#### ■断面図(変更)

←茂原一宮道路(本線)→



## 2. 事業の進捗状況

### (2)－2 事業費増加の要因④

#### 労務単価・資材コスト上昇による増加(3.4億円 増)

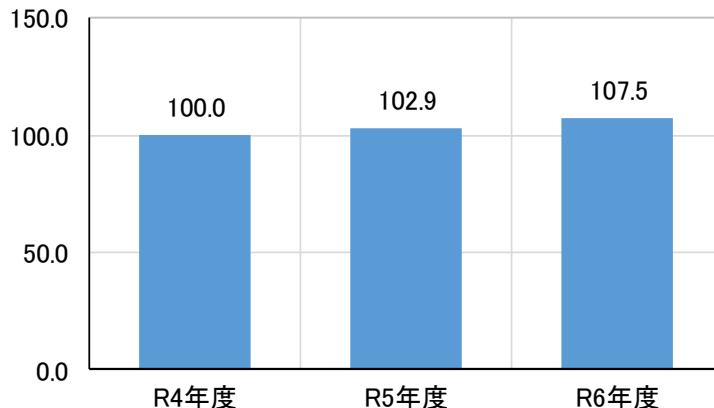
●建設費デフレーターによる令和13年度までの工事費上昇による事業費増	約2.7億円
●週休2日制度の取組による事業費増	約0.7億円
合計	約3.4億円

○ 残工事に対しての工事費割増  $33.6 \text{ 億円} (\text{残事業費等}) \times 1.08 = 36.3 \text{ 億円}$  増額 約2.7億円

○ 週休2日制度の取組割増  $33.6 \text{ 億円} (\text{残事業費等}) \times 1.02 = 34.3 \text{ 億円}$  増額 約0.7億円

労務単価・資材コスト上昇による増額合計  $2.7 \text{ 億円} + 0.7 \text{ 億円} = \text{約 } 3.4 \text{ 億円}$

#### ■建設工事費デフレーター



#### ■完全週休2日(土日)適用工事(令和7年時点)

経費	補正係数
労務費	1.02
共通仮設費率	1.02
現場管理費率	1.03
平均値	1.02

設計工事費デフレーター	R4年度	R5年度	R6年度
土木総合	100.0	102.9	107.5

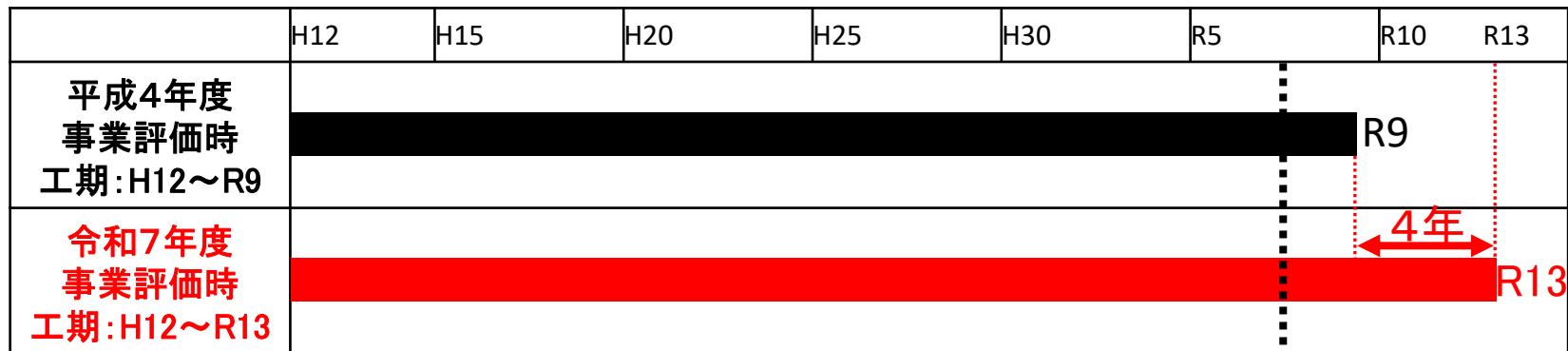
※令和4年度を基準に建設費デフレーターを設定

#### 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\\_250530.xlsx](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/jouhouka/content/defnendo_250530.xlsx)
- 工事における週休2日制度の取得に要する費用計上について(試行)：国土交通省(令和7年3月12日)  
<https://www.mlit.go.jp/tec/content/001873428.pdf>

## 2. 事業の進捗状況

### ○事業期間の延伸



R7現在

### 延伸理由

用地取得交渉が難航している箇所があることから、事業期間を令和9年度から令和13年度に延伸する。

### <参考>用地進捗状況(令和7年度末予定)

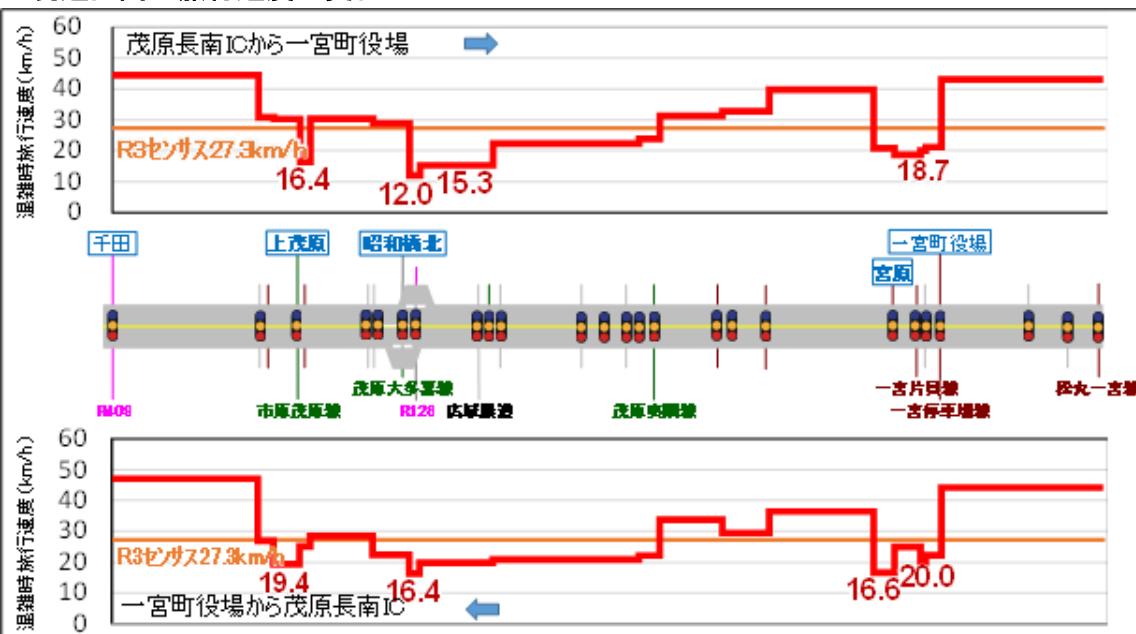
全 体	93%
1工区(国道409号～茂原長南IC) ※供用済	100%
2工区(茂原長南IC～茂原大多喜線) ※供用済	100%
3工区(茂原大多喜線～広域農道)	80%

# 3. 社会経済情勢

## (1) 渋滞の状況

- 現道の一般国道128号、一般国道409号では混雑時旅行速度が県平均(27.3km/h)を下回る区間が散見され、交通混雑が発生しており、また、混雑度が1.0を超える区間がある。
- また、(仮称)昭和橋北交差点は主要渋滞箇所に特定されている。

■現道区間の旅行速度の変化



出典: R3道路交通センサス混雑時旅行速度

■現道区間の混雑度と混雑時旅行速度の状況



■現道区間の渋滞状況



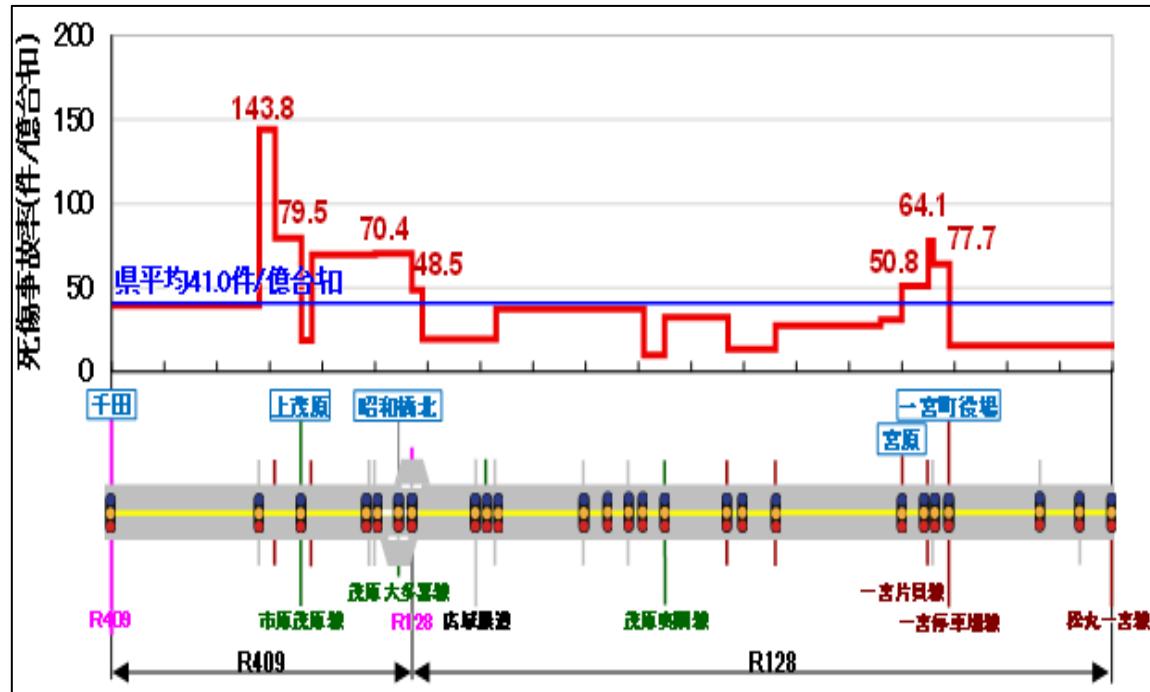
撮影地点: 上茂原交差点(茂原市上茂原地先)

### 3. 社会経済情勢

#### (2) 交通事故の状況

- 現道の一般国道128号、一般国道409号では、死傷事故率が県平均(41.0件/億台キロ)を著しく上回る区間がみられる。
- また、現道の交通事故の多くは渋滞が要因の一つである追突事故が約5割を占めている。

■ 現道区間の死傷事故率の変化

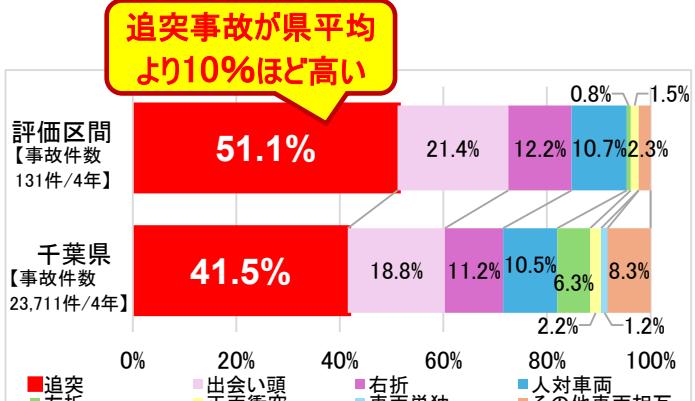


出典: 交通事故統合データベース(R1~R4)

■ 現道区間の交通事故の発生状況について



■ 現道区間の事故類型



出典: 交通事故統合データベース(R1~R4)

# 4. 事業の投資効果

## (1) 費用便益比の算定

### 費用便益分析マニュアル

令和7年8月  
国土交通省  
道路局 都市局

#### ■費用および便益算定の前提

基準年次 : 令和7年度  
検討年数 : 供用後50年間  
社会的割引率 : 4%

デフレータ

社会的割引率

#### ■便益の算定

- 走行時間短縮便益
- 走行経費減少便益
- 交通事故減少便益

#### ■費用の算定

- |             |              |                |
|-------------|--------------|----------------|
| 道路整備に要する事業費 | 道路維持管理に要する費用 | 道路構造物の更新に要する費用 |
|-------------|--------------|----------------|

#### ■現在価値の算定

便益の現在価値 (B)

費用の現在価値 (C)

費用便益分析の実施 (B/C)

# 4. 事業の投資効果

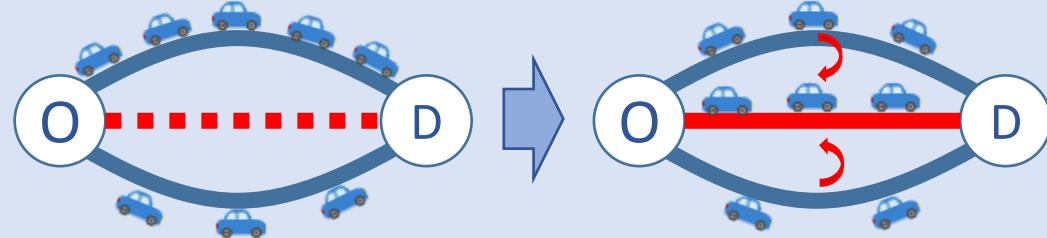
## (2) 便益の算定方法

### 交通流の推計

道路整備の有無によるそれぞれの交通量、走行速度等を推計

整備無 (without)

整備有 (with)



### 走行時間短縮便益

= 道路整備無の走行時間の価値 - 道路整備有の走行時間の価値  
(without) (with)

+

### 走行経費減少便益

= 道路整備無の走行経費 - 道路整備有の走行経費  
(without) (with)

+

### 事故減少便益

= 道路整備無の交通事故損失額 - 道路整備有の交通事故損失額  
(without) (with)

||

### 総便益 (B)

## 4.事業の投資効果

### (3)費用便益比の算定結果

B/Cの  
比較

	今回再評価(R7)	前回再評価(R4)	備考
費用便益マニュアル	令和7年8月版	令和4年2月版	最新の原単位への更新
対象延長	7.2km	7.2km	
基準年次	令和7年度	令和4年度	
供用予定年次	令和13年度	令和9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27年度 道路交通センサス	平成27年度 道路交通センサス	基礎データの更新 (現況ネットワークの見直し)
計画交通量	108~159(百台/日)	97~139(百台/日)	
総便益(B)	357億円	311億円	基礎データの更新 基準年次の更新
総費用(C)	298億円	225億円	事業費の増加
B/C	1.2	1.4	

事業費  
の比較

	今回再評価(R7)	前回再評価(R4)	備考
事業費	215.1億円	173.2億円	41.9億円増加

## 4. 事業の投資効果

### (4) 費用便益比(個別評価:再評価区間)

#### 【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)
	337億円	16億円	4億円		
費用 (C)	事業費	維持管理費	総費用	298億円	1.2
	290億円	9億円	298億円		

#### 【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)
	235億円	2億円	1億円		
費用 (C)	事業費	維持管理費	総費用	43億円	5.5
	40億円	3億円	43億円		

基準年:令和7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(走行時間の短縮)

- 一宮海水浴場や2020東京オリンピックのサーフィン会場である釣ヶ崎海岸を有する一宮町では、圏央道(東金・木更津間)の開通後、サーフィンを目的とした来客が増加している。
- 茂原一宮道路の供用により釣ヶ崎海岸から圏央道の茂原長南ICまでの所要時間が約14分短縮され、観光・物流などの産業活動に寄与する。

■長生地域の主な観光施設(1万人以上)



2020東京オリンピック会場  
釣ヶ崎海岸



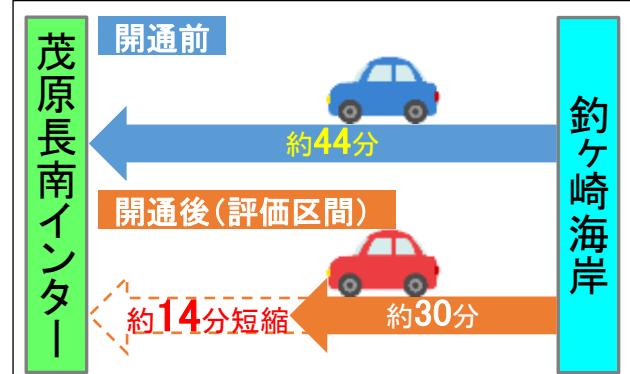
出典:千葉県HP、一宮町HP

凡 例

- △:開通前の利用経路
- △:開通後の利用経路
- :茂原一宮道路(評価区間/供用済)
- :茂原一宮道路(評価区間/事業中)
- :茂原一宮道路(事業中)
- :主要観光施設(10万人以上)
- :主要観光施設(10万人未満)
- :国道
- :主要地方道

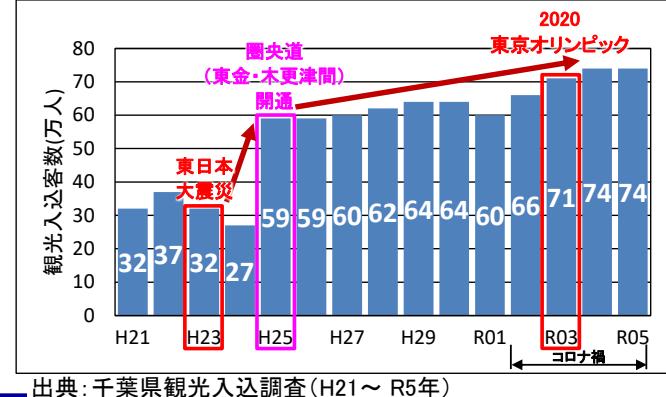
出典:R5千葉県観光入込調査

■所要時間の短縮(釣ヶ崎海岸までの所要時間)



※開通前: R3道路交通センサス混雑時旅行速度  
開通後: 事業区間は60km/hを使用

■一宮町(サーフィン)の観光入込客数の推移



# 4. 事業の投資効果

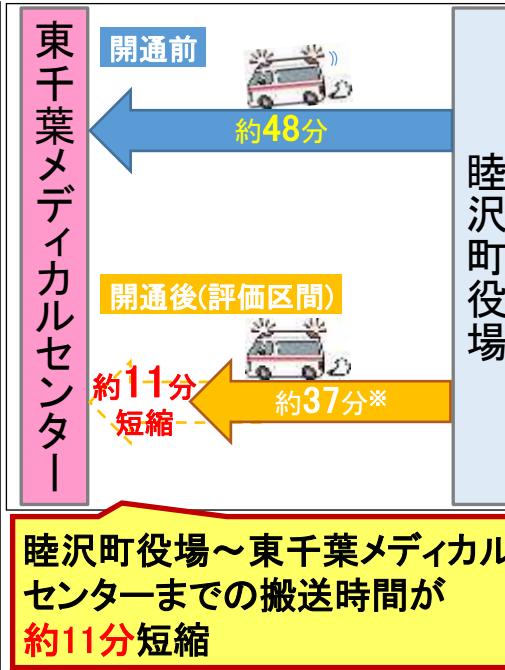
## (6) 救急医療活動の支援(便益の算定に含まれていない効果)

- 茂原一宮道路の整備により、睦沢町役場～東千葉メディカルセンターまでの搬送時間が短縮することから、救命率の向上に寄与する。
- 搬送時間が11分短縮されることで、多量出血による重症患者の救命率が約18%向上する。

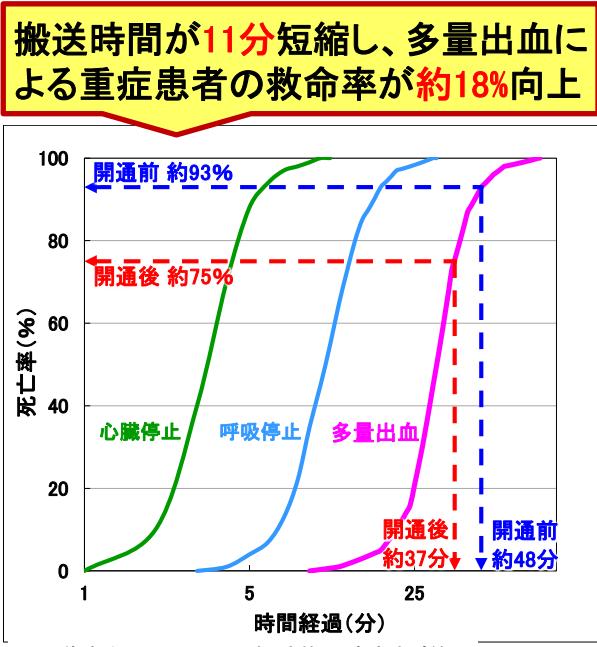
### ■ 東千葉メディカルセンターへの30分到達圏域の拡大



### ■ 搬送時間の短縮



### ■ 搬送時間の短縮による救命率の向上



※開通前: R3道路交通センサス混雑時旅行速度  
開通後: 事業区間は60km/hを使用



消防本部の声  
(R4.1ヒアリングより)

- ・現在の開通区間だけでも十分早く移動できるようになったと感じています。
- ・茂原市三ヶ谷から一宮町一宮まで延伸されれば、救急搬送時のルートとして利用されると考えられます。

# 4. 事業の投資効果

## (7) 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)

- 一般国道128号、一般国道409号は長生地域の東西を結ぶ主要な幹線道路であるが、交通混雑が発生している状況である。
- 茂原一宮道路の整備により、長生地域を東西に結ぶ緊急輸送道路ネットワークの強化が図られる。

### ■長生地域の緊急輸送道路の状況



出典:千葉県観緊急輸送道路図(令和3年3月)

### 供用開始前



### 供用開始後（別ルートの確保）

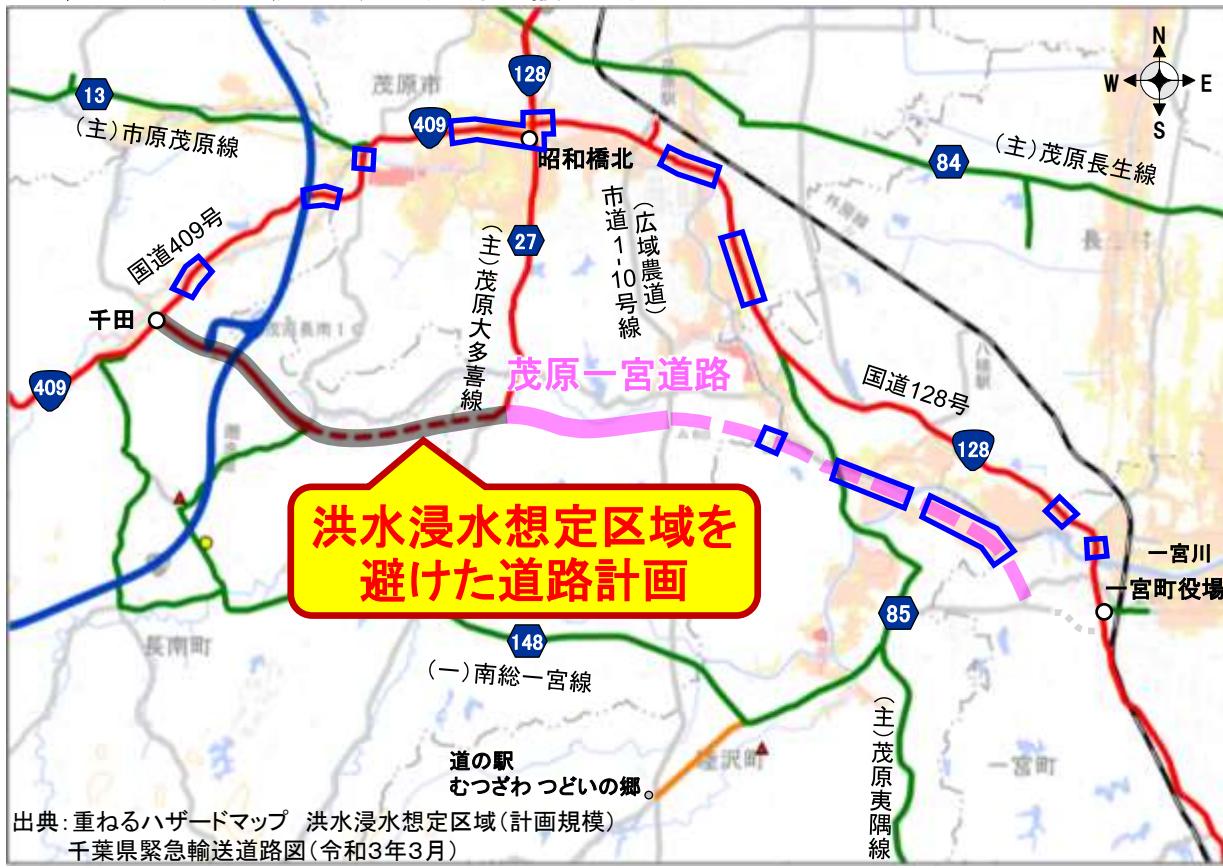


# 4. 事業の投資効果

## (8) 地域防災機能の強化

- 茂原一宮道路の整備により長生地域を東西に結ぶ緊急輸送道路ネットワークの強化が図られる。
- 評価区間は、洪水による浸水想定区域を避けたルートや盛土・橋梁構造を中心とした計画により、災害などに強い道路であり、災害発生時のリダンダンシーが向上する。

■長生地域の洪水浸水想定区域と緊急輸送道路の状況



■河川が氾濫した際に浸水  
が想定される水深



凡 例	
■	浸水想定区域の通過区间
■	茂原一宮道路(評価区间/供用済)
■	茂原一宮道路(評価区间/事業中)
■	茂原一宮道路(事業中)
緊急輸送道路	
■	高規格幹線道路等【1次路線】
■	供用 計画 一般国道(指定外)、県道等【1次路線】
■	一般国道、県道等【2次路線】
■	県道、市町道等【3次路線】

## 5. コスト縮減

---

### コスト縮減への取り組み

- 新技術・新工法等の積極的な活用を図り、コスト縮減に努めながら、事業を推進していく。

## 6. 対応方針(案)

### 【理由】

○費用便益比(B／C)⇒『1. 2』

○整備効果

- ・交通の転換による並行する現道区間の渋滞緩和や交通事故の減少
- ・道路の新設による走行時間の短縮
- ・長生地域の救急医療活動の支援の強化
- ・長生地域の東西を結ぶ緊急輸送道路ネットワークの強化
- ・長生地域の防災機能の強化

**事業を継続し、効果の早期発現を目指す**