

事業番号1  
千葉県 県土整備  
公共事業評価審議会  
令和4年度 第2回

# 事業再評価

---

## 社会資本整備総合交付金事業 一般国道296号 八千代バイパス

令和4年12月21日

千葉県 県土整備部 道路整備課

---

---

# 目次

---

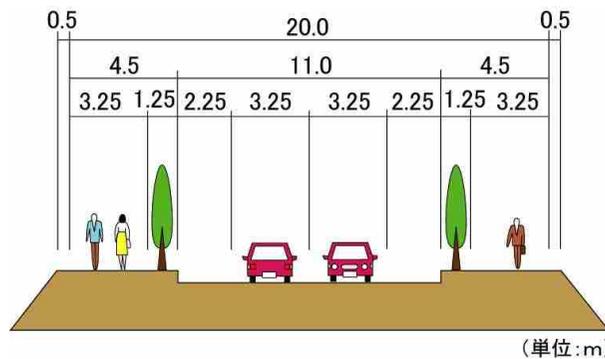
1. 事業の概要
2. 事業の進捗状況
3. 社会経済情勢
4. 事業の投資効果
5. コスト縮減
6. 対応方針(案)

# 1. 事業の概要

起 点: 佐倉市上座地先  
 終 点: 八千代市米本地先  
 延 長: L=5.2km  
 幅 員: 20.00m  
 道路規格: 第4種第1級  
 設計速度: 60km/h  
 全体事業費: 約110億円



計画横断面図



# 2. 事業の進捗状況

## (1) 前回事業評価以降の主な整備状況



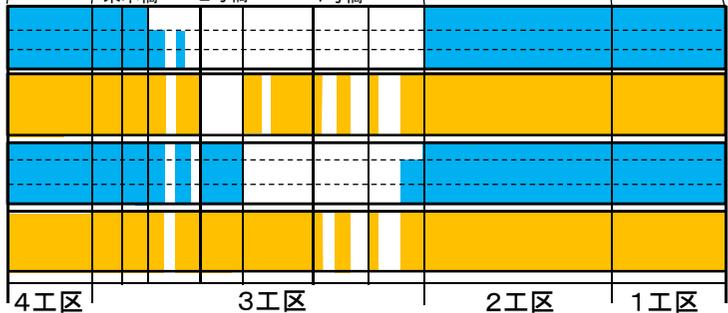
昭和56年度都市計画決定  
 平成 2年度事業化  
 平成 3年度用地買収着手  
 平成12年度工事着手  
 平成20年1月 4工区0.7km 供用  
 平成24年3月 2工区2.2km 供用  
 平成27年3月 1工区0.8km 供用

事業進捗率 79.9% (事業費ベース)  
 用地進捗率 97.5% (面積ベース)  
 【令和4年度末】



前回  
評価時

今回  
評価時  
R4



工事	舗装 路床 路体
用地	
工事	舗装 路床 路体
用地	

工事進捗率	73% (事業費ベース)
用地取得率	95% (面積ベース)
工事進捗率	80% (事業費ベース)
用地取得率	98% (面積ベース)

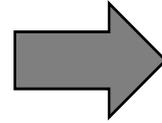
凡例

■ (Blue)	工事中・工事完了
■ (Yellow)	用地取得済
□ (White)	用地未取得・工事未着手

## 2. 事業の進捗状況

### (2) - 1 事業費増加について

前回評価(H29再評価)  
約98億円



今回評価(R4再評価)  
約110億円(約12億円増)

項目	内容
工事費の増加 (11.7億円)	①橋梁下部工の軟弱地盤対策及び土留工の追加(増額 5.5億円) ②調整池の整備の追加(増額 6.2億円)

## 2. 事業の進捗状況

### (2) - 2 事業費増加の要因①

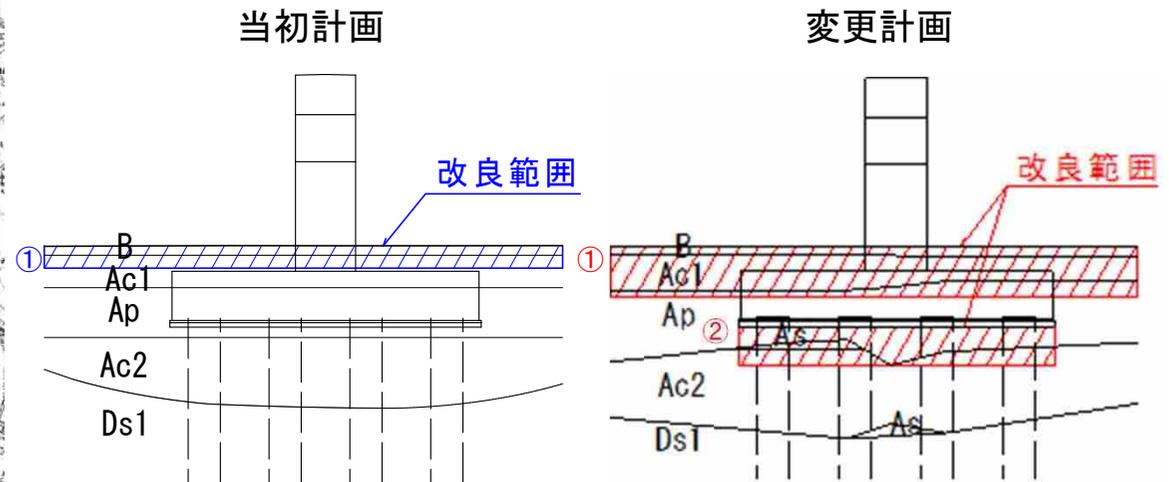
#### 橋梁下部工の軟弱地盤対策及び土留工の追加(5.5億円増)

実施設計に伴い、下部工計画箇所において、追加の地質調査や土質試験を実施したところ、当初想定より軟弱地盤が厚いことが確認されたことから、地盤改良範囲の追加や下部工施工時の土留工を追加したことにより、事業費を増額するもの。



橋梁の計画位置

#### ■地盤改良範囲の見直し



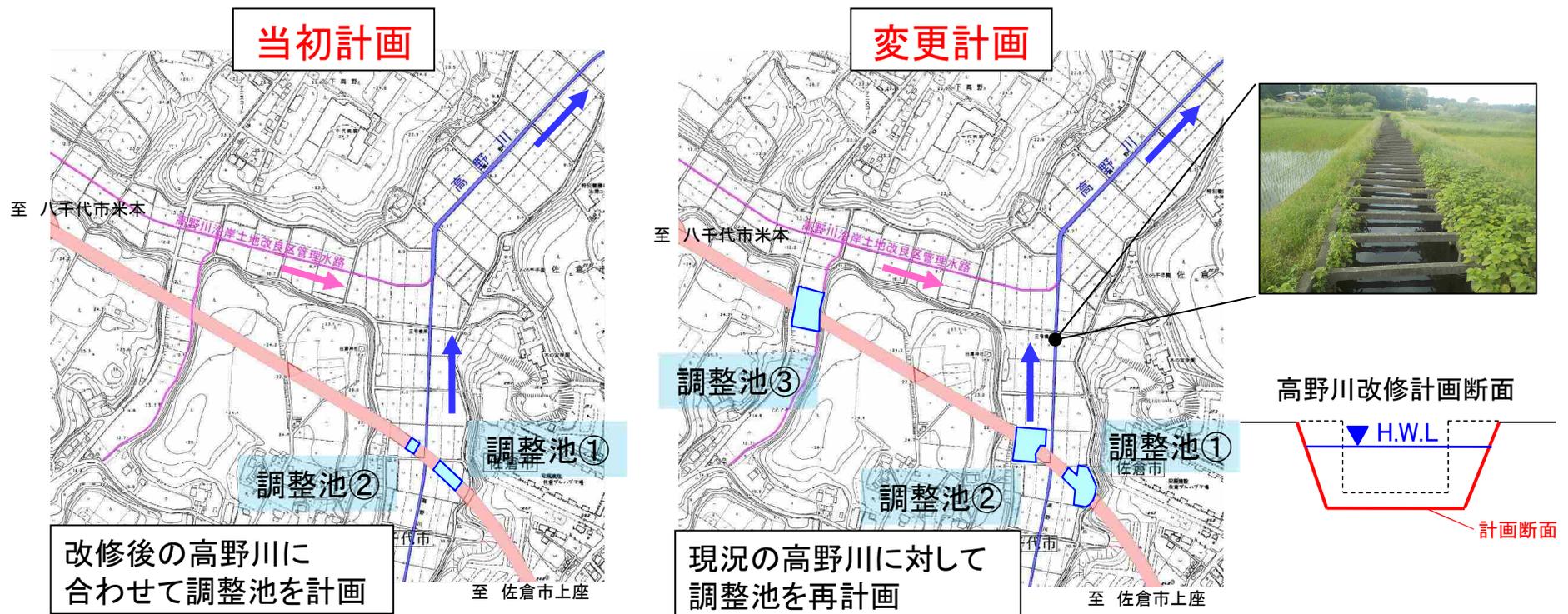
- ①機械施工時の地耐力確保のための地盤改良範囲の見直し
- ②フーチング施工時の沈下対策のための地盤改良の追加

# 2. 事業の進捗状況

## (2) - 2 事業費増加の要因②

### 調整池の整備の追加(6.2億円増)

八千代バイパス整備に伴う道路排水について、当初、接続先である高野川の改修計画に合わせて調整池を計画していたが、河川改修計画の進捗や近年の豪雨による周辺農地への冠水被害の状況を踏まえ、河川管理者である八千代市との協議により、現況の高野川の流下能力に見合う放流量となるよう、計画が変更となり、事業費を増額するもの。



## 2. 事業の進捗状況

### ○事業期間の延伸



R4現在

#### 延伸理由

未供用区間の3工区の用地取得を進めているが、用地取得に時間を要したことから事業期間を延伸する。

<参考> 用地進捗状況(令和3年度末)

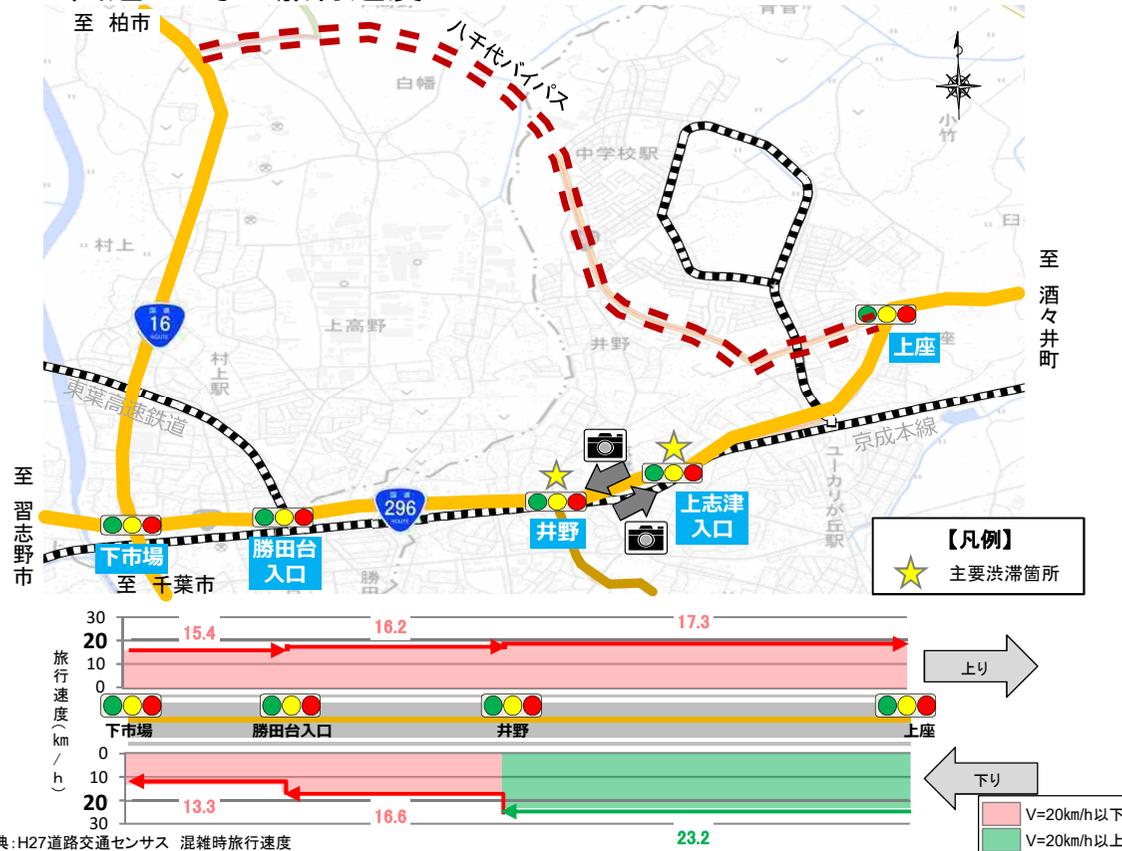
全体	97.5%
1工区 ※供用済	100%
2工区 ※供用済	100%
3工区	92.6%
4工区 ※供用済	100%

# 3. 社会経済情勢

## (1) 渋滞の状況

- ・ 現道の国道296号のうち、下市場交差点～井野交差点間の旅行速度は20km/hを下回っており、混雑している。
- ・ 国道296号の井野交差点、上志津入口交差点が主要渋滞箇所。

■ 国道296号の旅行速度



■ 国道296号の渋滞状況



国道296号(井野交差点西側)



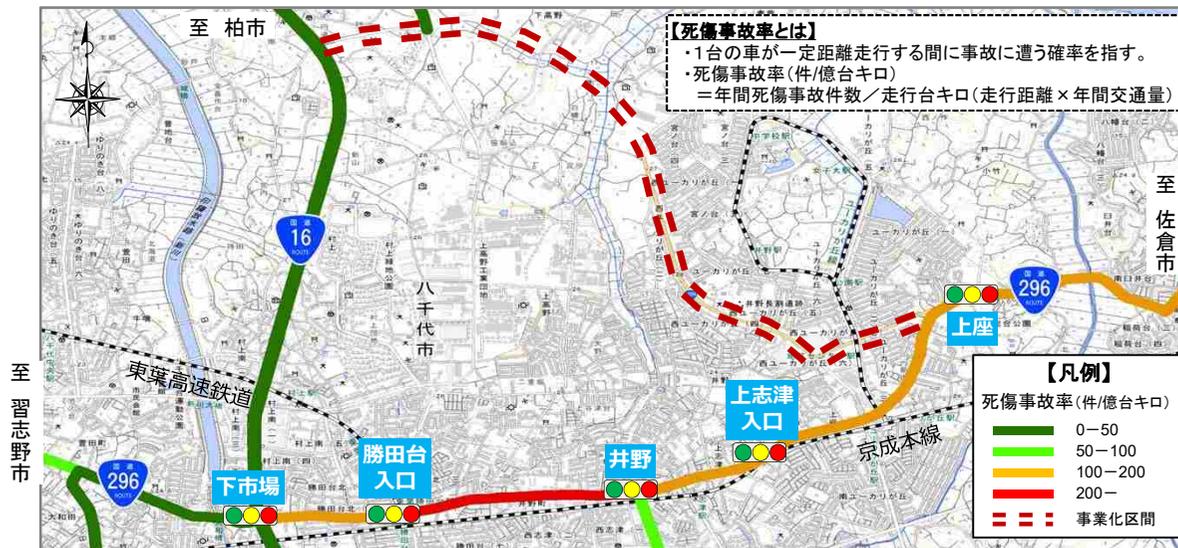
国道296号(上志津入口交差点西側)

# 3. 社会経済情勢

## (2) 交通事故の状況

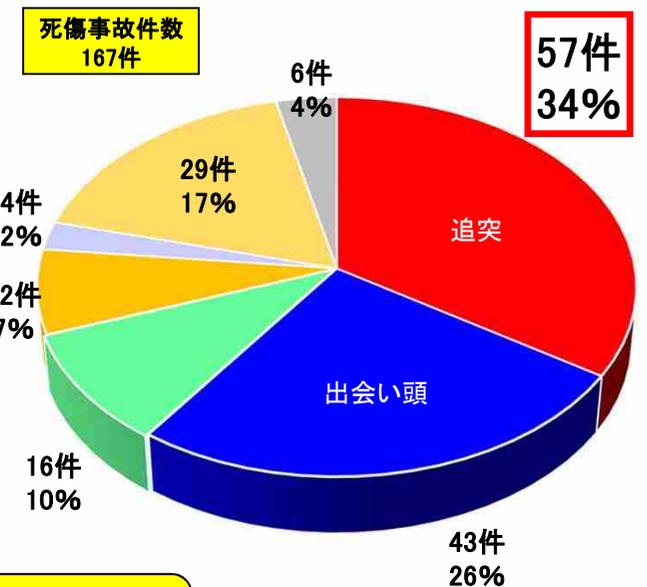
- ・ 国道296号(八千代バイパス並行区間)の死傷事故率は、県全体の約3.2倍。  
特に、勝田台入口交差点～井野交差点間は約5.1倍で非常に危険。
- ・ 渋滞が起因する追突事故が多発。

### ■ 八千代市・佐倉市の事故発生状況



### ■ 事故類型別の死傷事故件数割合

国道296号(八千代バイパス並行区間)



### ■ 国道296号(八千代バイパス並行区間)における死傷事故率



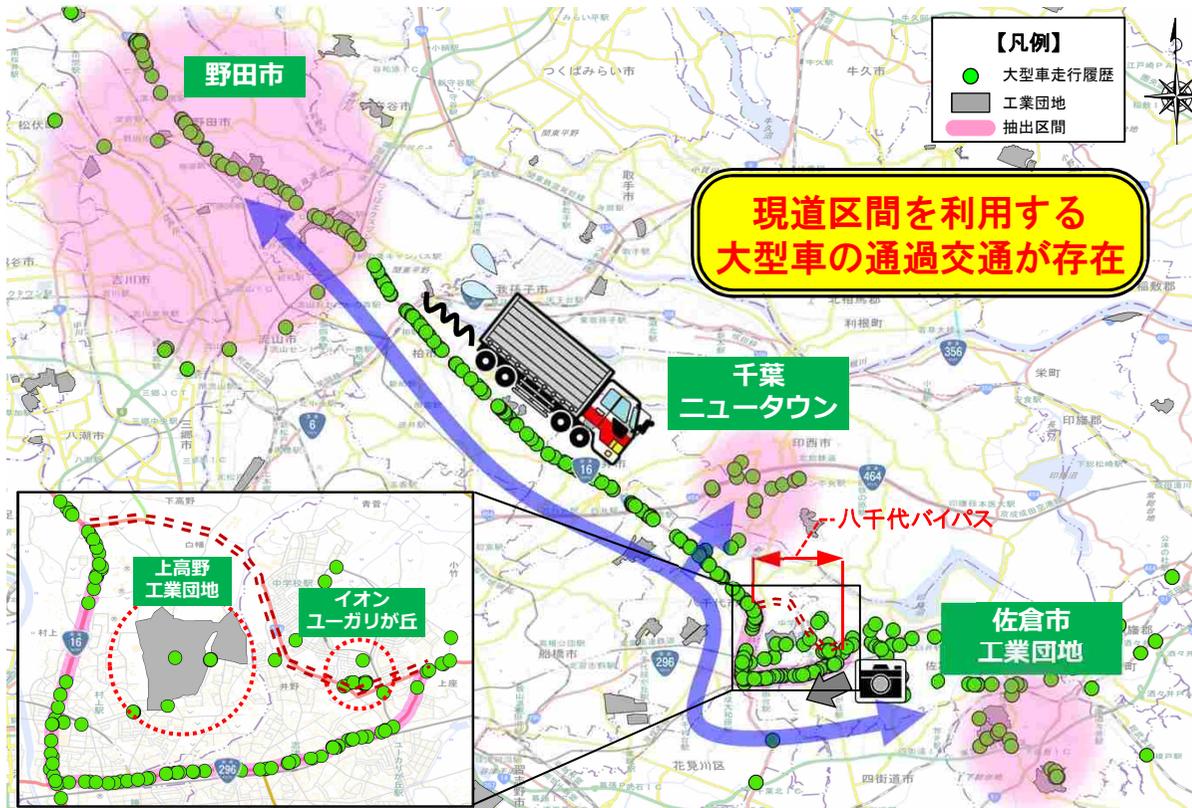
出典: 交通事故統合データベース(H29~R2)

# 3. 社会経済情勢

## (3) 物流の状況

- ・ 現道の国道296号について、大型車の通過交通が流入。
- ・ 佐倉市工業団地～野田市、千葉ニュータウン間の物流の動きが多く、佐倉市工業団地は製造品出荷額がH27年度と比べ約1.2倍増加。

■ 現道区間を利用する大型車の走行経路



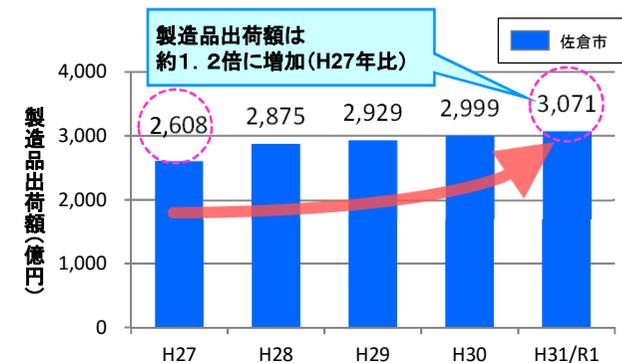
出典：貨物車プローブデータ(H29.07)  
 【貨物車の走行履歴を表す緯度経度データ】

■ 国道296号の大型車の交通状況



国道296号(井野交差点西側)

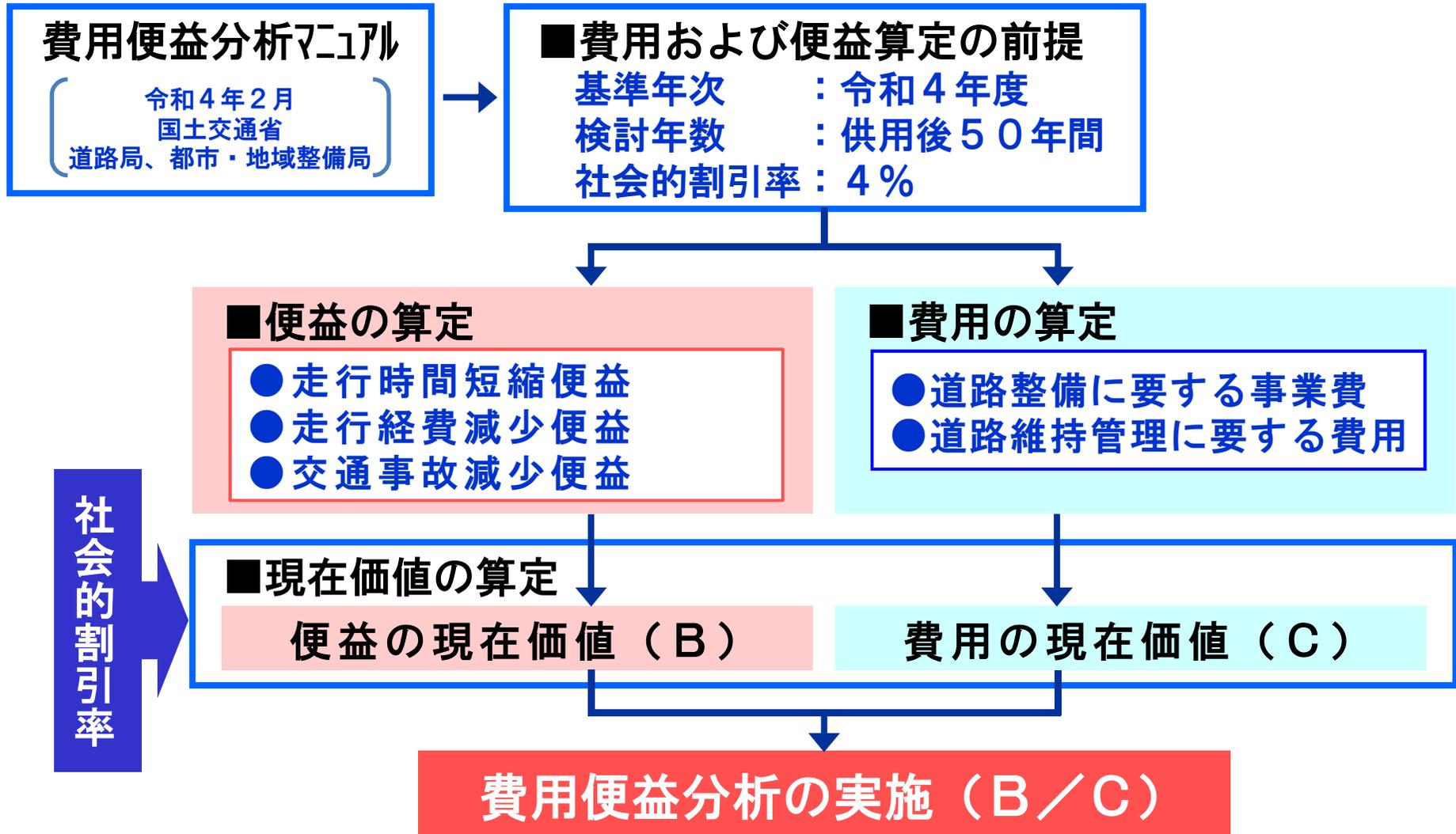
■ 佐倉市工業団地の製造品出荷額



出典：工業統計調査 内陸工業団地統計表  
 佐倉市工業団地：佐倉第一工業団地 佐倉第二工業団地  
 佐倉第三工業団地 熊野堂工業団地

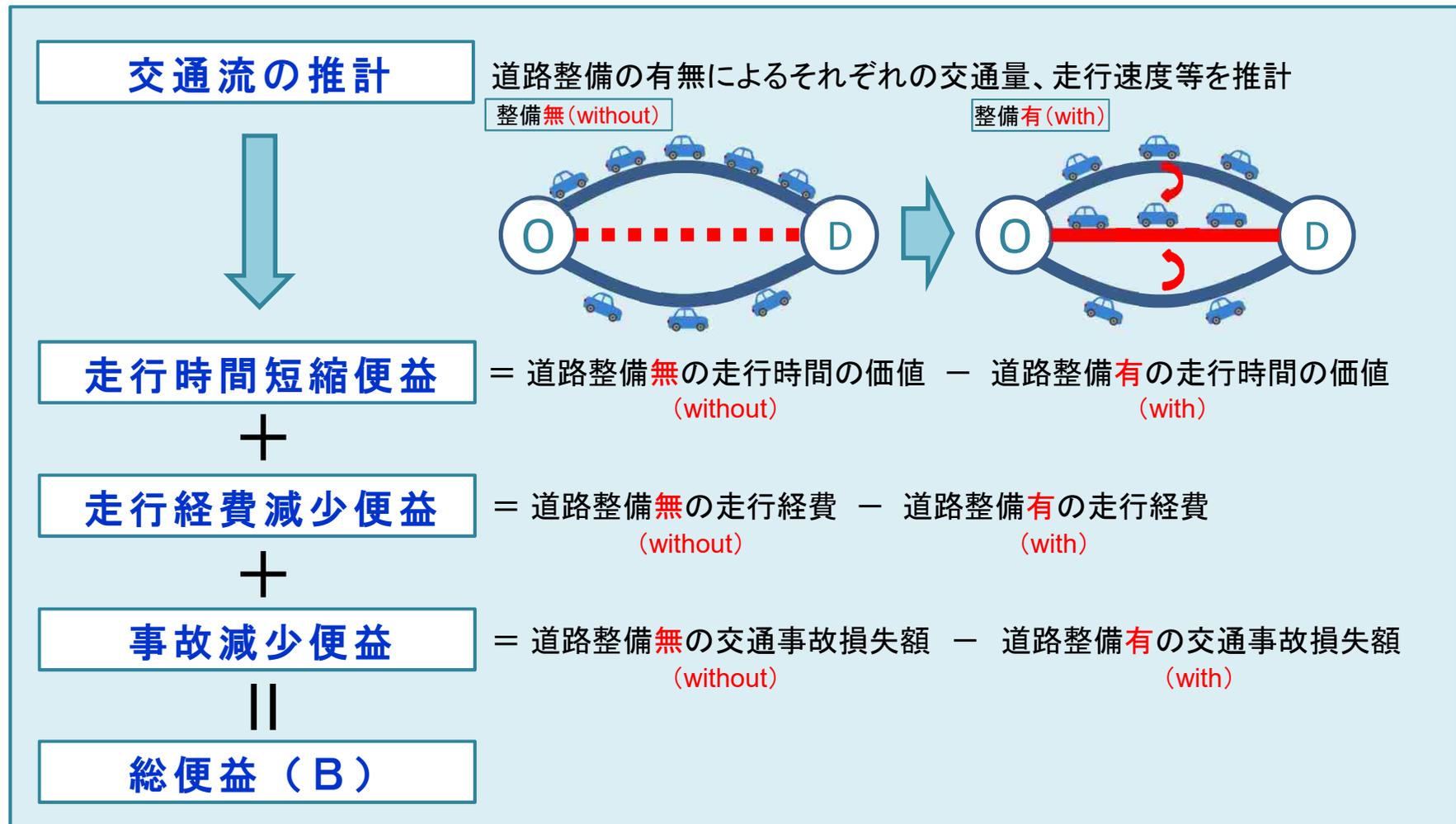
# 4. 事業の投資効果

## (1) 費用便益比の算定方法



# 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の比較

	今回再評価(R4)	(参考)前回再評価(H29)	備考
費用便益マニュアル	令和4年2月版	平成20年11月版	
対象延長	5.2km(整備区間全線)	5.2km(整備区間全線)	
基準年次	令和4年度	平成29年度	
供用予定年次	令和11年度	令和8年度	用地取得の不測の日数を要したため延伸
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17年度 道路交通センサス	最新の将来OD表、走行台キロの伸び率に更新
計画交通量	102~195(百台/日)	99~173(百台/日)	最新の将来OD表、走行台キロの伸び率に更新
総便益(B)	348億円	273億円	基準年次の変更に伴う増加
総費用(C)	190億円	146億円	基準年次の変更に伴う増加
B/C	1.8	1.9	

#### 事業費の比較

	今回再評価(R4)	(参考)前回再評価(H29)	備考
事業費	約110億円	約98億円	

## 4. 事業の投資効果

### (4) 費用便益比の算定結果

#### 【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)
	315億円	24億円	9億円	348億円	
費用 (C)	事業費	維持管理費	総費用	1.8	
	185億円	5億円	190億円		

#### 【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)
	233億円	46億円	13億円	292億円	
費用 (C)	事業費	維持管理費	総費用	11.4	
	24億円	2億円	26億円		

基準年：令和4年

注1) 便益・費用については、基準年(令和4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・交通事故減少)

- ・ 現道の通過交通が八千代バイパスへ転換し、地域内交通と適切な機能分担が図られ、交通混雑が緩和。
- ・ 渋滞に起因する追突事故が減少し、安全性が向上。

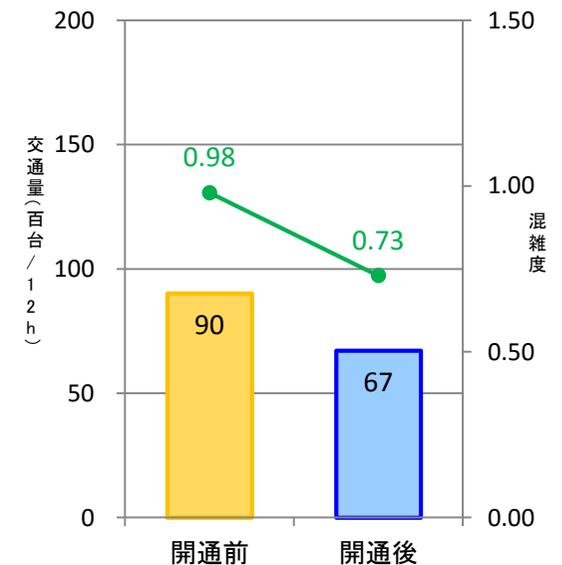
### ■ 八千代バイパス整備後の交通量と混雑度



現道の通過交通が  
八千代バイパスへ転換

交通混雑が緩和  
安全性が向上

### ■ 現道の交通量と混雑度の変化



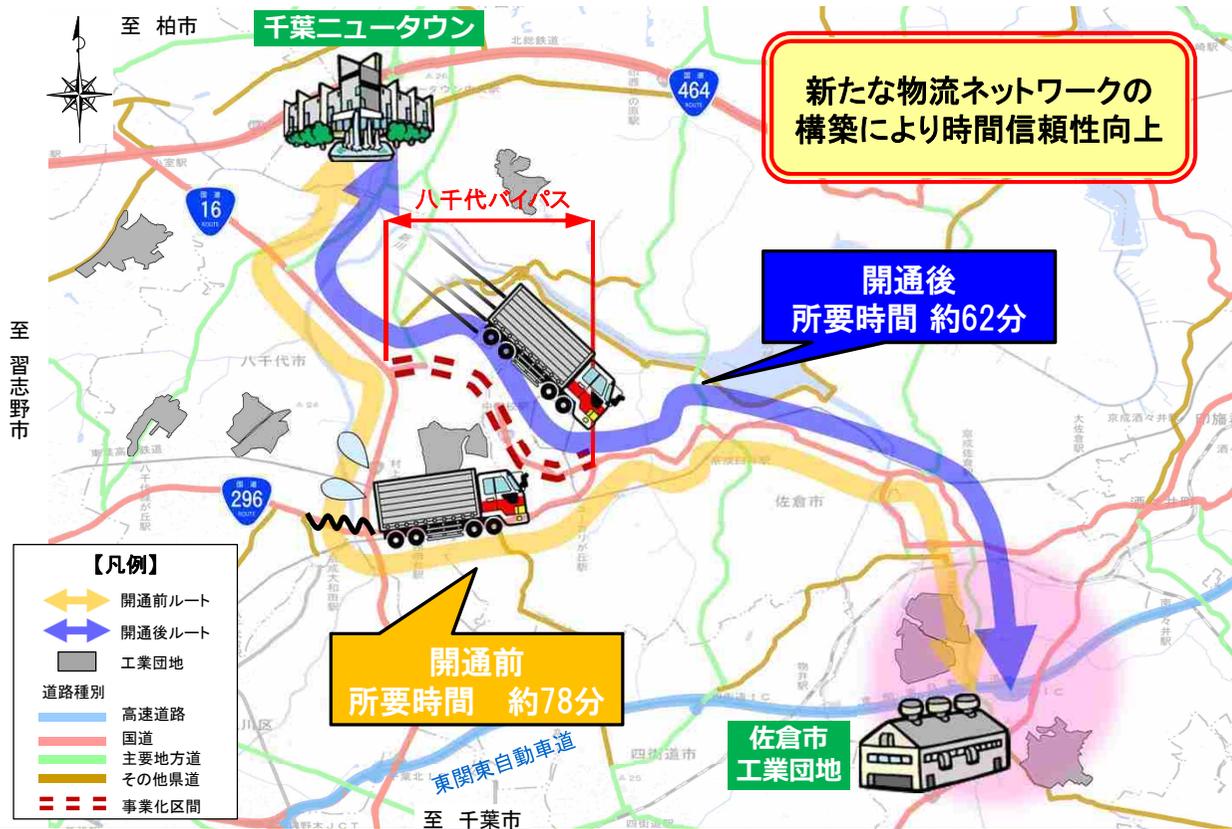
分析対象: 国道296号現道勝田台～井野

# 4. 事業の投資効果

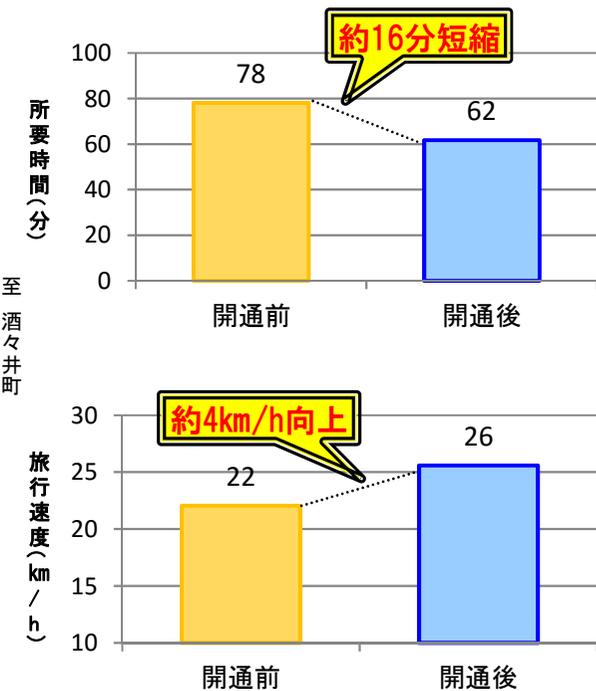
## (5) 物流の効率化(便益の算定に含まれていない効果)

- 千葉ニュータウン～佐倉市工業団地間の所要時間が約16分短縮され、物流が効率化。
- 新たな物流ネットワークの構築により、時間信頼性が向上。

■ 八千代バイパス整備後の  
千葉ニュータウン～佐倉第三工業団地の物流ネットワーク



■ 千葉ニュータウン～佐倉市工業団地の  
所要時間、旅行速度



開通前: H27道路交通センサス 混雑時旅行速度より算出  
開通後: 八千代バイパスを50km/hとして算出

# 4. 事業の投資効果

## (5) 防災機能の強化(便益の算定に含まれていない効果)

・八千代バイパスの開通により、地域の緊急輸送道路ネットワークの強化とともに、防災道の駅に指定されている『道の駅やちよ』への道路ネットワークも強化され、地域のさらなる防災機能の強化に寄与。

### 【道の駅やちよ】



写真：八千代市HP

- 道の駅やちよは県内の広域防災拠点に指定されていることに加え、国土交通省が令和3年6月に全国の道の駅から39駅を選定した「防災道の駅」としても選定されている。
- 防災道の駅は高度な防災機能をもつ防災拠点であり、令和3年度6月に初選定された。
- 「防災道の駅」は、今後さらなる防災拠点としての役割を果たすためのハード・ソフト両面からの重点的な支援を行う。

※道の駅は令和2年度末で全国に1187駅

### 【防災道の駅について】

#### 「防災道の駅」制度

都道府県の地域防災計画等で、**広域的な防災拠点に位置づけられている道の駅**について、「**防災道の駅**」として選定し、**防災拠点としての役割を果たすための重点的な支援を実施**



資料：国土交通省記者発表資料 令和3年6月



地図：地理院地図

## 5. コスト縮減

---

### コスト縮減への取り組み

#### これまでの取り組み

- ・橋梁幅の見直し

W=20.0mから15.0mに見直し

- ・舗装構成の見直し

路床改良方法として、山砂置換から石灰安定処理工法に変更

引き続き、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、事業を推進していく。

## 6. 対応方針(案)

---

○費用便益比(B/C)⇒事業全体『1. 8』

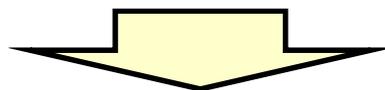
残事業『11. 4』

○整備効果

- ・交通の転換による交通の円滑化
- ・交通混雑緩和による安全性の向上

【便益の算定に含まれていない効果】

- ・移動時間の短縮や定時性の確保による物流効率化
- ・防災機能の強化



**事業を継続し、効果の早期発現を目指す**