

## 事後評価結果（平成24年度）

担 当 課：関東地方整備局 道路部 道路計画第一課  
担当課長名：平岩 洋三

<b>事業名</b> 一般国道127号 子安拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 関東地方整備局
<b>起終点</b> 自：千葉県君津市小山野 至：千葉県木更津市桜井	<b>延長</b> 10.7km	

**事業概要**

一般国道127号は千葉県館山市から木更津市を結ぶ延長54.7kmの主要な幹線道路である。子安拡幅は、延長10.7kmの現道拡幅事業である。

**事業の目的・必要性**

子安拡幅は、国道127号の交通円滑化、地域振興支援を目的とした事業である。

**事業概要図**



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度：S48年度 都市計画決定：S44年度	用地着手：S49年度 工事着手：S49年度	供用年：(当初) — / H25年度 (暫定/完成)：(実績) H21 / 一年度	変動：—
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値)：— / 250億円 (暫定/完成) (実質値)：— / 356億円	実績 (名目値)：209 / 億円 (暫定/完成) (実質値)：472 / 億円		変動：—
	<b>交通量 (当該路線)</b>	計画時 (H32) (暫定/完成)：— / 24,100 ~ 43,300台/日	実績 (H42) (暫定/完成)：— / 14,300 ~ 41,200台/日		変動：-41% 動：~ -5%
	<b>旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)</b>	16.8 → 39.8 (供用直前年次) H9年度 (供用後年次) H22年度	<b>交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)</b>	93.9 → 37.0件/億台扣 (供用前年次) H9~H11年度平均値 (供用後年次) H20~H22年度平均値	
<b>費用対効果 分析結果 (当初)</b>	B/C：1.5	総費用：386億円 (事業費：356億円 維持管理費：30億円)	総便益：597億円 (走行時間短縮便益：578億円 走行経費減少便益：-1億円 交通事故減少便益：20億円)	基準年：平成11年	
<b>費用対効果 分析結果 (事後)</b>	B/C：1.4	総費用：530億円 (事業費：472億円 維持管理費：58億円)	総便益：731億円 (走行時間短縮便益：582億円 走行経費減少便益：125億円 交通事故減少便益：24億円)	基準年：平成24年	
<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額：—億円		便益減少額：—億円		
<b>事業遅延の理由</b>					

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減【50.2千人時間/年⇒22.4千人時間/年（約55%削減）】</p> <p>②救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設への搬送時間が短縮され、円滑な救急医療活動を支援。</p> <p>③都市の再生 ・土地区画整備事業との連携を行い、事業対象区間の沿道人口は、君津市・木更津市の全体の伸び率1.12に対し1.50と大きく上回った。</p> <p>④歩行者・自転車のための生活空間の形成 ・広幅員の自転車歩行者道を整備</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>—</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>—</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>当該事業の整備により騒音レベルが昼間・夜間ともに要請限度を下回った。 昼間：要請限度75dB 整備前 78dB → 整備後 72dB 夜間：要請限度70dB 整備前 74dB → 整備後 67dB</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>・対応方針（案）のとおり、了承する。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・子安拡幅区間の沿道人口は、君津市・木更津市合計の伸び率(1.12)と比べ(1.50)と大きく上回った。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>・渋滞緩和、安全性向上、沿道環境の改善、地域活性化への支援など、様々な整備効果が発現されており更なる事業評価の必要性はないものと考えられる。 ・整備後も死傷事故率が高い内箕輪交差点については、今後、交通安全対策事業にて、事故対策を進めていく。 ・2/4車線整備区間（L=2.7km）の4車線化については、今後、周辺道路が整備された段階で、交通状況を鑑みて検討する。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>・4車線化したことで商業施設立地など沿道状況が一変し、それに伴い交通混雑の緩和や本事業のような交通事故の減少の効果が想定よりも改善されない可能性があることから、事業実施段階においても現地状況を十分に把握し、道路計画・整備に反映させる必要がある。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。