

5 . 国道410号 久留里馬來田バイパス

- 5 - 1 国道410号の概要
- 5 - 2 久留里馬來田バイパスの概要
- 5 - 3 事業の必要性
- 5 - 4 整備効果
- 5 - 5 コスト縮減等
- 5 - 6 対応方針案

60

5 - 1 . 国道410号の概要



61

5 - 2 . 久留里馬來田バイパスの概要



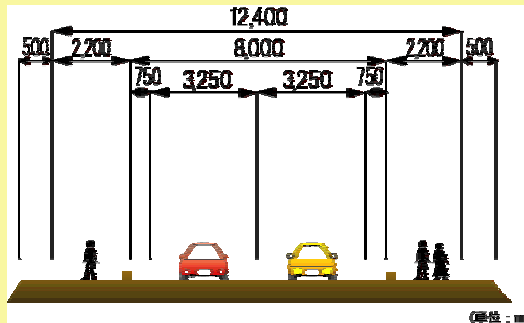
木更津東IC方面から三高交差点側を望む



圏央道・木更津東IC

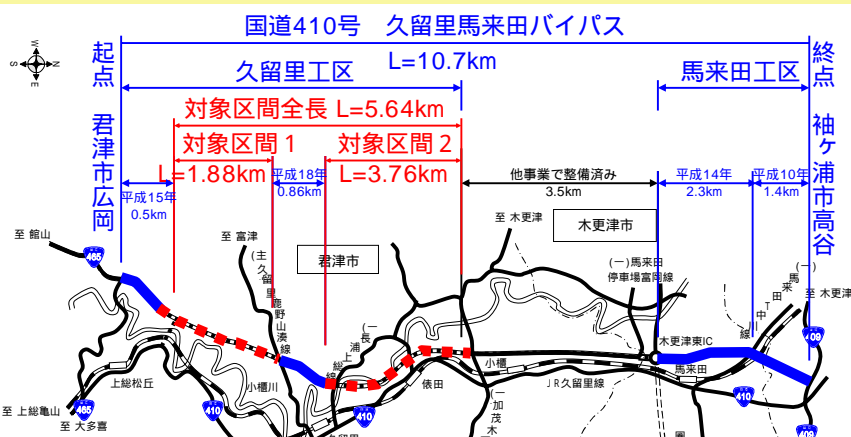
道路規格 第3種第2級
設計速度 60km/h
全体事業費 約127.1億円

計画断面図



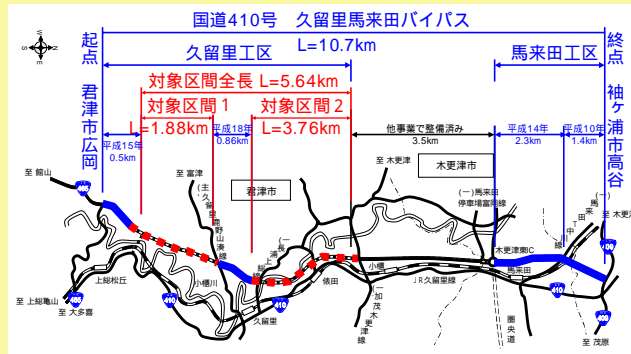
(単位: mm)

5 - 2 . 久留里馬來田バイパスの概要



昭和60年度	事業化	平成15年3月	馬來田工区の2.3kmが供用
平成元年度	用地買収着手	平成15年5月	大坂地先の0.5kmが供用
平成6年度	工事着手	平成18年3月	向郷地先の0.86kmが供用
	都市計画決定	平成27年度	供用予定
	(木更津市のみ)		
平成10年度	馬來田工区の1.4kmが供用		

5 - 2 . 久留里馬來田バイパスの概要



■ 対象区間事業費	59.3億円
■ 残事業費	40.9億円
■ 事業進捗率	31.1%
■ 用地進捗率	82.9%
■ 用地取得率	81.9%

64

5 - 2 . 長期化の理由と今後の進め方

【長期化の理由】

- 代替地の確保や権利関係の整理などに時間を要し、用地取得の難航により事業期間が長期化。

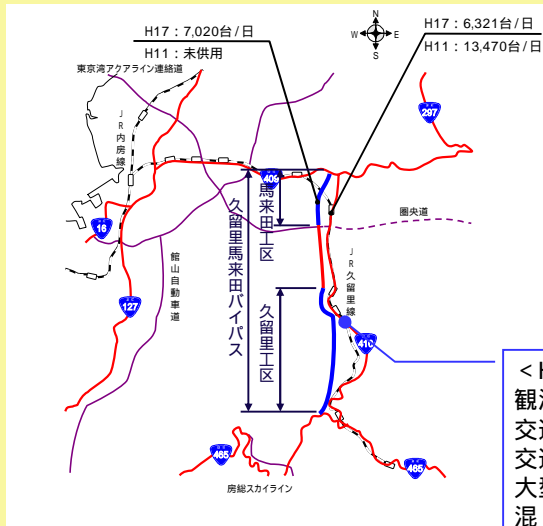
【今後の進め方】

- 事業効果の早期発現を考慮し、対象区間2を優先して整備
- 対象区間2の進捗状況を勘案しながら、対象区間1に着手
- 平成27年度: 工事完了、供用予定

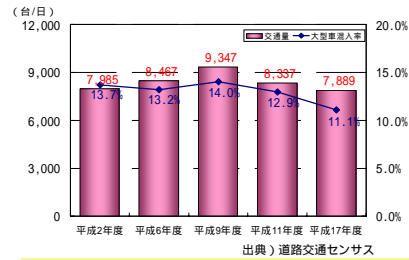
65

5 - 3 . 事業の必要性 (1)

交通の状況



国道410号の交通量の変化



<H17道路交通センサス>
 観測地点: 君津市久留里市場509
 交通量(平日): 7,889台/日
 交通量(休日): 9,534台/日
 大型車混入率: 11.1%(12h)
 混雑度: 0.71(12h)

66

5 - 3 . 事業の必要性 (2)

交通の状況

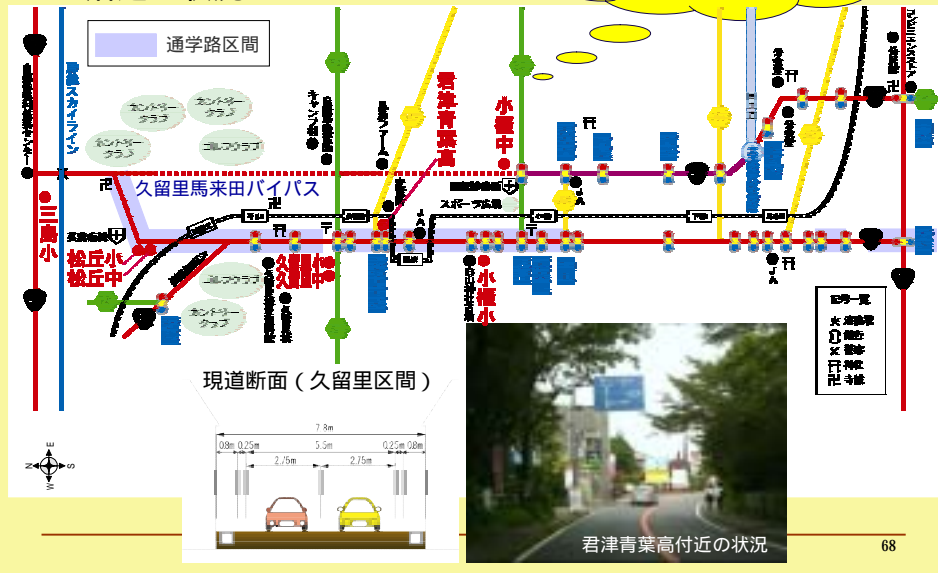


67

5 - 3 . 事業の必要性 (3)

沿道の状況

通学路のうち、
3.3kmが歩道未整備

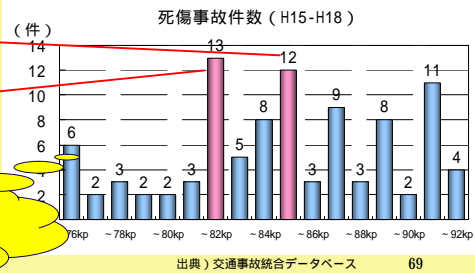
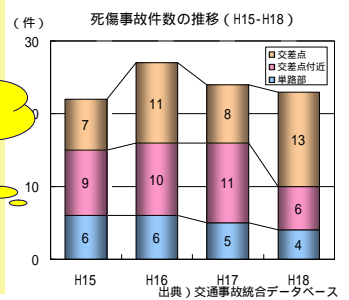


5 - 3 . 事業の必要性 (4)

沿道の状況

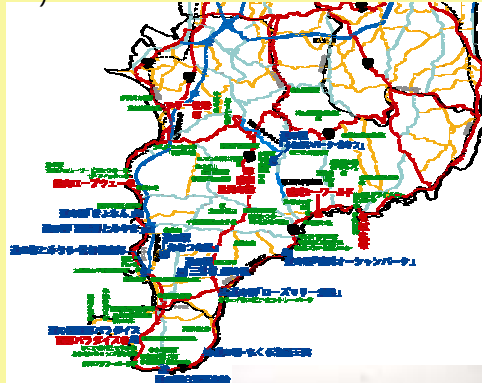
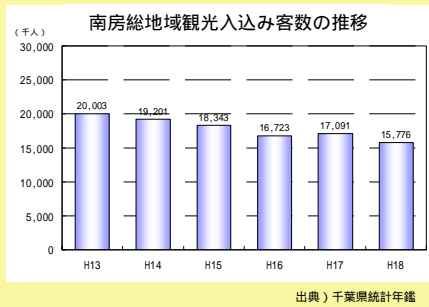
死傷事故発生状況 (H15-H18)

毎年約25件の
死傷事故が発生



5 - 3 . 事業の必要性 (4)

観光の状況



- 南房総地域の主な観光施設
- ・ 鴨川シーワールド
 - ・ 道の駅「鴨川オーシャンパーク」
 - ・ 南房パラダイス
 - ・ 清和県民の森
 - ・ 道の駅とみうら「枇杷倶楽部」



5 - 3 . 事業の必要性 (6)

事業の投資効果 (評価対象区間)

費用		単位：億円		
	改 築 費	維持修繕費	合 計	
基 準 年	平成20年			
単純合計	59.33	11.39	70.72	
基準年における 現在価値 (C)	<u>54.67</u>	<u>4.28</u>	<u>58.95</u>	
便 益 額		単位：億円		
	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	平成20年			
供 用 年	平成28年			
初年便益	5.92	0.65	-0.16	<u>6.42</u>
基準年における 現在価値 (B)	<u>89.95</u>	<u>10.00</u>	<u>-2.33</u>	<u>97.61</u>
費用 便 益 比				
B / C	1.53	0.17	-0.04	<u>1.66</u>

費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

5 - 3 . 事業の必要性 (7)

事業の投資効果 (事業全体)

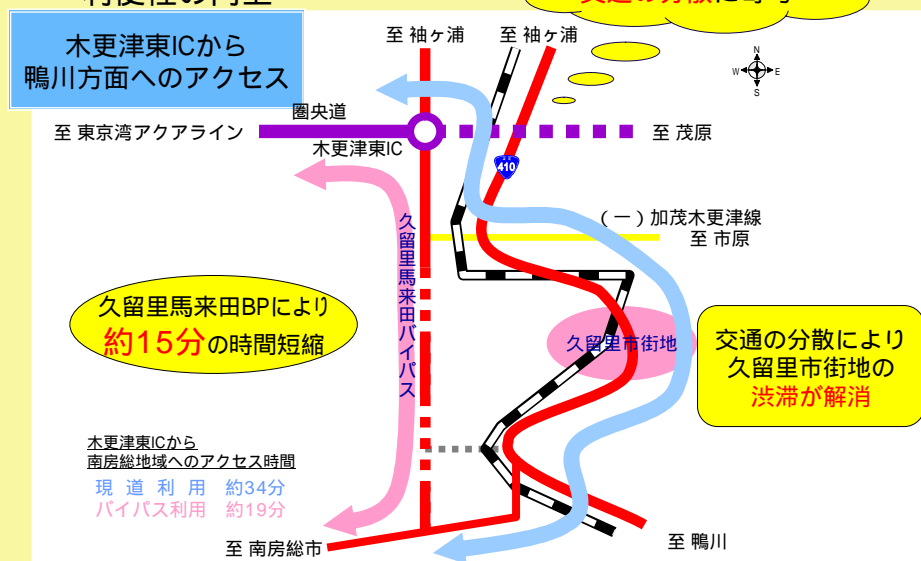
費用				単位：億円
	改 築 費	維持修繕費	合 計	
基 準 年	平成20年			
単純合計	127.10	21.60	148.70	
基準年における 現在価値 (C)	<u>153.18</u>	<u>8.12</u>	<u>161.30</u>	
便 益 額				単位：億円
	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成20年			
供 用 年	平成28年			
初年便益	30.55	-0.13	-0.41	<u>30.01</u>
基準年における 現在価値 (B)	461.13	-1.47	-6.18	<u>453.48</u>
費用便益比				
B / C	2.86	-0.01	-0.04	<u>2.81</u>

費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

72

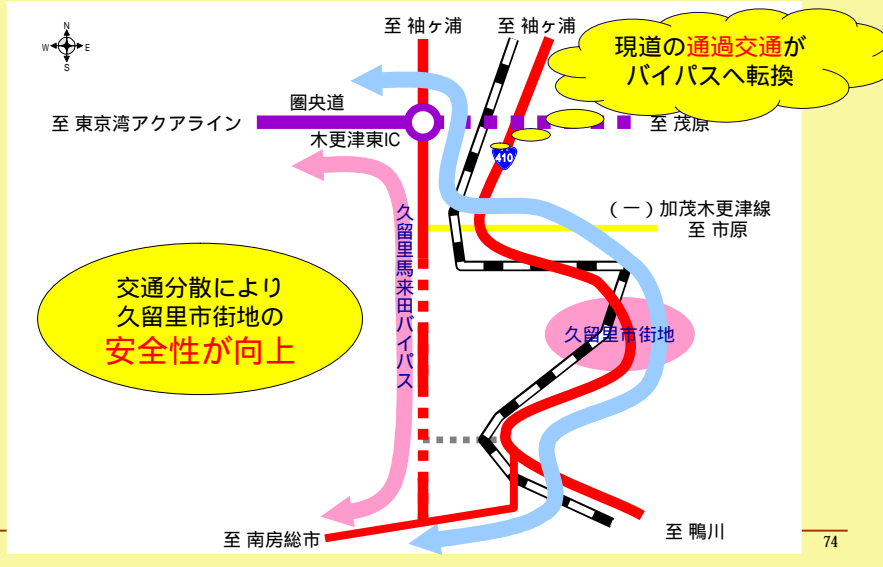
5 - 4 . 整備効果 (1)

利便性の向上



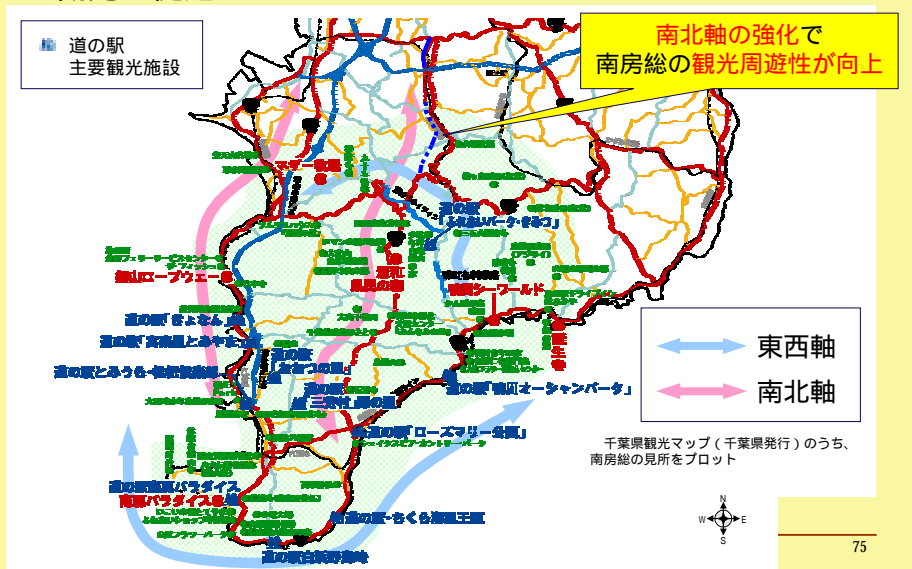
5 - 4 . 整備効果 (2)

現道の安全性向上



5 - 4 . 整備効果 (3)

観光の促進



5 - 5 . コスト縮減等

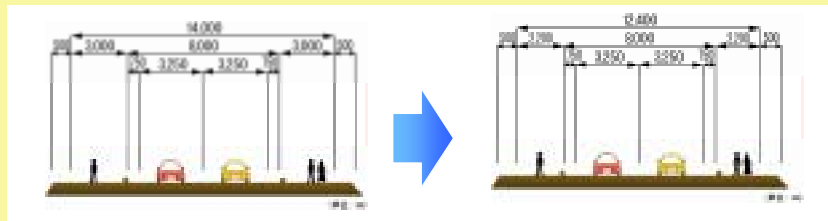
■ 歩道計画の見直しによるコスト縮減 (設計の総点検)

歩道幅員の変更

歩道幅員 3.0 m → 2.2 m

- ・ 周辺の状況：田園地帯を通過し、沿道には民家や施設等の立地が少ない。
- ・ 自転車の交通量は少ない。

幅員の変更



76

5 - 6 . 対策方針(案)

全線の早期供用に向け、**継続して事業を推進**する。

【理由】

- 南房総地域と圏央道・木更津東ICの**アクセス性の向上**や、現道交通のうち**通過交通を分担**し、沿道市街地における**交通渋滞の解消**や**安全性の向上**に寄与。
- 南房総地域へのアクセス性の向上は、**南房総地域の観光振興**にとって非常に重要な課題。
- 馬来田工区の供用により**一部効果が発現**。
- 久留里区間では、ほとんど効果が発現していない状況であり、整備効果の十分な発現には、**久留里工区の整備が不可欠**。

77