

(事後評価)

資料 2 - 2 -
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成 21 年度第 5 回)

国道 127 号 浅間山 IC 関連

平成 22 年 2 月 24 日

国土交通省 関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図



再評価

- 事業採択後、5年以上経過した時点で未着工
- 事業採択後、10年以上を経過した時点で継続中の事業
- 準備・計画段階で5年間が経過している事業
- 再評価実施後、5年間が経過している事業
- 社会経済情勢の変化等により再評価の実施の必要が生じた事業

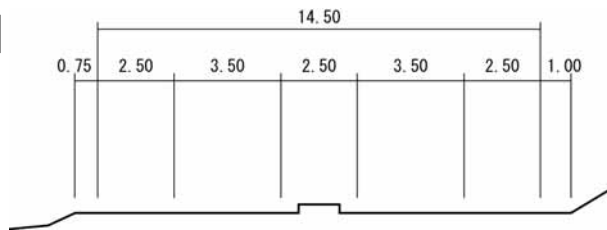
事後評価

1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・館山自動車道に設置される富津中央ICの料金所から国道127号までの間を整備
- ・富津市及び周辺地域における館山自動車道の利便性の向上

標準横断面図



(2) 計画の概要

事業区間	: 千葉県富津市鶴岡
延長	: L = 0.4km
規格	: 1種A規格
幅員	: 14.50m
設計速度	: 35km/h
車線数	: 2車線
事業化	: 平成8年度
供用開始	: 平成17年3月19日
事業費	: 約17億円
計画交通量	: 4,300台/日



2. 費用対効果の算定基礎となった要因の変化

(1) 費用対効果分析条件等の比較

・事後評価では事業費の増加、利用交通量の低下によりB/Cは事業再評価時より低下している。

	事業再評価時 (H12年度)	事後評価	変化及びその原因等	再評価 からの変化
B / C	9.5	5.7	・事業費の増加、利用交通量の低下のため。 ・B / Cマニュアル改訂に伴う原単位の低下のため。	- 40%
事業費	15億円	17億円	・市道東長谷清水線に橋梁を設置する工事、現道の付け替えを行う工事により事業費が増額したため。	+ 2億円
事業期間	平成8年度 ～平成15年度	平成8年度 ～平成16年度	・用地難航案件への対応によるため。	-
供用年	平成16年度	平成17年度	・用地難航案件への対応によるため。	-
利用交通量	8,000台/日 (平成32年度推計)	2,700台/日 (平成20年度平均) 4,300台/日 (平成42年度推計)	・東関東自動車道館山線が暫定2車線供用のため。 ・交通推計条件(将来推計年次 平成32年 平成42年)の変化によるため。	66% (平成20年度平均) 46% (平成42年度推計)

事業費は税込額

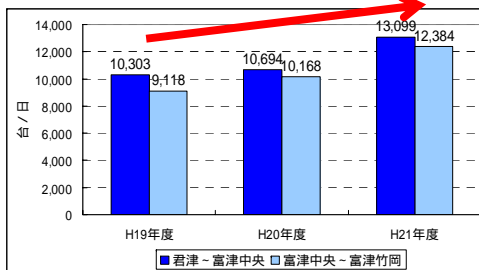
2. 費用対効果の算定基礎となった要因の変化

一般国道127号浅間山IC関連の交通量に影響を与えると想定される事業

東関東自動車道館山線の整備

東関東自動車道を利用した交通が増加
東京千葉～房総方面の広域的な交流が活発化

館山自動車道の交通量の推移

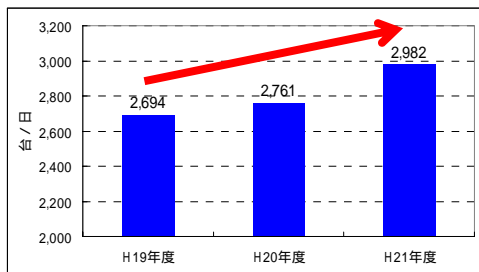


富津館山道の開通状況



富津中央ICの出入り交通量

東関東自動車道館山線の全線開通後
(平成19年7月以降)



各年度の平均台数は下記期間のデータで算出
・H19年度: H19.7～H20.3, H20年度: H20.4～H21.3, H21年度: H21.4～H21.8

2. 費用対効果計算条件

総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。
【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

計算条件

- ・基準年次 : 平成21年度
- ・供用開始年次 : 平成17年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 4,300(台/日)

【参考：前回評価(H12)】

- 平成12年度
- 平成16年度
- 供用後40年間
- 平成6年度道路交通センサス
- 平成32年度
- 8,000(台/日)

3. 費用対効果

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年における 現在価値(B)	103億円	6.4億円	11億円	121億円

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値(C)	20億円	1.4億円	21億円

算定結果

B / C	121億円(総便益)	5.7
	21億円(総費用)	

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。

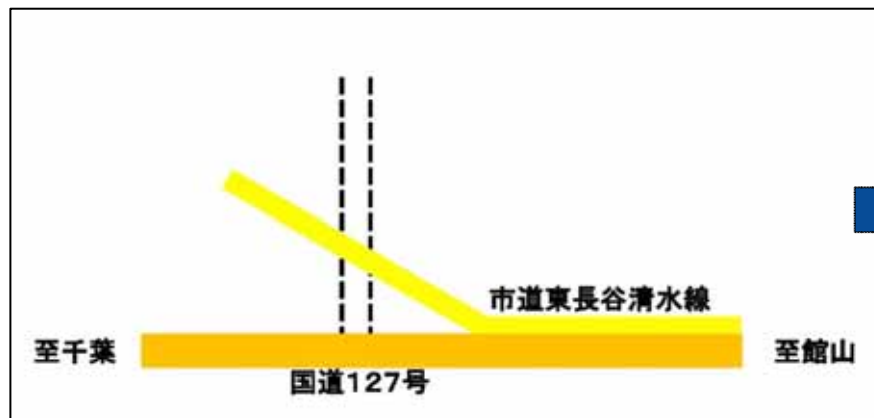
注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3. 費用対効果(事業費変更)

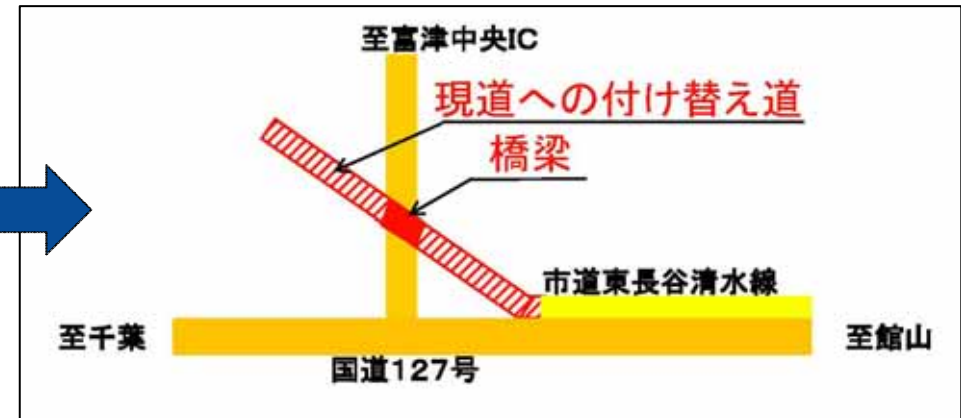
【事業費の増加】

地元要望により、市道東長谷清水線を平面交差から立体化とし、交通安全性の向上を図った。
(事業費増額 約2億円)

<変更前>



<変更後>



変更後の状況

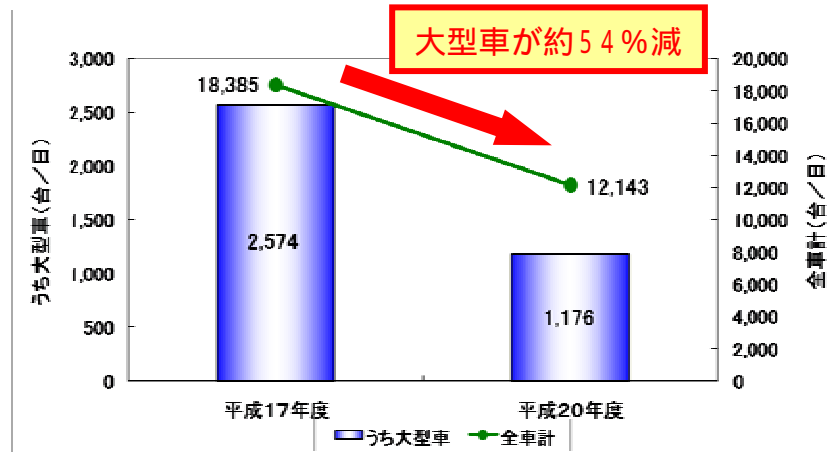


4. 事業の効果の発現状況

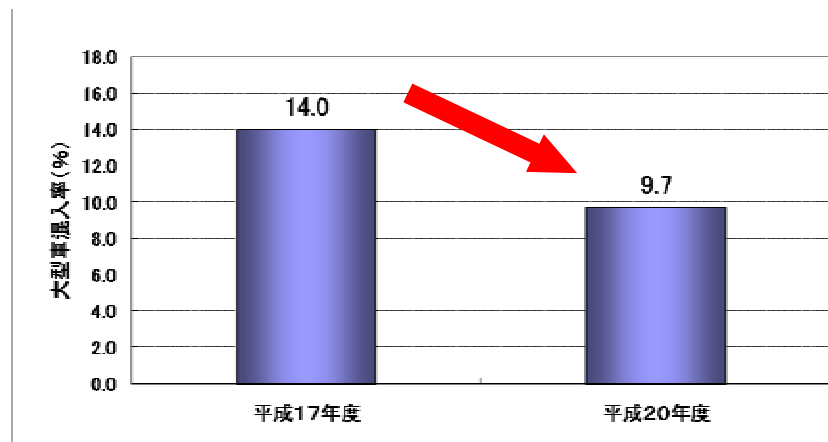
(1) 国道127号の安全性向上

・浅間山IC関連の供用により、国道127号から東関東自動車道館山線、富津館山道路に大型車交通が転換し、国道127号の安全性の向上が図られた。

国道127号富津市湊付近の交通量の変化



国道127号富津市湊付近の大型車混入率の変化



国道127号の交通状況



4. 事業の効果の発現状況

(2) 消防活動への支援



・浅間山IC関連の供用により、富津市南部地域への現場到達の確実化、到達時間の短縮が図られた。

消火活動への寄与

(1) 現場到達の確実化

・富津市竹岡の海岸部約8kmは波浪等による特殊規制区間で、越波が発生した場合は通行止めになり、消防車が到達出来ない可能性があります。富津中央IC整備後は確実に金谷地区へ到達することが可能になり安全・安心が確保できました。

(2) 現場到達時間の短縮

・富津市は東京湾に沿った縦長の地形であり、消防本部から金谷地区までは約18.3km離れています。従来は、金谷地区で発生した火災は国道127号を使用して現場に向かったのですが、富津中央ICを利用し、富津館山道路経由で、現場への到達時間が節約出来るようになりました。

火災時における1分1秒は消火活動にとって極めて重要です。

(3) 消防車ドライバーのストレス軽減

・国道127号は狭いトンネルが多数存在し、消防車が、大型車と出会った場合は、すれ違えず消防車が入口で待たなければならぬストレスがありました。富津中央ICを使って館山自動車道を利用することでこのストレスも解消されました。

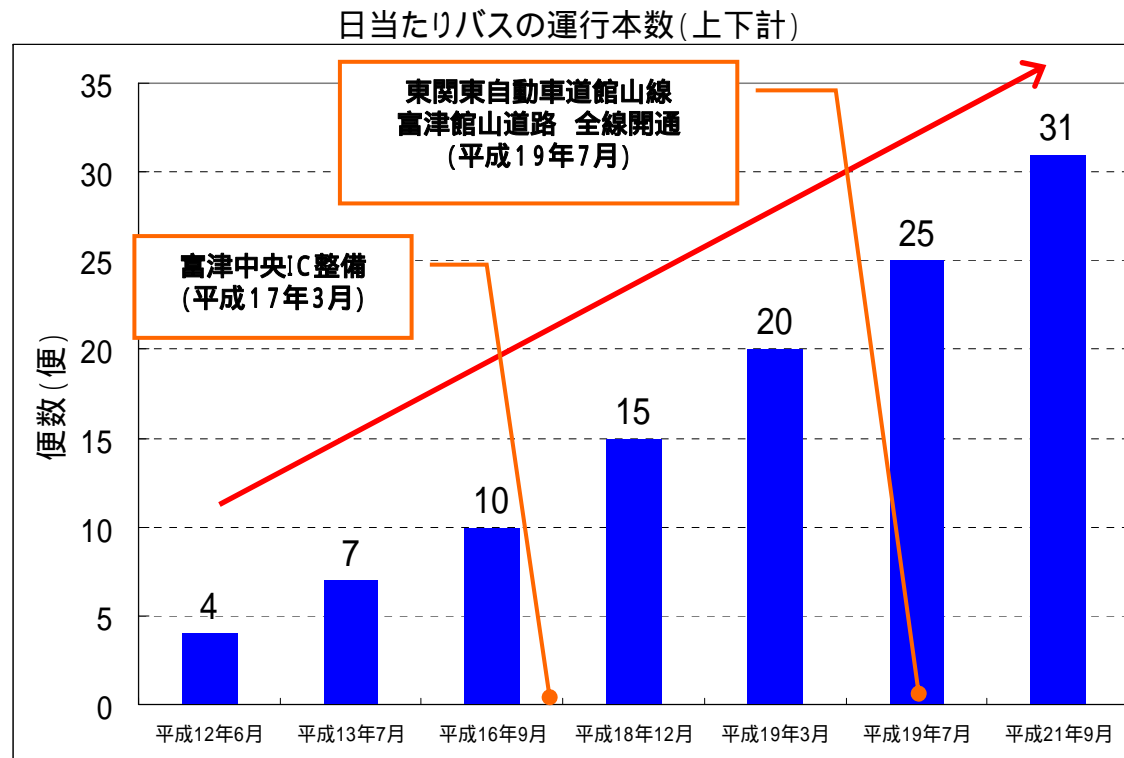


(富津市消防本部)

4. 事業の効果の発現状況

(3) バス路線の運行本数の増加

・浅間山IC関連の供用により、東京～館山・白浜間を結ぶ高速バスの運行本数が増加。



運行便数の増加



富津中央IC～君津IC間の開通を受け、「なのはな号」の便数を増便しました。

(JRバス関東 館山支店)

5. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

費用対効果の算定基礎となった要因の変化

- ・今後のネットワーク整備により交通量の増加が見込まれる。
- ・館山道は暫定2車線供用中であるため、4車線化により交通量の増加が見込まれる。

事業効果の発現状況

- ・一般国道127号浅間山IC関連の供用により、一般国道127号浅間山IC関連周辺地域の「国道127号の安全性向上」、「消防活動への支援」、「バス路線の運行本数の増加」といった効果が発現していることを確認。



- ・以上のことから、さらなる事業評価及び改善措置の必要はないものと考えられる。

参考. 費用対効果試算 (H16完成の場合)

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年における 現在価値(B)	107億円	6.7億円	12億円	126億円

費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値(C)	20億円	1.5億円	22億円

算定結果

B / C	126億円(総便益)	5.8
	22億円(総費用)	

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 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。

注3) [試算条件] 基準年次:平成21年度、供用開始年次:平成16年度