

事前評価

(主)船橋松戸線バイパス(外2路線)事業

令和5年1月27日

千葉県 県土整備部 道路計画課

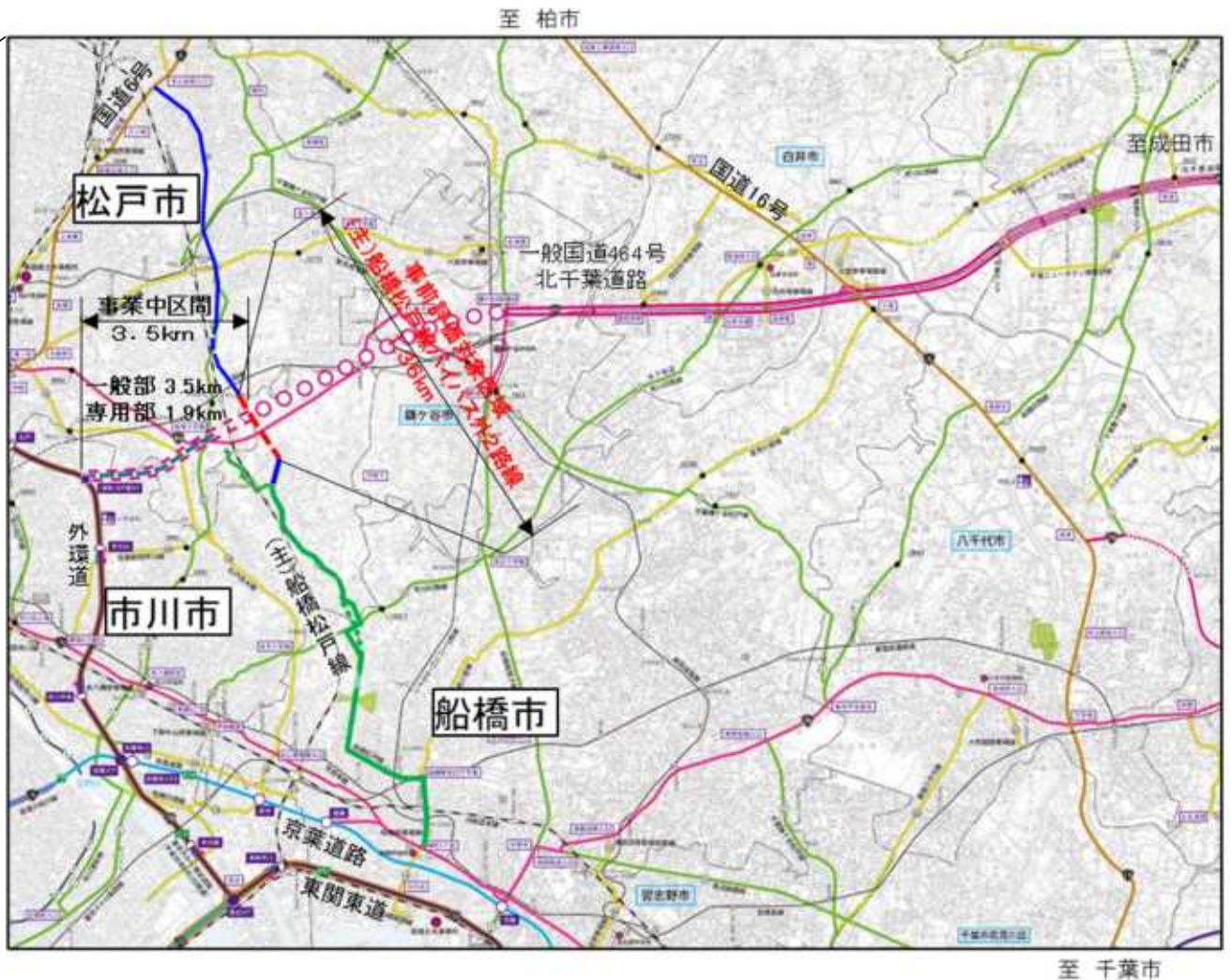
目次

1. 事業の概要
2. 事業の必要性
3. 経済的・社会的効果
4. 環境に与える影響
5. 総合的な評価

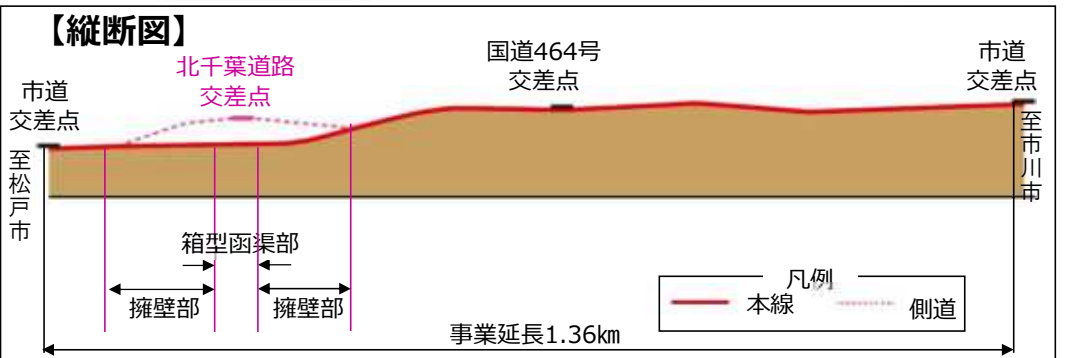
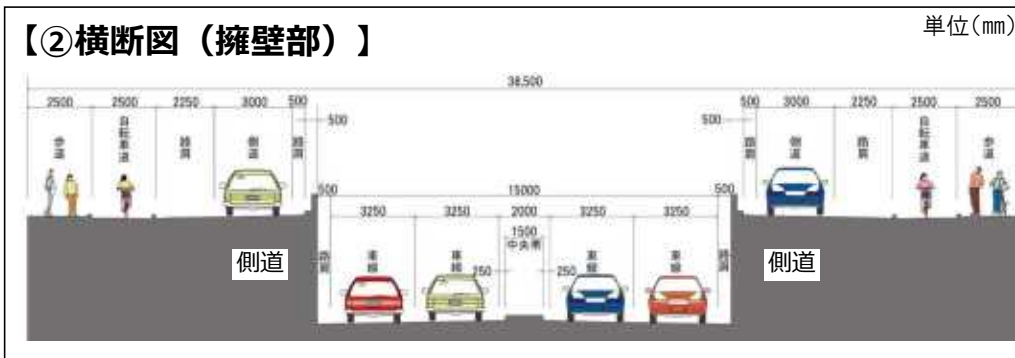
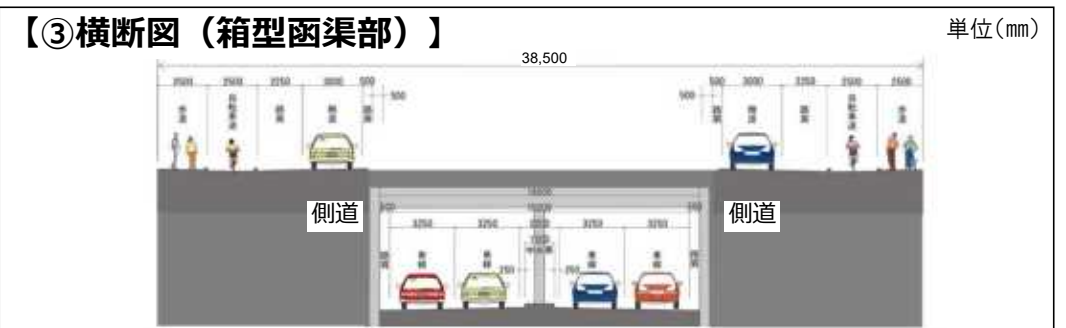
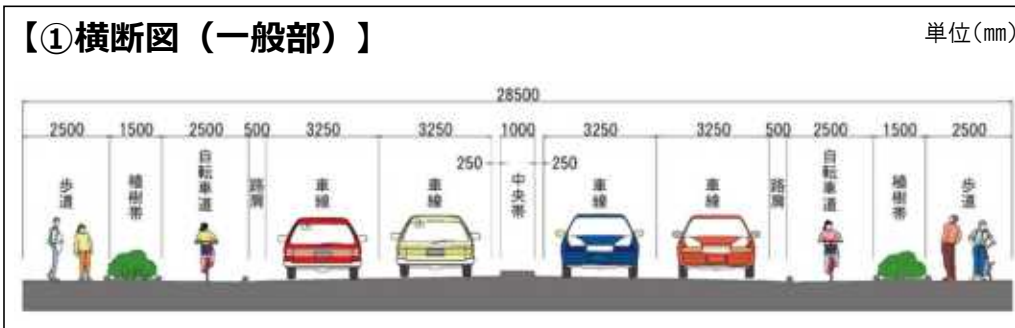
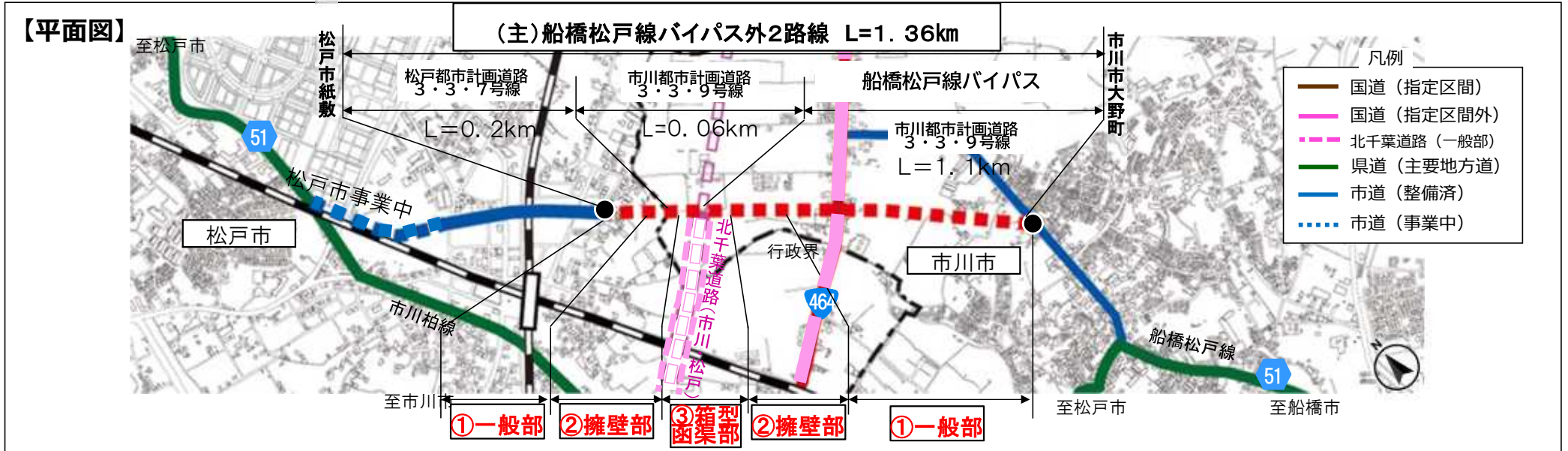
1. 事業の概要

- (主) 船橋松戸線バイパス (外2路線) は、北千葉道路にアクセスする都市計画決定された道路であり、沿線地域の慢性的な交通渋滞の緩和を図るとともに、災害時における緊急輸送道路の代替道路としても機能する道路である。

位置図



1. 事業の概要



2. 事業の必要性

(1) 上位政策と全体計画との関連

- 千葉県道路整備プログラム (R2.3) では、交流を支える道路ネットワークの推進のため、成田空港や千葉港等へのアクセス強化に資する道路として位置づけられている。
- 松戸市都市計画マスタープランでは、都3・3・7号線は「幹線道路」として位置づけられている。
- 市川市都市計画マスタープランでは、都3・3・9号線は「都市幹線道路 (都市計画道路)」として位置づけられている。

■千葉県道路整備プログラム



出典:千葉県道路整備プログラム(R2.3)

■都市計画での位置づけ (松戸市・市川市)



出典:松戸市都市計画マスタープラン(R4.4)
誰もが楽しく快適に移動できる方針図



出典:市川市都市計画マスタープラン(H16.4)
快適な交通環境づくりに関する方針図

2. 事業の必要性

(2) 道路ネットワークの状況

- (主) 船橋松戸線バイパス (外2路線) は、令和2年度に北千葉道路と合せて都市計画決定されている。
- 北千葉道路 (市川・松戸) は事業化されたが、(主) 船橋松戸線バイパス (外2路線) は、事業化されていない。



2. 事業の必要性

(3) 交通の状況

- (主) 船橋松戸線バイパス (外2路線) に並行する (主) 市川柏線に交通が集中し、慢性的に渋滞が発生している。
- 南北方向の幹線道路の1つである (主) 船橋松戸線は、一部区間において十分な幅員が確保されていない。

■ 周辺道路の状況



調査区間番号 12400510040 12400510050	交通量 (台/日)	混雑度
(主)市川柏線	19,096	1.58

千葉県内の
主要地方道に
おける混雑度は
0.80(加重平均値)

出典:H27センサス

【混雑度について】

混雑度	交通状況	混雑状況イメージ
1.0未満	飽和時間数は0 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる状態	
1.0~1.25	飽和時間数は1~2時間以下 昼間12時間のうち道路が混雑する可能性がある時間帯が1~2時間ある状態	
1.25~1.75	飽和時間数は1~2時間未満 ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態	
1.75以上	飽和時間数がほぼ1~2時間 慢性的な混雑状態を呈する状態	

道路の交通容量((社)日本道路協会)を基に作成



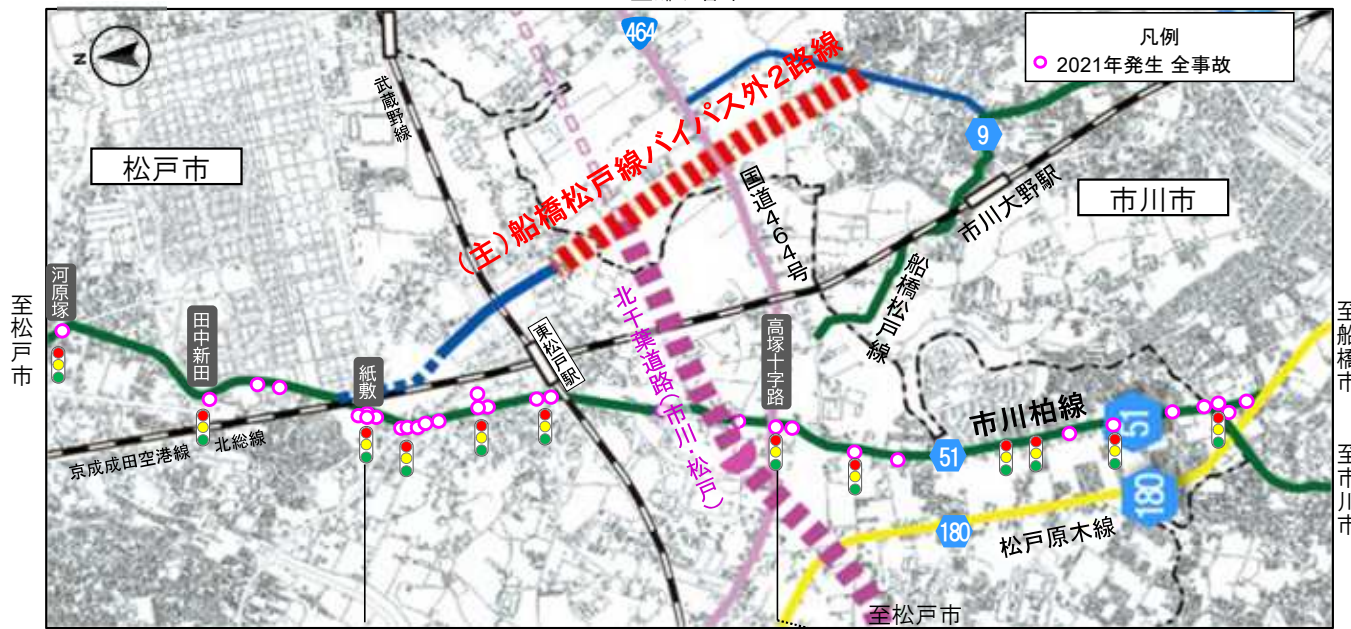
(主) 船橋松戸線 道路状況写真

2. 事業の必要性

(4) 交通事故の発生状況

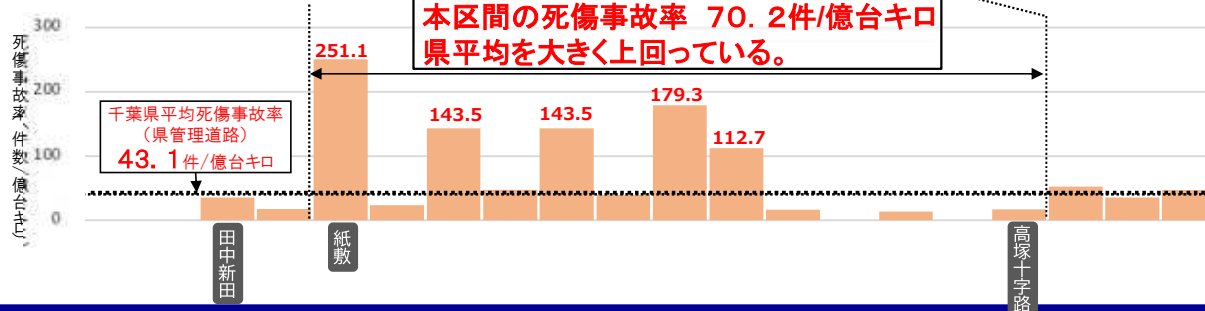
●(主)船橋松戸線バイパス(外2路線)と並行する(主)市川柏線の一部区間の死傷事故率(H28~R2)は、70.2件/億台キロであり、千葉県平均の43.1件/億台キロを大きく上回っている。また、死傷事故の約8割が車両相互の事故となっている。

■(主)市川柏線の事故発生箇所

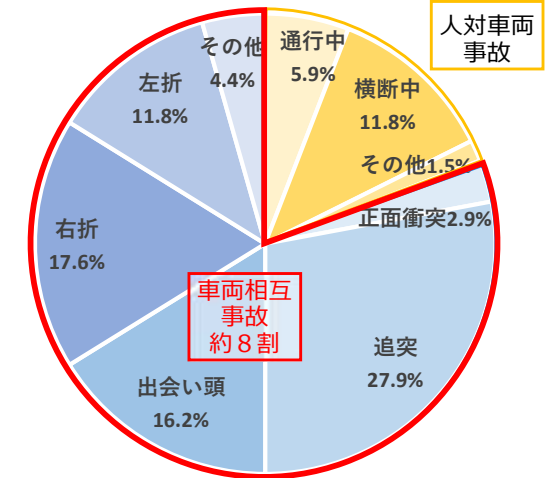


※千葉県警くらしの安全マップ(2021年)

■(主)市川柏線の死傷事故率



■(主)市川柏線の事故類型



※交通事故統合データベース(H28~R2)_イタルダ区間データ

【死傷事故率とは】

- ・1台の車が一定距離走行する間に事故に遭う確率
- ・死傷事故率(件/億台キロ)
= 死傷事故件数 / 走行台キロ (走行距離 × 交通量)

※交通事故統合データベース(H28~R2)_イタルダ区間データ

2. 事業の必要性

(5) 周辺地域の救急指定病院及び広域避難場所の指定状況

- 松戸市立総合医療センターや千葉西総合病院が救急病院に指定されている。
- 八柱霊園や21世紀の森と広場が広域避難場所に指定されている。



■ 周辺の救急指定病院・広域避難場所

■ 松戸市立総合医療センター
 3次救急指定病院
 病床数内訳：600床
 住所：千葉県松戸市千駄堀993-1
 出典：<https://hospia.jp/>



出典：<https://www.city.matsudo.chiba.jp>

■ 千葉西総合病院
 2次救急指定病院
 病床数内訳：608床
 住所：千葉県松戸市金ヶ作107-1
 出典：<https://hospia.jp/>



出典：<https://www.tokushukai.or.jp>

■ 八柱霊園
 指定：松戸市指定広域避難場所
 面積：約105ha
 住所：千葉県松戸市田中新田48-2



出典：<https://www.tokyo-park.or.jp>

■ 21世紀の森と広場
 指定：松戸市指定広域避難場所
 面積：約50.5ha
 住所：千葉県松戸市千駄堀269



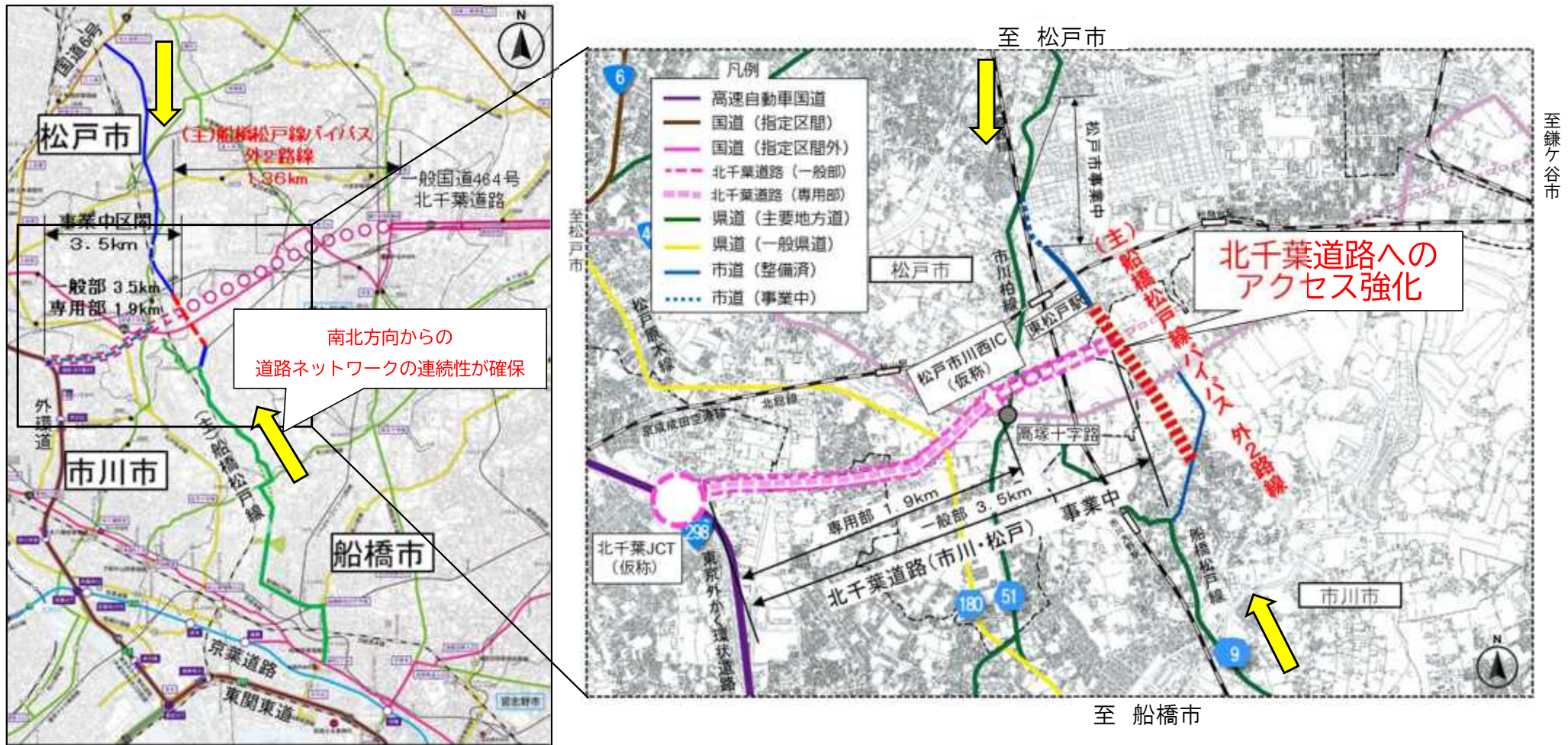
出典：<https://www.city.matsudo.chiba.jp>

出典：緊急輸送ネットワークは「千葉県緊急輸送ネットワーク図」、広域避難場所は「松戸市指定避難場所一覧」より

3. 経済的・社会的効果

(1) 道路ネットワークの強化

- (主) 船橋松戸線バイパス (外2路線) の整備により、南北方向からの道路ネットワークの連続性が確保され、北千葉道路へのアクセス強化が図られる。

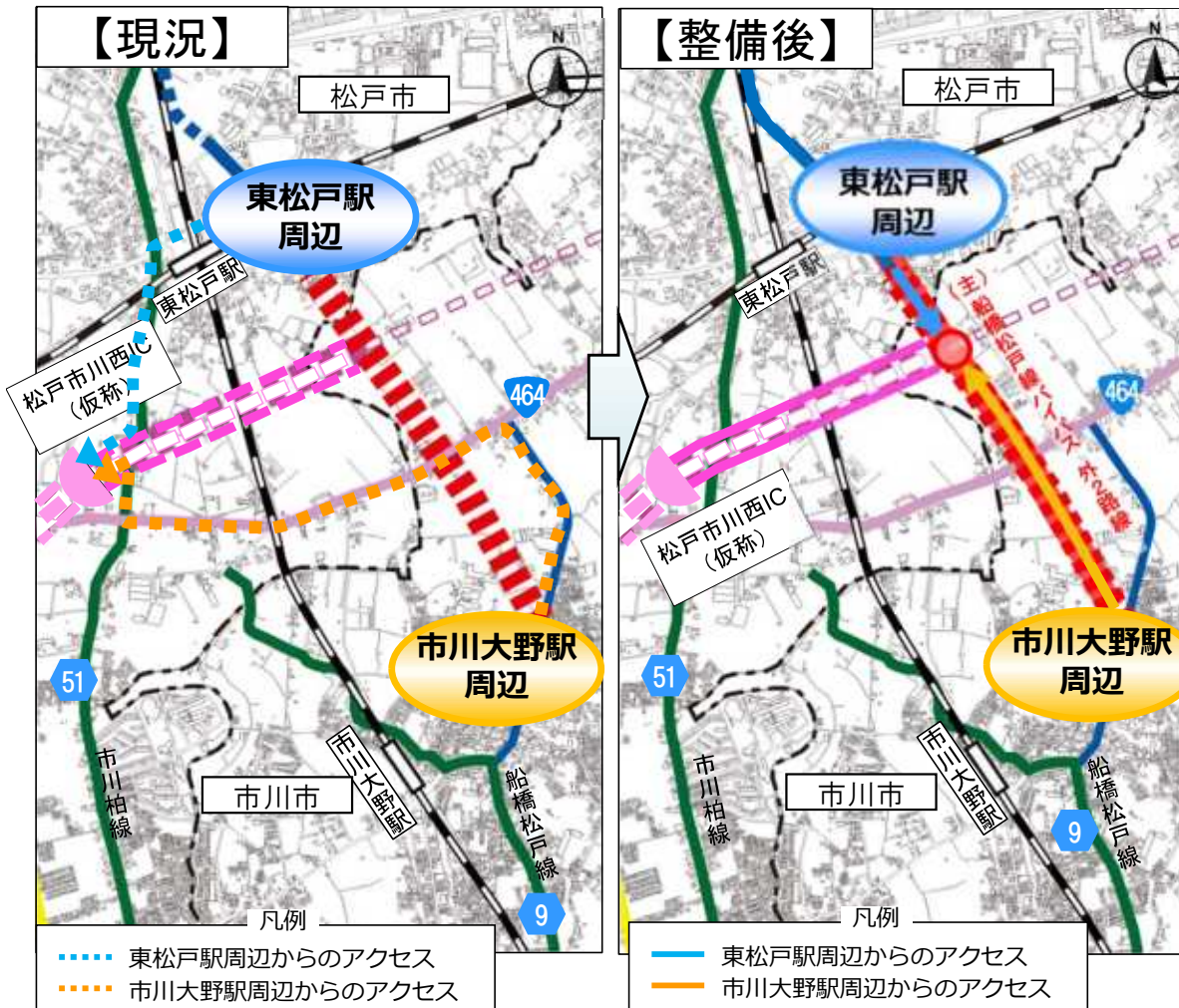


3. 経済的・社会的効果

(2) 地域の利便性向上

- (主) 船橋松戸線バイパス (外2路線) の起終点に位置する市街地 (東松戸駅周辺、市川大野駅周辺) から北千葉道路へのアクセス時間が短縮され、周辺地域の利便性向上が図られる。

■北千葉道路へのアクセス強化



■北千葉道路へのアクセス時間

▶東松戸駅周辺～
(仮) 松戸市川西IC

【現況】

所要時間
約4分

1分
短縮!

【整備後】

所要時間
約3分

▶市川大野駅周辺～
(仮) 松戸市川西IC

【現況】

所要時間
約11分

7分
短縮!

【整備後】

所要時間
約4分

◆地元行政関係者の声



▶ 北千葉道路アクセス道路の整備により、北千葉道路へのアクセス向上に期待。

3. 経済的・社会的効果

(3) 交通の円滑化・安全性向上

- (主) 船橋松戸線バイパス (外2路線) の整備により南北方向の交通が分散され、並行する(主)市川柏線の渋滞緩和が図られることから交通事故の減少が期待される。

【現況】



(主) 船橋松戸線バイパス (外2路線) を整備



【整備後】

市川柏線に集中していた南北方向の交通が分散し、交通量が130百台/日に減少
混雑度1.08
⇒交通の円滑化・安全性が向上



◆ 地元行政関係者の声

➤ 幹線道路の整備により、市街地内の道路に流入する交通が減少し、慢性的な渋滞が減少することを期待している。

3. 経済的・社会的効果

(4) 地域防災機能の強化・救急医療活動の支援

- (主) 船橋松戸線バイパス (外2路線) の整備により、松戸市立総合医療センターをはじめとする救急指定病院や広域避難所等へのアクセス向上が図られ、救急医療活動の支援に寄与するとともに、災害時には、代替道路として機能することが期待される。



■松戸市立総合医療センターへの搬送距離短縮

【現況 (.....)】 (国道464号 経由)

搬送距離 9.4 km ・ 時間 33分

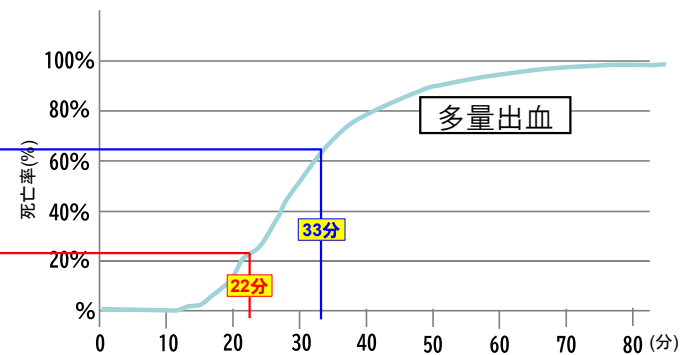
搬送距離 1.4 km 短縮!
搬送時間 11分 短縮!

【整備後 (——)】 (北千葉道路アクセス道路経由)

搬送距離 8.0 km ・ 時間 22分

◆カーラーの救命曲線

整備前後で死亡率が約41%減少

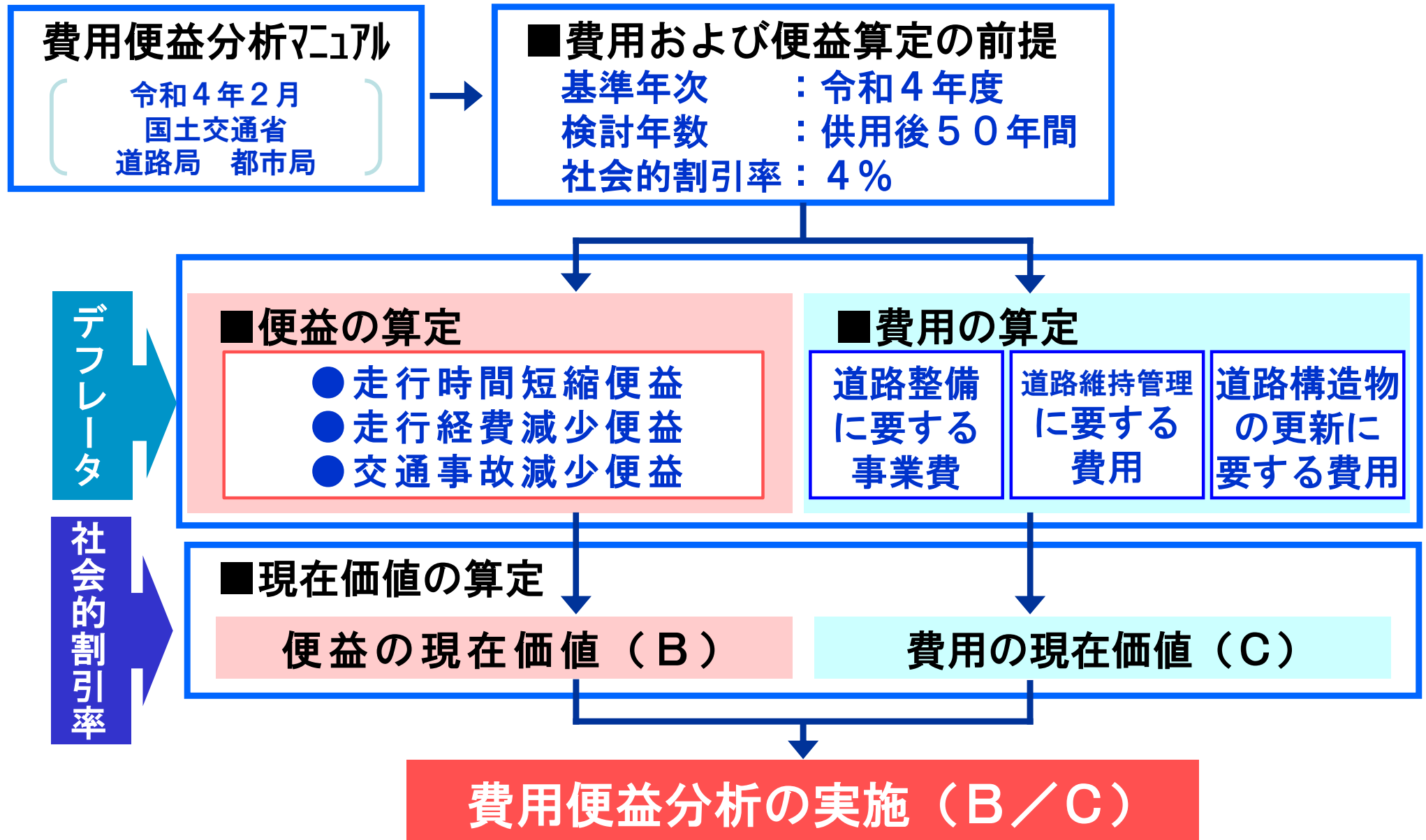


◆地元行政関係者の声

➤ 救急指定病院である松戸市立総合医療センターや千葉西総合病院へのアクセス性が改善することで、救急医療にも寄与することになる。

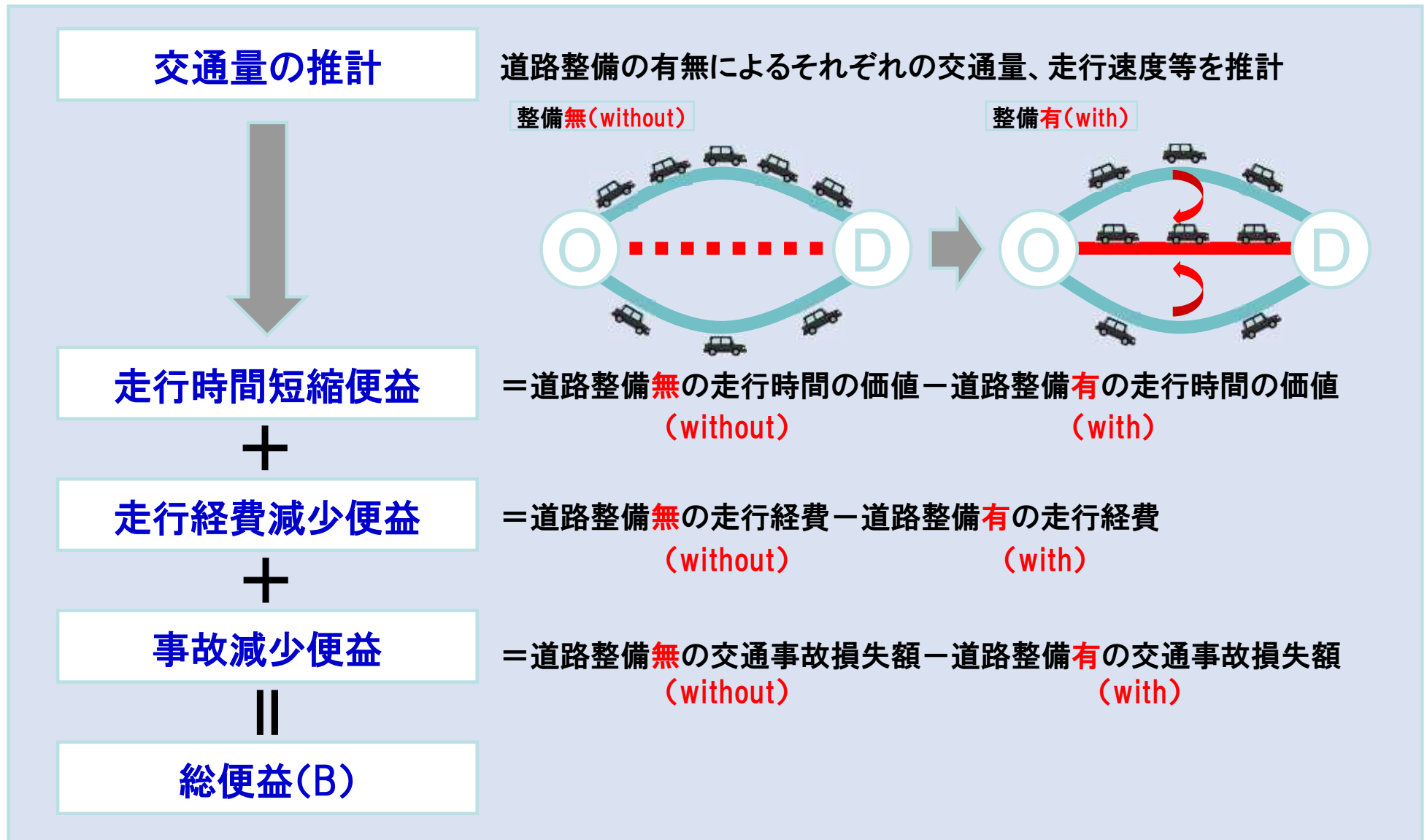
3. 経済的・社会的効果

(5) 費用便益比の算定



3. 経済的・社会的効果

(6) 便益の考え方



3. 経済的・社会的効果

(7) 費用便益算定結果

便益・費用については基準年における現在価値化後の値 ※四捨五入による表記

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)
	4 2 7 億円	4 0 億円	1 億円	4 6 8 億円	
費用 (C)	総事業費		維持管理費	総費用	
	7 7 億円	1 億円	7 8 億円		

基準年：令和4年度

◆計算条件

基準年次 : 令和4年度
 供用開始年次 : 令和12年度
 分析対象期間 : 供用後50年
 基礎データ : 平成27年度道路交通センサス
 交通量推計時点 : 令和22年度
 推計交通量 : 20, 100~28, 700(台/日)

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。(維持管理費を除く)
 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. 環境に与える影響

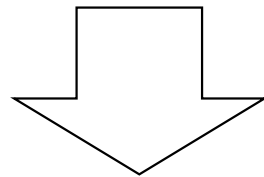
●環境影響の予測の結果、いずれの項目においても、環境の保全を目的として設定した目標(定量的基準のある項目はその範囲内、動植物等は事業者により実行可能な範囲内でできる限りの影響の回避、低減等に係る措置が講じられること。)を満たしていることを確認している。

項目	予測結果	目標(基準等)
二酸化窒素	基準の範囲内	1時間値の1日平均値が0.04~0.06ppmの範囲内又はそれ以下であること。
騒音	基準の範囲内	敷地境界で昼間70dB、夜間65dB以下、後背地※で昼間65dB、夜間60dB以下であること。(※道路端から20m以遠の地点)
振動	基準の範囲内	昼間65dB、夜間60dB以下であること。
地下水	影響なし	切土、堀割工事に際しては地下水脈の連続的な遮断を回避し、地下水への影響の回避、低減を図る。
動物	影響なし	土地の改変並びに構造物の存在・供用に当たっては重要な動植物の生息又は生育、地域を特徴づける生態系への影響の回避、低減を図る。
植物	影響なし	
生態系	影響なし	

5. 総合的な評価

○まとめ

- ・事業の投資効果が認められる。 $B/C=6.0$
- ・事業の実施により、
道路ネットワークの強化、地域の利便性の向上、
交通の円滑化による安全性の向上、救急医療活動の支援等
の効果が期待できる。



令和5年度から事業に着手し、早期整備を図る。