

事後評価結果（平成21年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)計画設計課
 担当課長名： 服 部 清 繁

路線名	一般国道127号 富津館山道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省関東地方整備局 東日本高速道路(株)				
起終点	自：千葉県南房総市富浦町深名（富浦IC） 至：千葉県富津市竹岡（富津竹岡IC）			延長	19.2 km				
事業概要 一般国道127号富津館山道路は、千葉県南房総市から千葉県富津市に至る延長19.2kmの自動車専用道路で、国土交通省との合併施行により、暫定2車線で整備した事業である。									
事業の目的・必要性 一般国道127号は、内房地区における唯一の幹線道路であるが、幅員が狭小且つ線形不良箇所が連続しており、気象条件に左右されやすいことから、東京湾アクアラインや館山自動車道と一体となった高速道路網として当道路を整備することにより、安定した交通路を確保し、南房総地域のリゾート開発を促進し、産業・文化・流通面で地域活性化に寄与するものである。									
事業概要図 <div style="text-align: center;"> <p style="text-align: center;">事後評価対象区間 L = 19.2 km</p> </div>									
事業の効果等	事業期間	事業化年度	S46年度	用地着手	S61年度	供用年	(計画) H14年度	変動	1.03倍
		都市計画決定	-年度	工事着手	S62年度	(暫定)	(実績) H16年度		
	事業費	計画時	(名目値) 1,700億円 (実質値) 1,577億円	実績	(名目値) 1,266億円 (実質値) 1,157億円	変動	0.74倍		
	交通量	計画時	5,000台/日 (平成16年度)	実績	5,100台/日 (平成16年度)	変動	102%		
	旅行速度向上	26 68km/h (全通前現道 当該路線) (H9年度) (H17年度)		交通事故減少	96 56件/億台キ口 (全通前現道 全通後現道+当該路線) (H11年度) (H17-19年度)				
	費用便益分析結果(当初)	B/C	2.4	総費用	2,030億円	総便益	4,950億円	基準年	H13年
費用便益分析結果(事後)	B/C	1.2	総費用	2,129億円	総便益	2,620億円	基準年	H21年	
事業遅延によるコスト増		費用増加額	-9億円		便益減少額	32億円			
事業遅延の理由 用地買収の難航に伴う事業遅延									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保 [高速バス路線の利便性向上] <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該路線及び隣接高速道路の整備により、高速バス路線が新設され高速バス便数も増加し、年間約 6 4 万人の利用があり、沿線地域の利便性が向上。 [渋滞の解消] <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光シーズンの混雑期に発生していた一般国道 1 2 7 号の渋滞が、当該区間の開通によりほぼ解消し、所要時間が約 2 5 分短縮（ J R 竹岡駅～南房総市役所） 安全で安心できるくらしの確保 [三次医療機関へのアクセス向上] <ul style="list-style-type: none"> ・ 三次医療機関へ60分で到達可能な圏域が増加。 <p>開通前 約 6 9 万人 開通後 約 7 7 万人 約 8 万人増加</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流の効率化の支援 [農林水産業（農業）の物流の効率化] <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該路線沿線の安房地域の主要産業である花きの生産において、高速道路を利用することで、定時性を確保することができ、高品質な商品の出荷に貢献 <p style="text-align: right;">他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認 <p>CO : 日平均値の年間2%除外値 0.8 ~ 0.9 ppm (10ppm以下)</p> <p>NO₂ : 日平均値の年間98%値 0.022 ~ 0.025 ppm (0.04 ~ 0.06ppm以下)</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認 <p>測定値：昼間50 ~ 58dB 夜間45 ~ 53dB （環境基準：昼間70dB 夜間65dB）</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>原案のどおり対応方針（案）を了承</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線人口は、全国平均と比較して減少傾向。</p> <p>県内総生産は、全国と比較して増加傾向。</p> <p>自動車保有台数は、貨物自動車は減少傾向にあるが、軽自動車は増加傾向。</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>費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする</p> <p>今後もネットワークを形成する道路の整備による効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視していくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく</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>特になし</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の。