

事業再評価

社会資本整備総合交付金(道路事業) 主要地方道成東酒々井線 八街バイパス

令和5年12月25日

千葉県 県土整備部 道路整備課

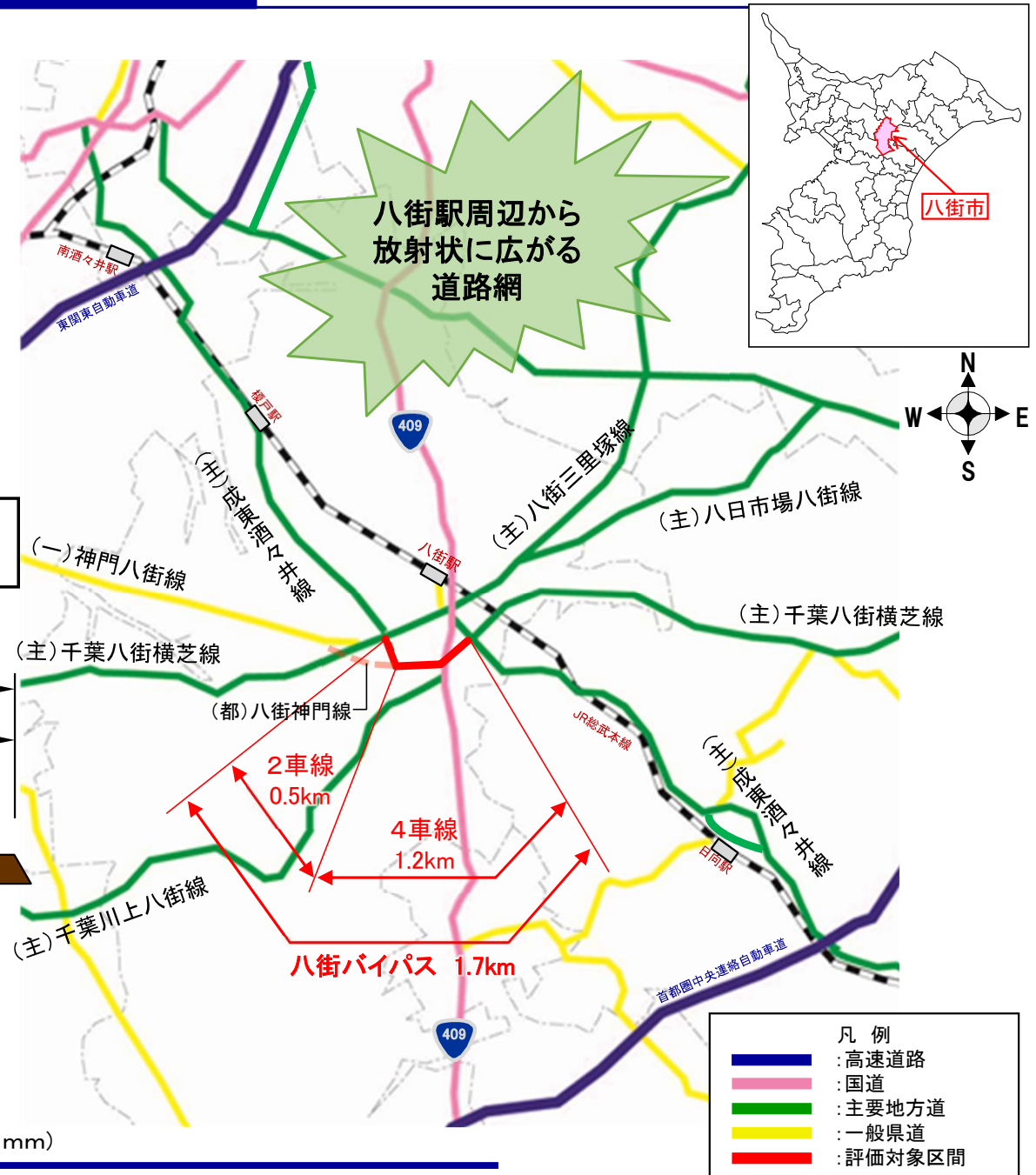
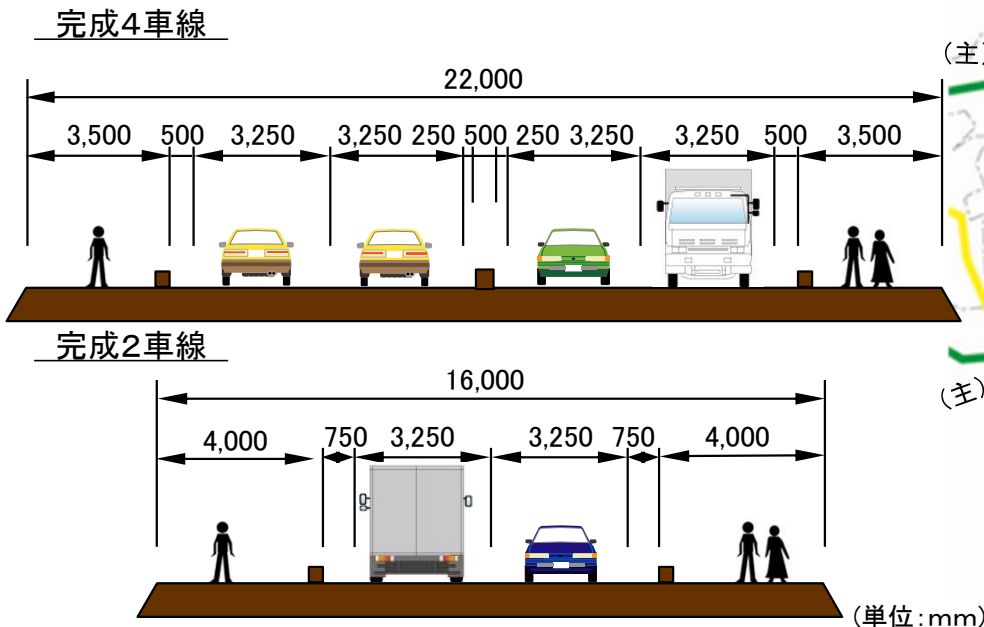
目次

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：八街市大木
 終点：八街市八街ほ
 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：45億円

計画横断図



2. 事業の進捗状況

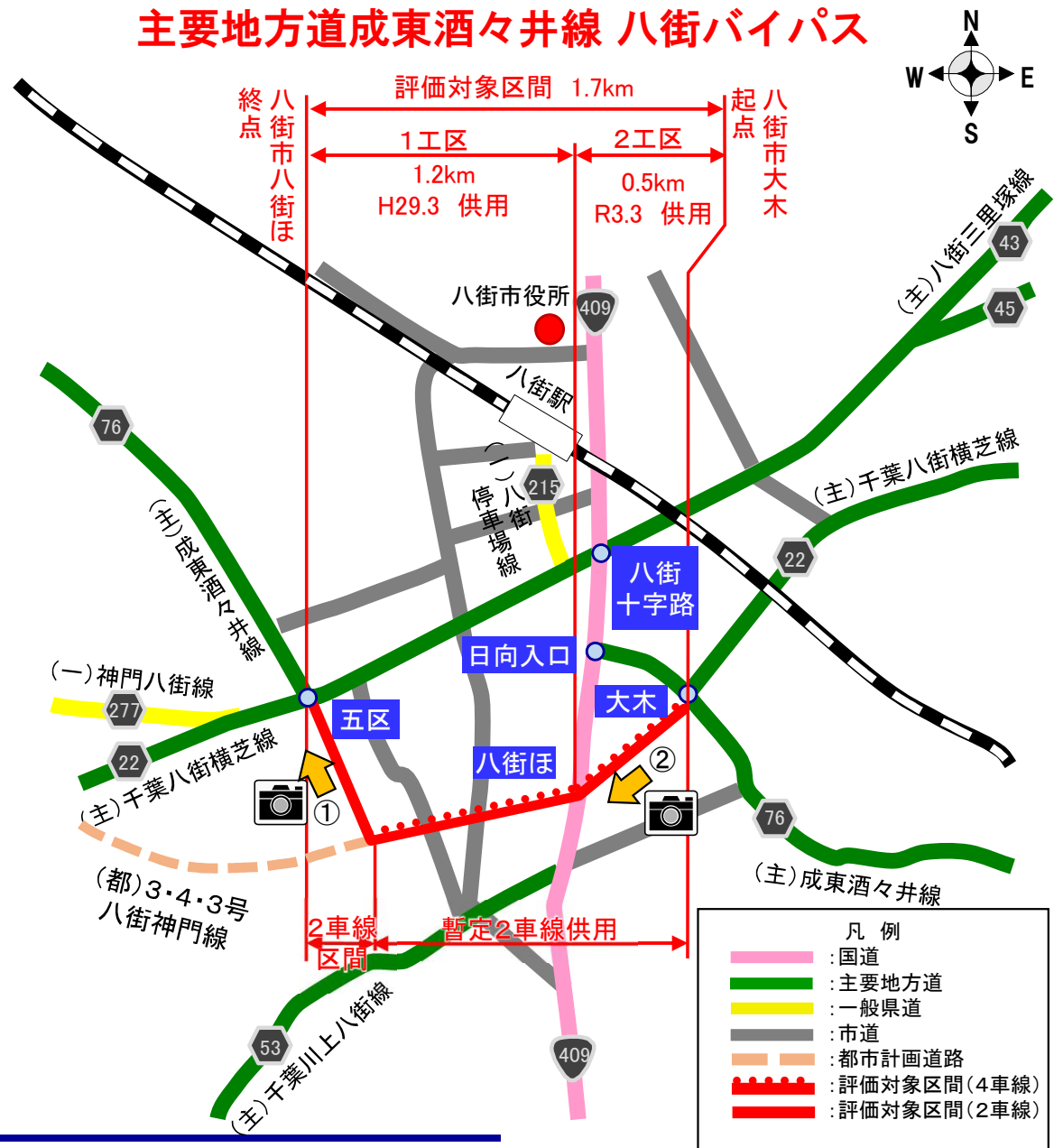
(1) 事業の進捗状況

平成 5年度	事業着手
平成 7年度	用地着手
平成25年度	工事着手
平成29年3月	1工区(約1.2km)供用開始
令和 3年3月	2工区(約0.5km)供用開始
令和 10年度	全線供用予定

事業進捗率	95%	(事業費ベース)
用地進捗率	99%	(面積ベース)
【令和5年度末予定】		



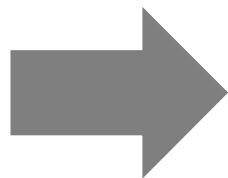
撮影日: 令和5年9月13日



2. 事業の進捗状況

(2) - 1 事業費増加の要因

前回評価(R1再評価)
44億円



今回評価(R5再評価)
45億円(約1億円増)

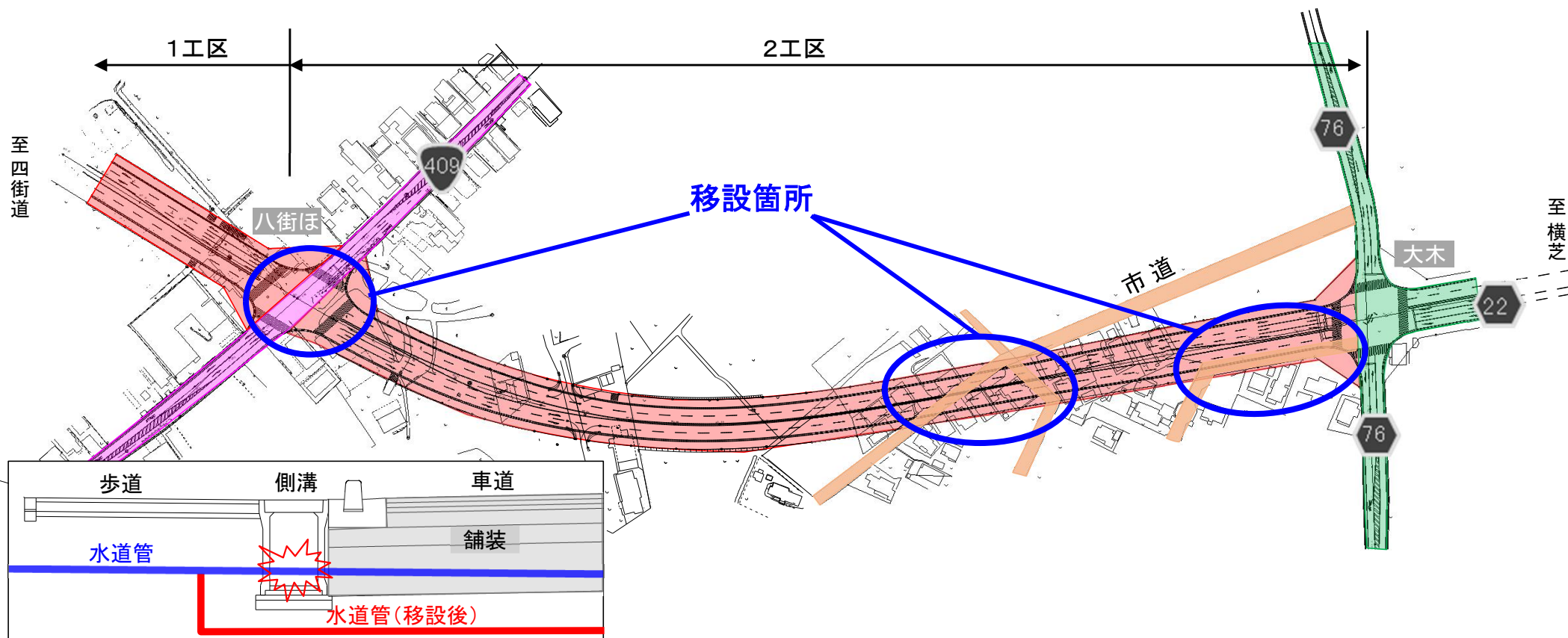
項目	内容
補償費の増加(約1億円)	①水道管の移設費用の追加(0.6億円) ②物件補償費の増加(0.4億円)

2. 事業の進捗状況

(2) - 2 事業費増加の理由

①水道管の移設費用の追加(約0.6億円増)

○(国)409号や市道と交差する箇所において、水道管の深さや位置を変更する必要があり、水道事業者の八街市と協議をしたところ、水道管移設に関する補償費用が追加となった。



②物件補償費の増加(約0.4億円増)

○用地買収に伴う物件補償費について調査を行ったところ、増額となった。

2. 事業の進捗状況

(3) 事業期間の変更

	H5	H10	H15	H20	H25	H30	R5	R10		
前回評価時 工期:H5~R5	■							R5	← 5年 →	
今回評価 工期:H5~R10	■								R10	

R5現在

変更内容

- ・事業期間を5年延伸(令和5年度から令和10年度に変更)

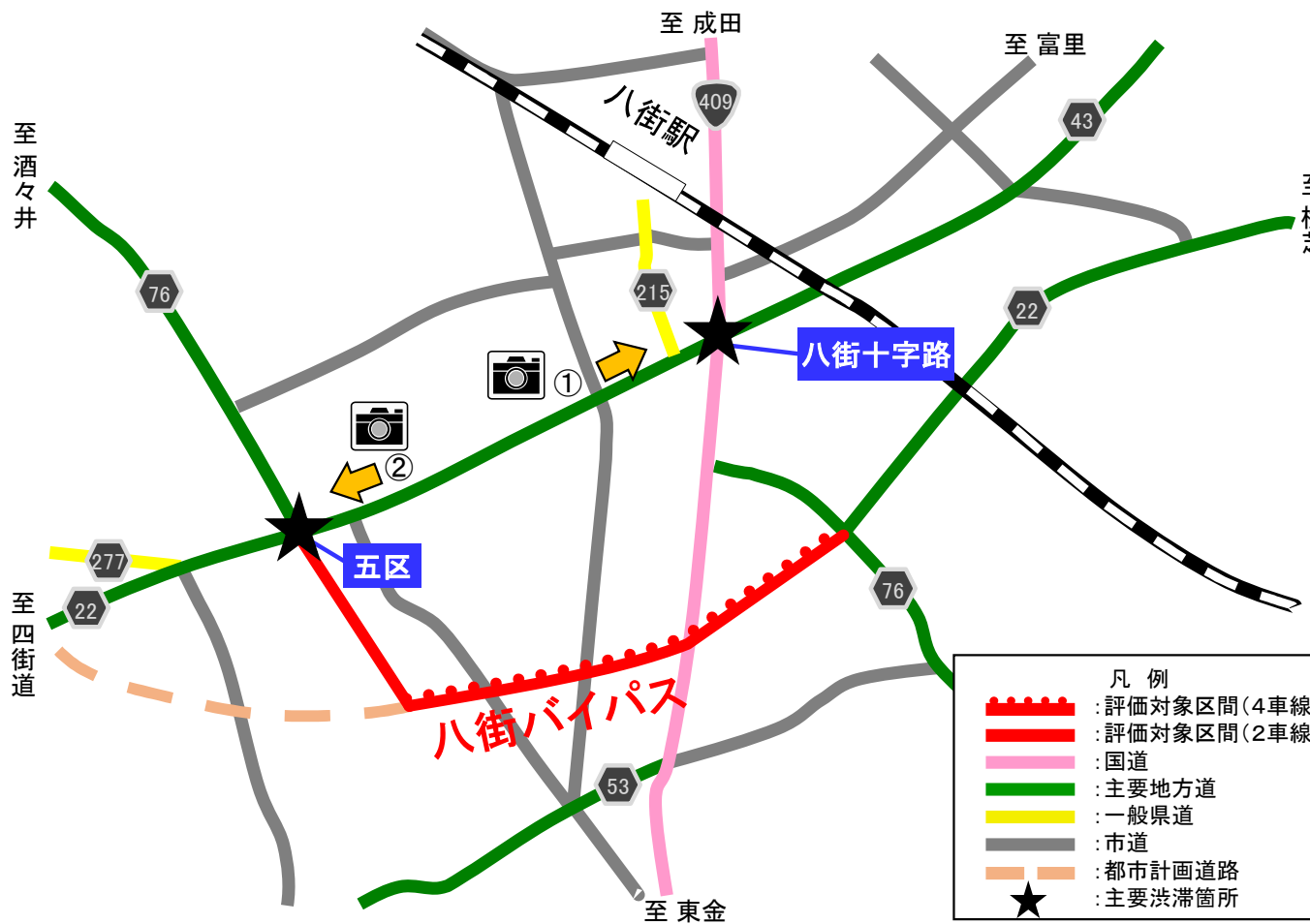
変更理由

- ・用地の買収に時間を要したため

3. 社会経済情勢

(1) 渋滞状況

八街駅周辺では、朝の通勤時間帯(7時~8時)に主要交差点を中心に渋滞が発生している。特に、「八街十字路」及び「五区交差点」は国土交通省公表の主要渋滞箇所とされている。



出典：主要渋滞箇所(国土交通省関東地方整備局資料)

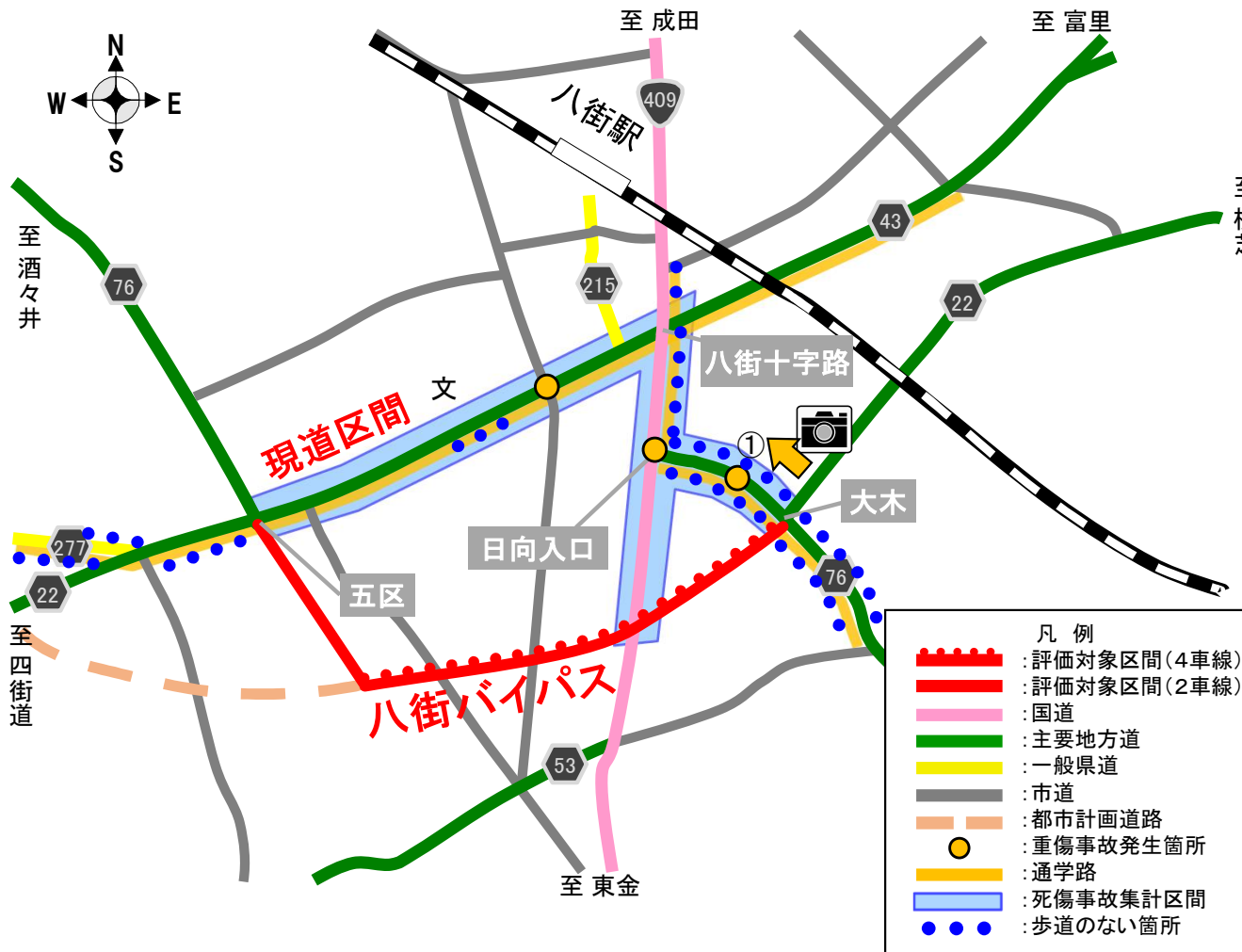


撮影日：令和5年9月13日

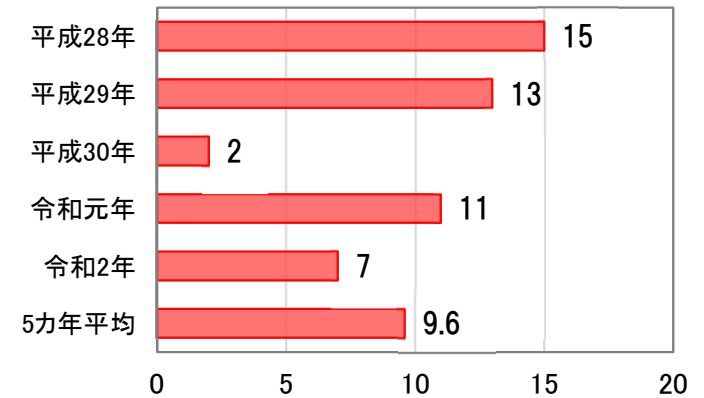
3. 社会経済情勢

(2) 交通事故

バイパスの現道区間では、平成28年～令和2年の5ヶ年において死傷事故が年平均10件発生している。また、現道区間は通学路に指定されているが、歩道のない箇所があり交通安全上の課題となっている。



(件/年) 現道区間の死傷事故件数(H28~R2)



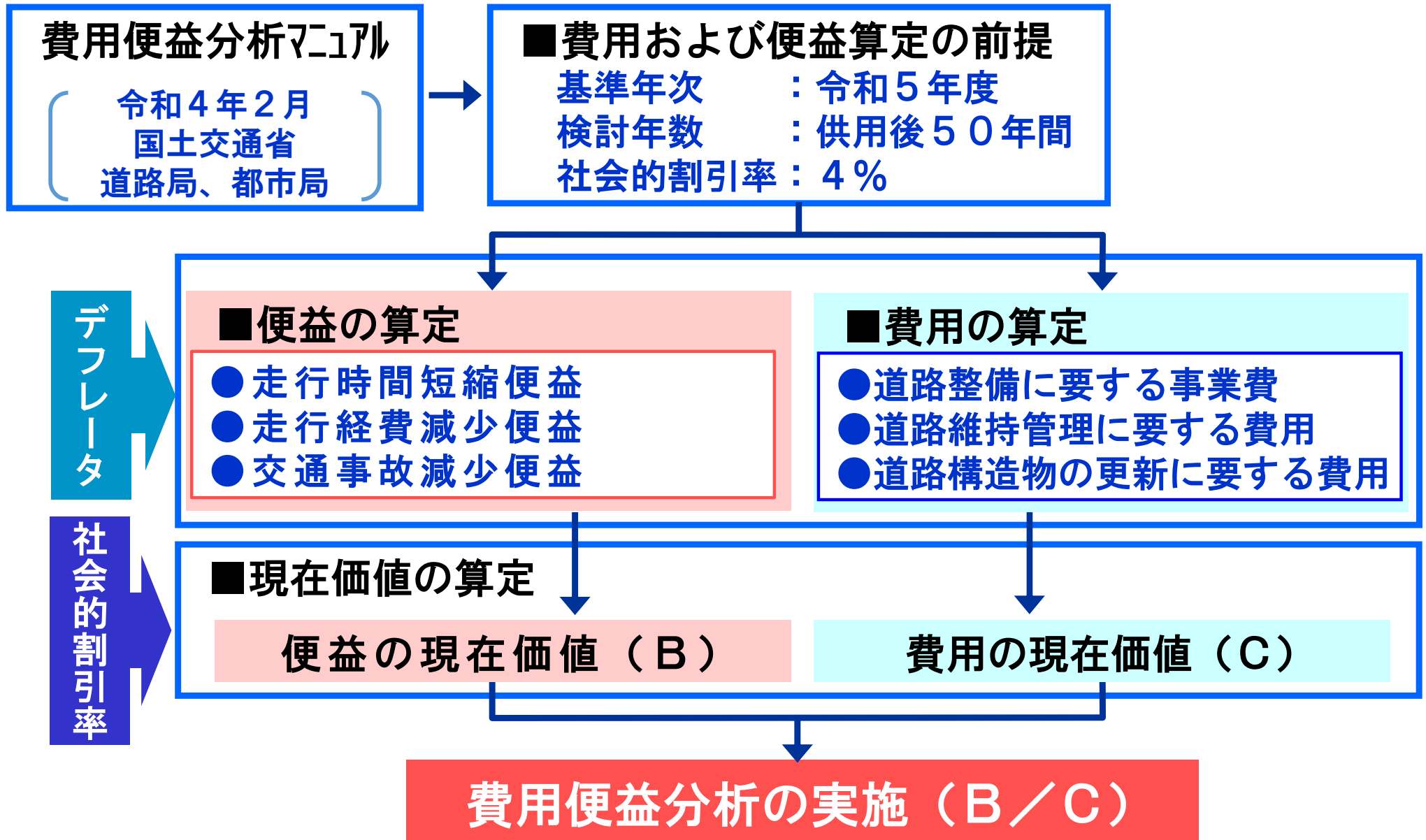
出典: 交通事故統合データベース(H28~R2)
イタルダ区間データ



撮影日: 令和5年12月11日

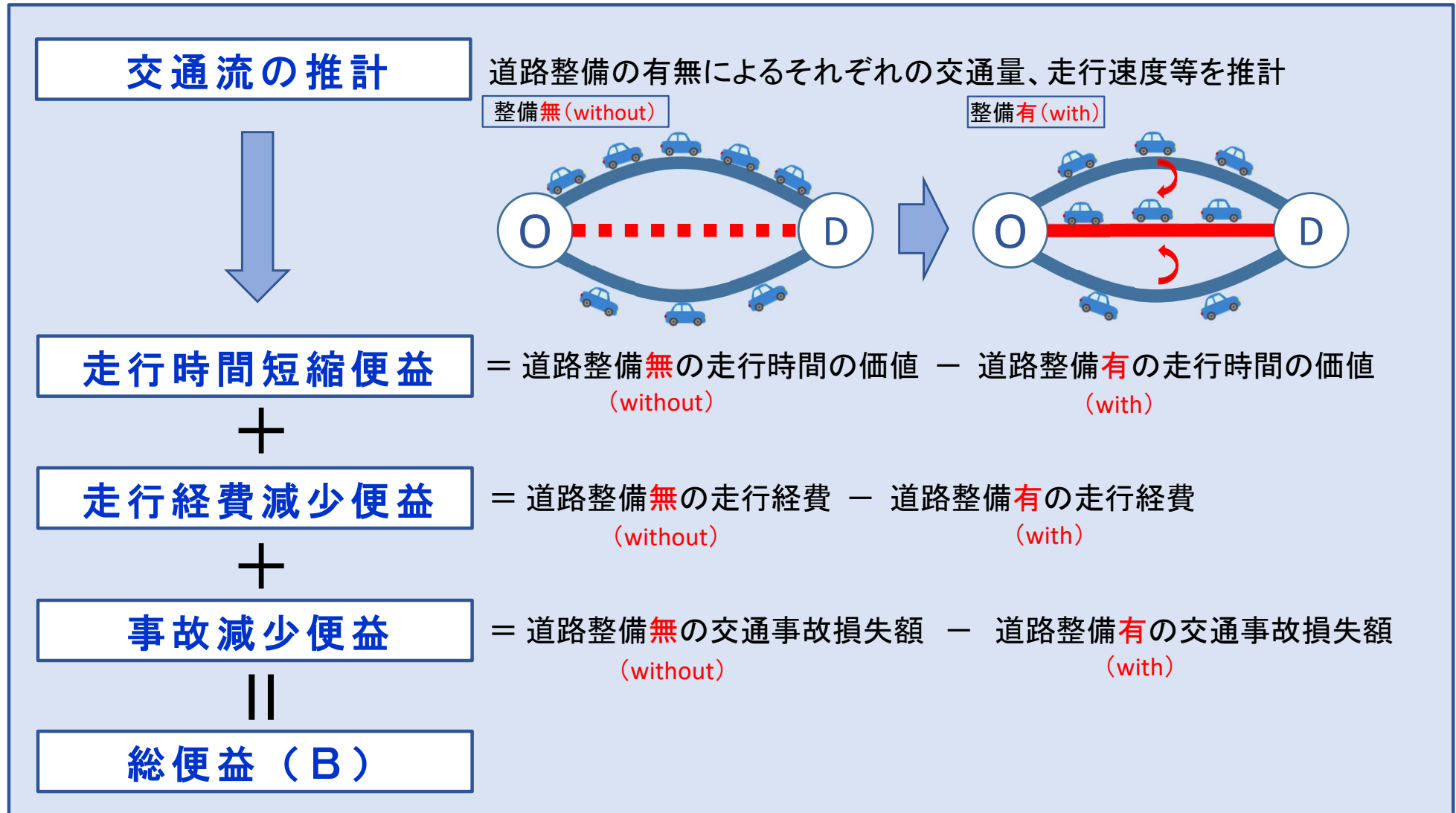
4. 事業の投資効果

(1) 費用便益比の算定



4. 事業の投資効果

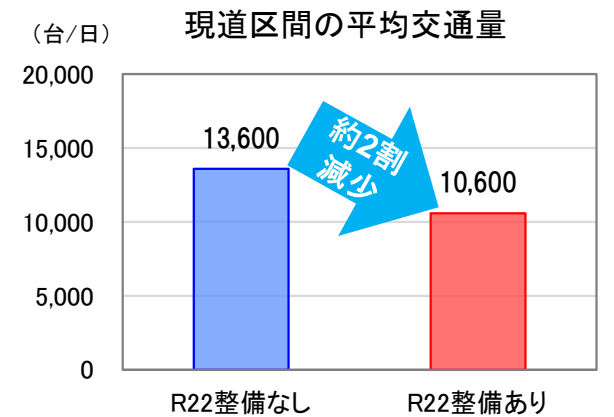
(2) 便益の算定方法



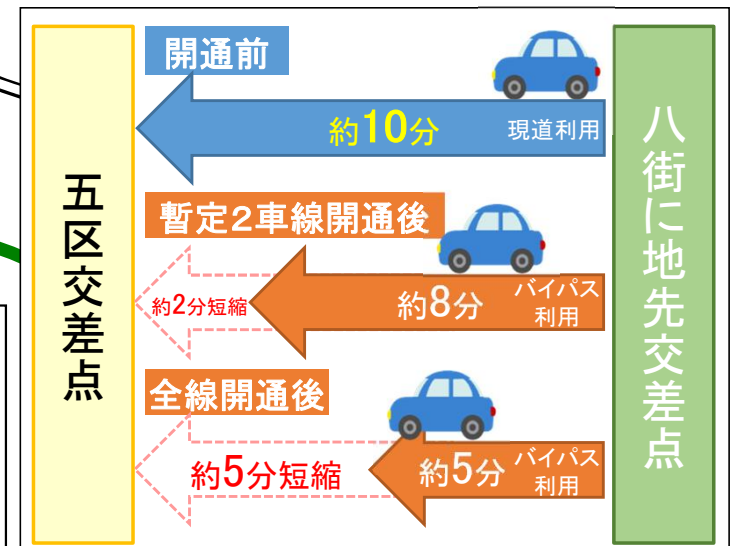
4. 事業の投資効果

(3) 走行時間短縮、渋滞緩和

バイパス整備により、五区交差点から八街に地先交差点までの走行時間は約5分短縮し、交通の円滑化が図られる。また、新たなルートが整備されることで交通が転換され、現道区間では交通量が約2割減少し、渋滞緩和が期待される。



出典: 将来交通量推計結果



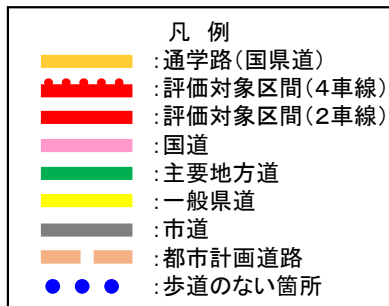
出典: 全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度(上下平均値)
 (開通前: 平成27年度、暫定2車線開通後・全線: 令和3年度)
 ただし評価対象区間は設計速度60km/hを用いた。

- 凡例
- 国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - 市道
 - 都市計画道路
 - 評価対象区間(4車線)
 - 評価対象区間(2車線)

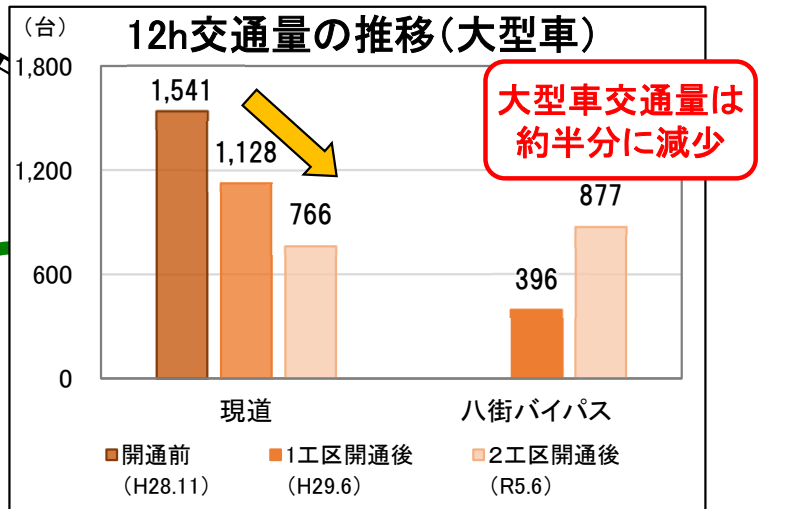
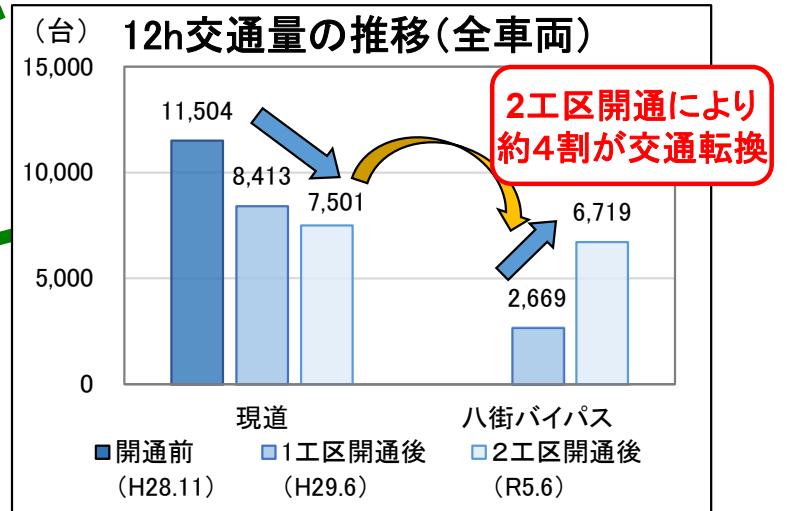
4. 事業の投資効果

(4) 安全性の向上

八街バイパスの暫定2車線開通により、現道の利用交通がバイパスに転換。
特に現道を利用している大型車交通が減少し、現道の安全性向上が期待される。



出典:八街市資料



出典:実測交通量調査結果

4. 事業の投資効果

(5) 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)
	139億円	15億円	2億円	156億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.8
	85億円		4億円	88億円	

【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)
	26億円	4億円	2億円	31億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	14.4
	2億円		1億円	2億円	

基準年：令和5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

(6)費用便益比の算定結果

B/Cの比較

	今回評価(R5)	前回評価(R1)
費用便益マニュアル	令和4年2月版	平成30年2月版
対象延長	1.7km	1.7km
基準年次	令和5年度	令和元年度
供用予定年次	令和10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27年度 道路交通センサス	平成22年度 道路交通センサス
計画交通量	9,900~16,000台/日	9,500~17,700台/日
総便益(B)	156億円	87億円
総費用(C)	88億円	72億円
B/C	1.8	1.2

事業費の比較

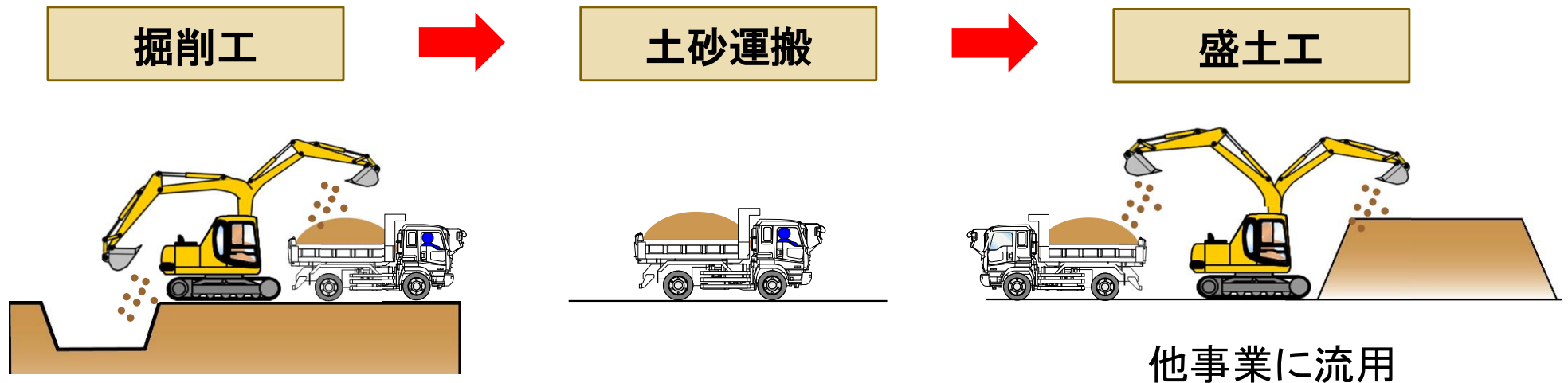
	今回評価(R5)	前回評価(R1)	備考
事業費	45.0億円	44.0億円	

5. コスト縮減

コスト縮減への取り組み

残土処分費用の削減

- ・掘削工で発生した土砂を他事業に流用することにより、残土処分費を削減。
- ・技術の進展による新技術・新工法の積極的な活用を図り、コスト縮減に努めていく。



6. 対応方針(案)

事業を継続し、効果の早期発現を目指す

【理由】

事業全体

残事業費

○費用便益比(B/C) ⇒ 『1.8』 『14.4』

○整備効果

- ・交通の転換による周辺道路の渋滞緩和・走行性の向上
- ・歩道利用者の安全性の向上