

事業番号2
千葉県 県土整備
公共事業評価審議会
令和2年度 第2回

事業再評価

社会資本整備総合交付金事業

船橋都市計画道路3・4・22号

西浦藤原町線 外1線

令和2年11月11日

千葉県 県土整備部 道路整備課

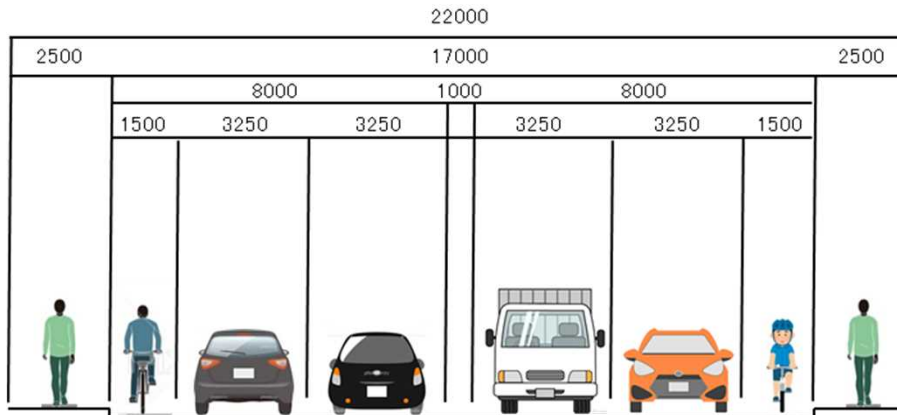
目次

1. 事業の概要
2. 事業の進捗状況
3. 社会経済情勢
4. 事業の投資効果
5. コスト縮減
6. 対応方針(案)

1. 事業の概要

起点：船橋市上山町1丁目
 終点：市川市柏井町1丁目
 延長：L=1,156m
 幅員：W=22.0～25.0m
 道路規格：第4種第1級
 設計速度：60km/h
 全体事業費：69.5億円

計画横断面図



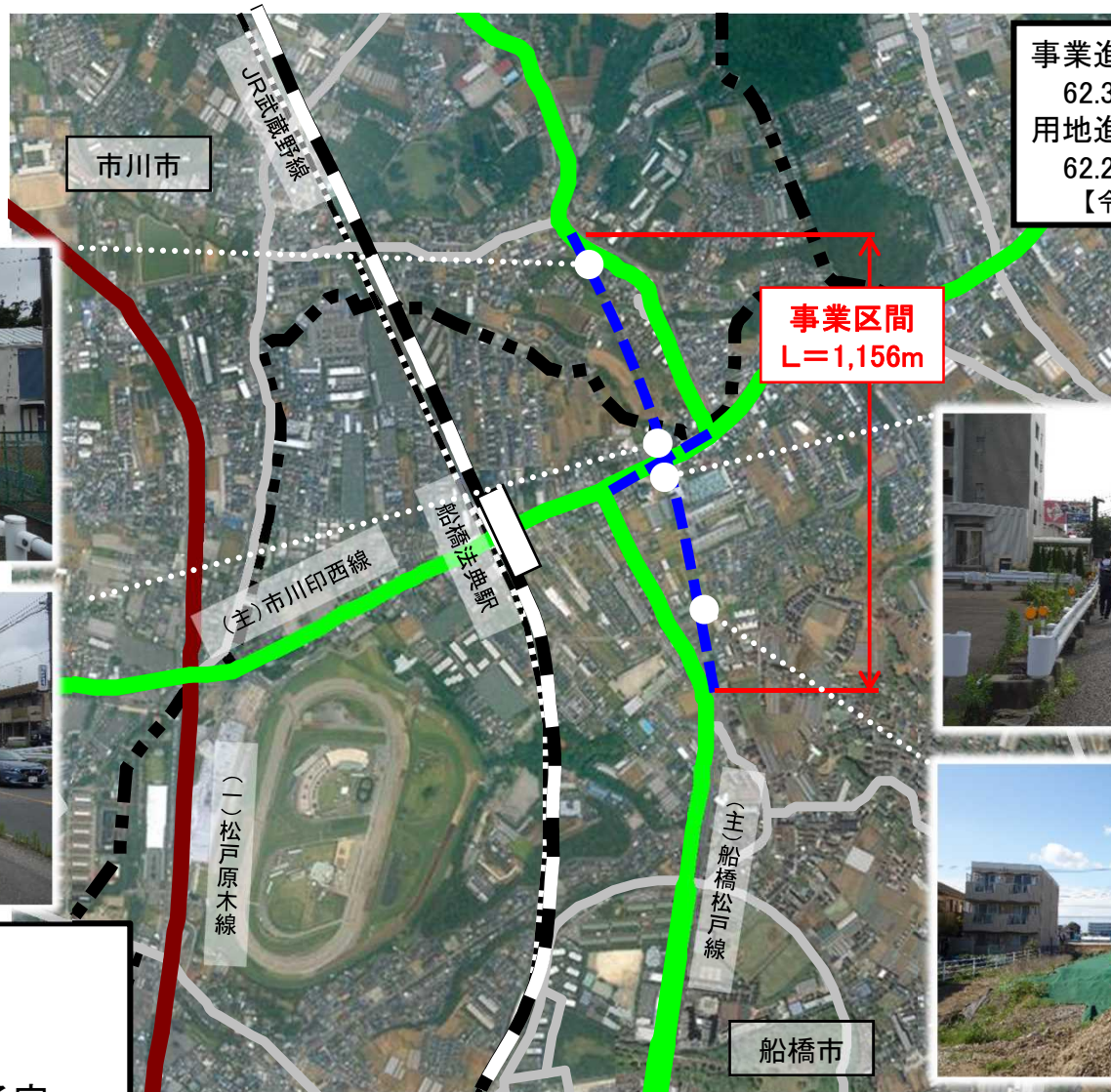
- 凡例
- <道路種別>
- 事業区間
 - 国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - その他道路

2. 事業の進捗状況

凡例

<道路種別>

- 事業区間
- 主要地方道
- 一般県道
- その他道路



事業進捗率
62.3%(事業費ベース)

用地進捗率
62.2%(面積ベース)

【令和2年度末予定】

事業区間
L=1,156m

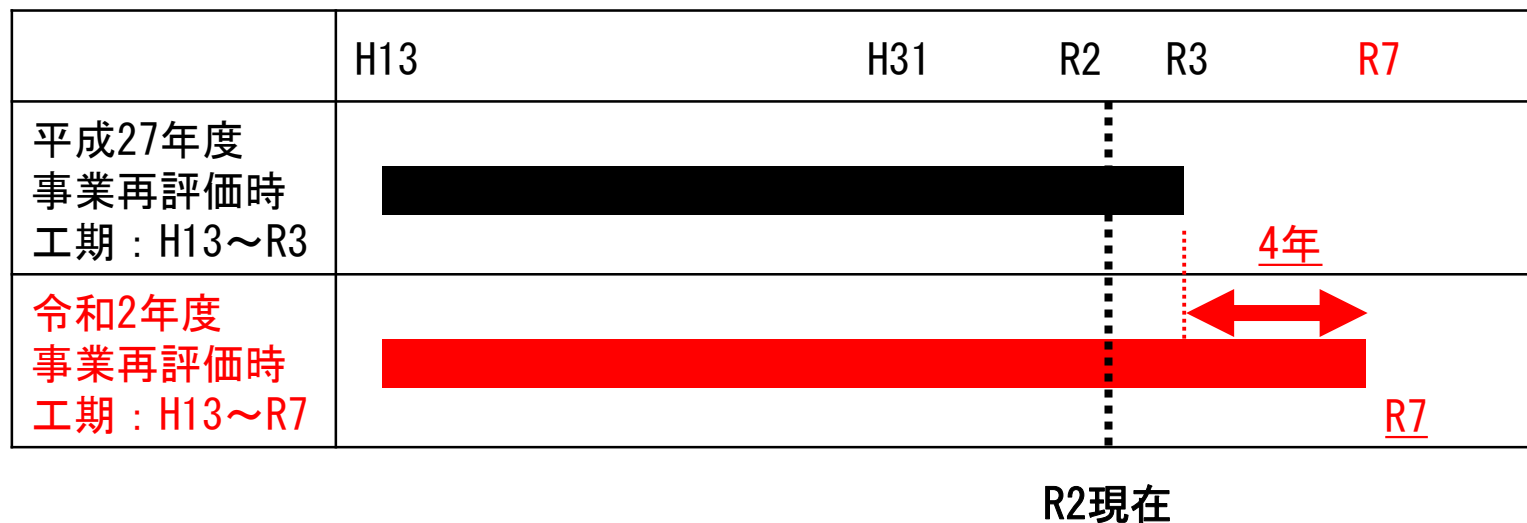


平成13年度 事業着手
平成14年度～ 用地買収
令和7年度 事業完了予定

出典：国土地理院ホームページ

2. 事業の進捗状況

○事業期間の延伸



延伸理由

用地取得に不測の日数を要していることから、事業を延伸する。

＜参考＞用地進捗状況(令和2年度末予定) 面積ベース:62.2%

対策

事業期間までに完了できるように、これまで以上に用地取得や工事の進捗及び工程管理を図っていく。

3. 社会経済情勢

前回(H27)から大きな変化はない

(1) 現道の状況

- ・事業区間の起点と終点までを結ぶ現道の交差点では、道路形状がクランクを形成し円滑な交通の障害となっており、主要渋滞箇所と特定されている。
- ・(主)市川印西線と重用している区間は、交通量が2万台／日を超え、混雑度が1.67である。

【凡例】

〈道路種別〉

- 事業区間
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他道路

〈主要渋滞箇所〉

- 箇所
- 区間

〈交通量データ〉

- ★ H27センサスデータ
- H30.12 交通量調査データ
※調査日: H30.12.4(火)

○混雑度: 交通容量に対する交通量の比

$$\text{混雑度} = \frac{\text{交通量(台/12h)}}{\text{交通容量(台/12h)}}$$

○主要渋滞箇所は、渋滞関係データから渋滞が発生している箇所を抽出し、周辺住民や民間事業者、道路管理者の意見を踏まえた上で特定されている。



(主)船橋松戸線・(主)市川印西線でクランクを形成

▼写真①



▼写真②

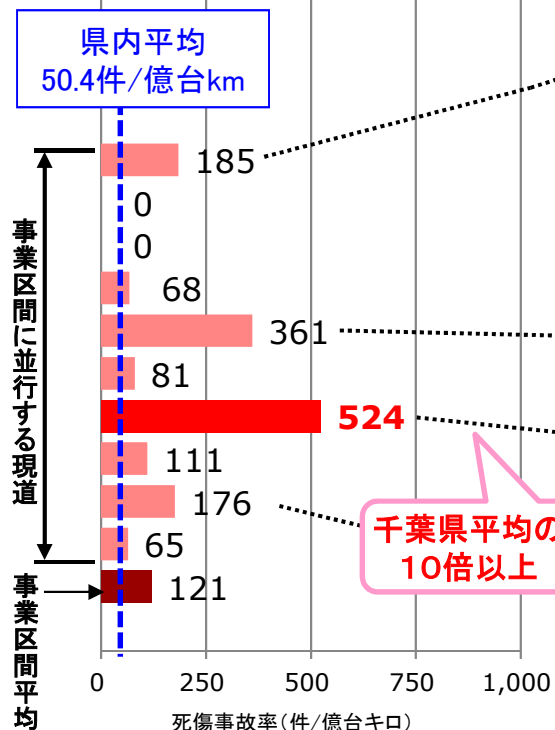


3. 社会経済情勢

前回(H27)から大きな変化はない

(2)交通事故の状況

- ・現道のほとんどの区間・交差点で死傷事故率が50.4件/億台km(県内平均)を超過している。
- ・現道では5年間に41件の死傷事故が発生し、渋滞やクランク形状に起因する追突や右左折時の事故が、全体の約6割を占めている。

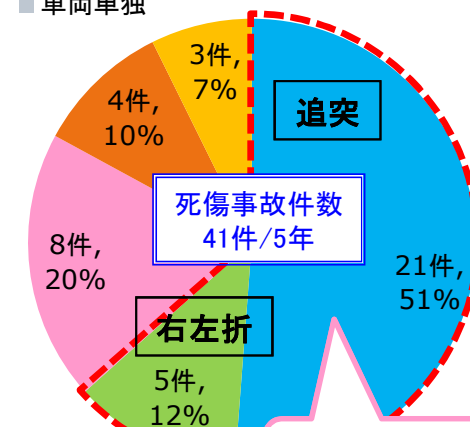


▲現道の死傷事故率(H25~H29)

出典:公益財団法人 交通事故総合分析センター



- 追突
- 出会い頭
- その他車両相互
- 車両単独
- 右左折
- 正面衝突
- 人対車両



渋滞・クランク形状に起因
追突、右左折時の事故が約6割

▲現道の死傷事故件数(H25~H29)

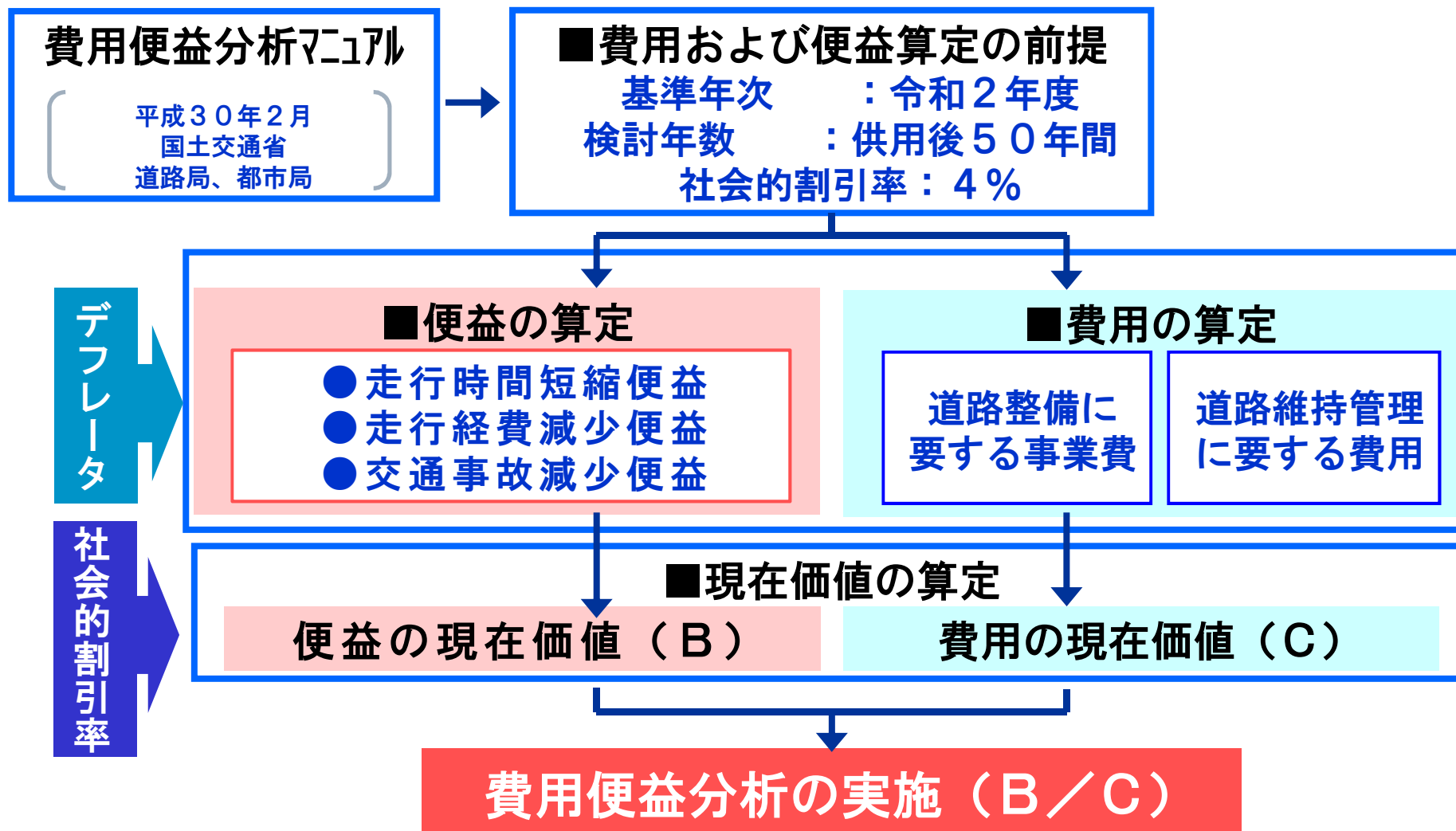
出典:公益財団法人 交通事故総合分析センター

【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を指す。
- ・死傷事故率=年間死傷事故件数/走行台キロ
(件/億台キロ)=(件数)/(年間交通量×走行距離)

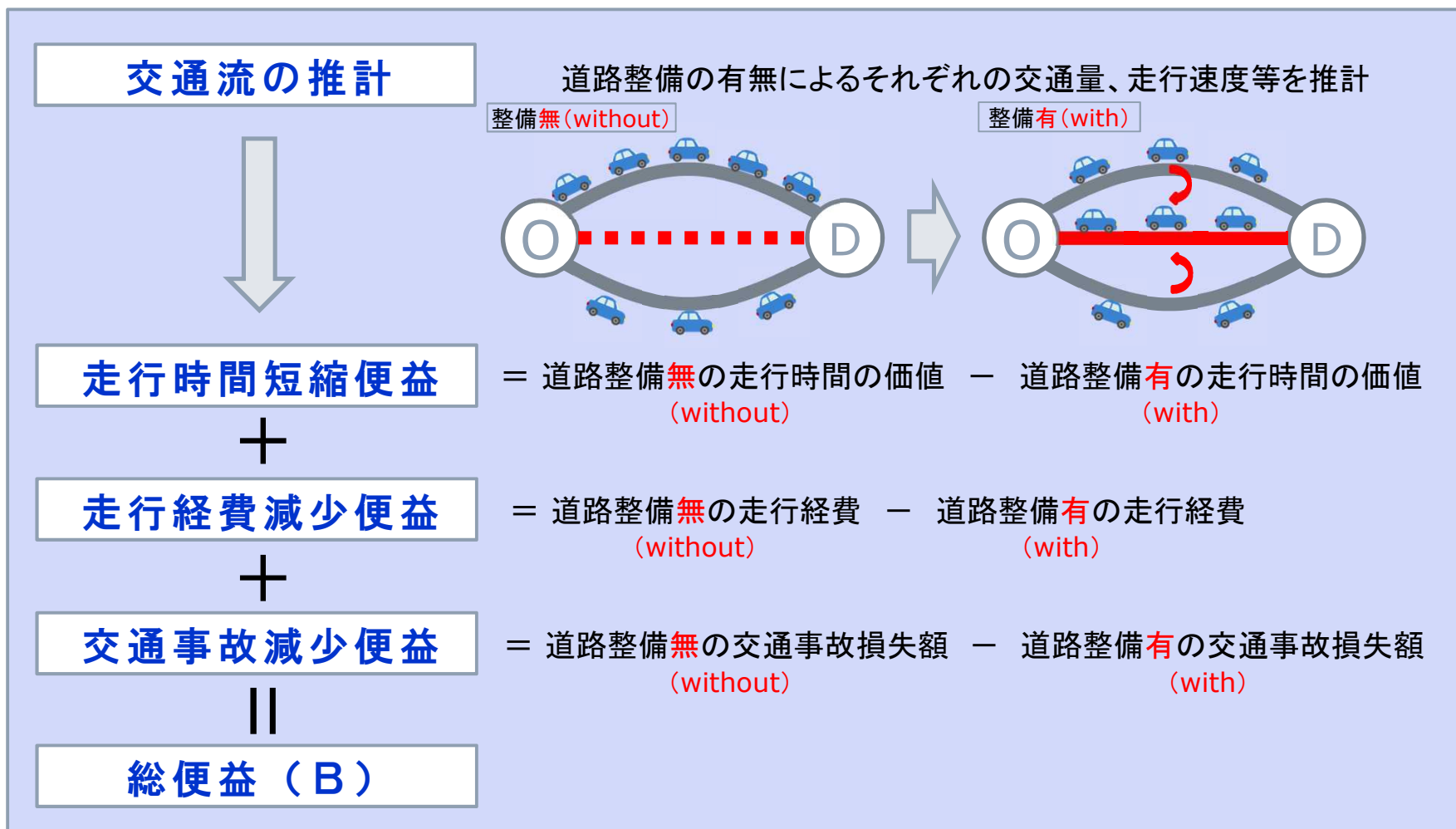
4. 事業の投資効果

(1)費用便益比の算定



4. 事業の投資効果

(2) 便益の算定方法



4. 事業の投資効果

(3) 費用便益比の算定結果

B/Cの 比較

	今回評価(R2)	前回評価(H27)	備考
費用便益マニュアル	平成30年2月版	平成20年11月版	費用便益分析マニュアルの更新
対象延長	1,156m	1,156m	
基準年次	令和2年度	平成27年度	基準年次の更新
供用予定年次	令和8年度	令和4年度	用地取得の長期化
分析対象期間	供用後50年	供用後50年	
基礎データ	平成22年度 道路交通センサス	平成17年度 道路交通センサス	基礎データの更新
推計交通量	195(百台/日)	204(百台/日)	基礎データの更新
総便益(B)	266億円	270億円	
総費用(C)	84億円	73億円	基準年次の更新
B/C	3.2	3.7	

事業費 の比較

	今回評価(R2)	前回評価(H27)	備考
事業費	69.5	69.5	

4. 事業の投資効果

(4) 費用便益比

【事業全体】

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)
	251億円	10億円	5億円	266億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	83億円	1億円		84億円	

【残事業】

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)
	251億円	10億円	5億円	266億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	20億円	1億円		21億円	

基準年：令和2年度

注1) 便益・費用については、基準年(令和2年度)における現在価値化した後の値である。

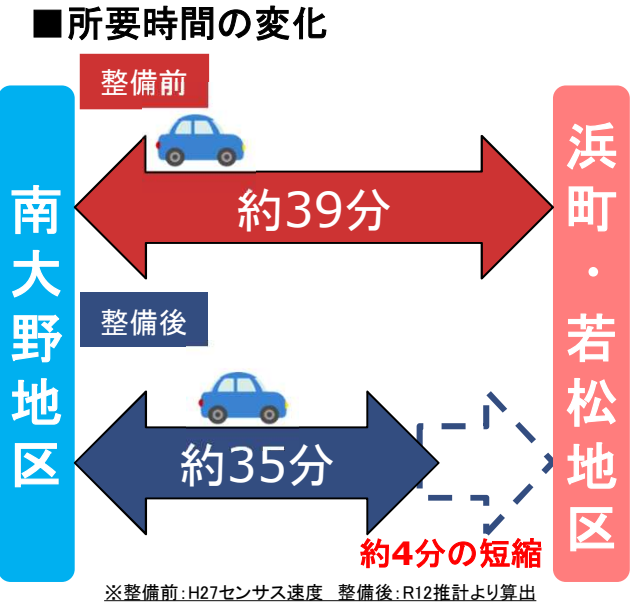
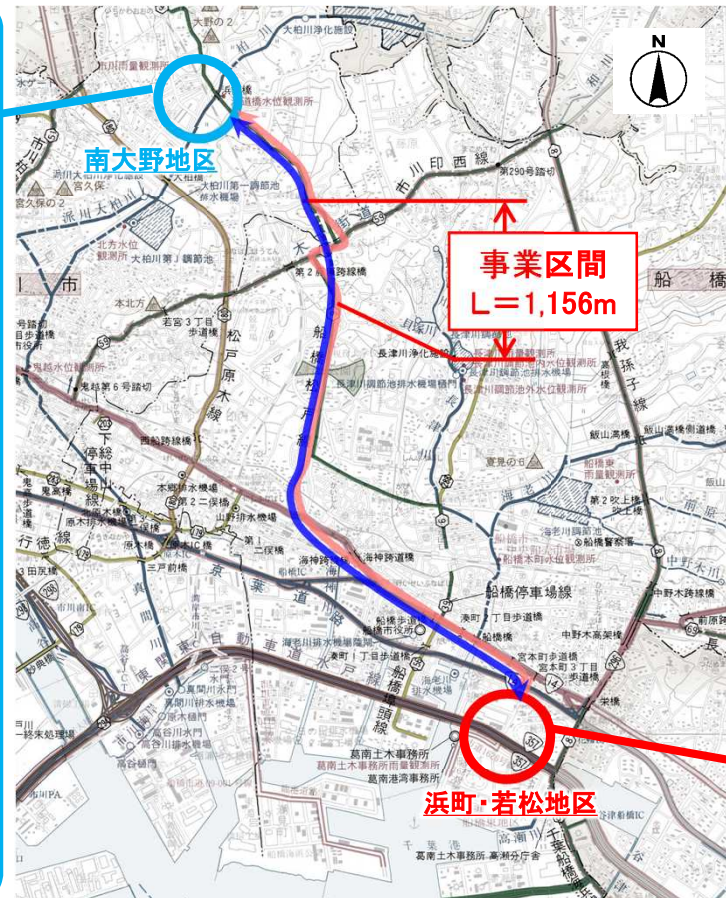
注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

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。

4. 事業の投資効果

(5)-1 整備効果(走行時間短縮便益、走行経費減少便益)

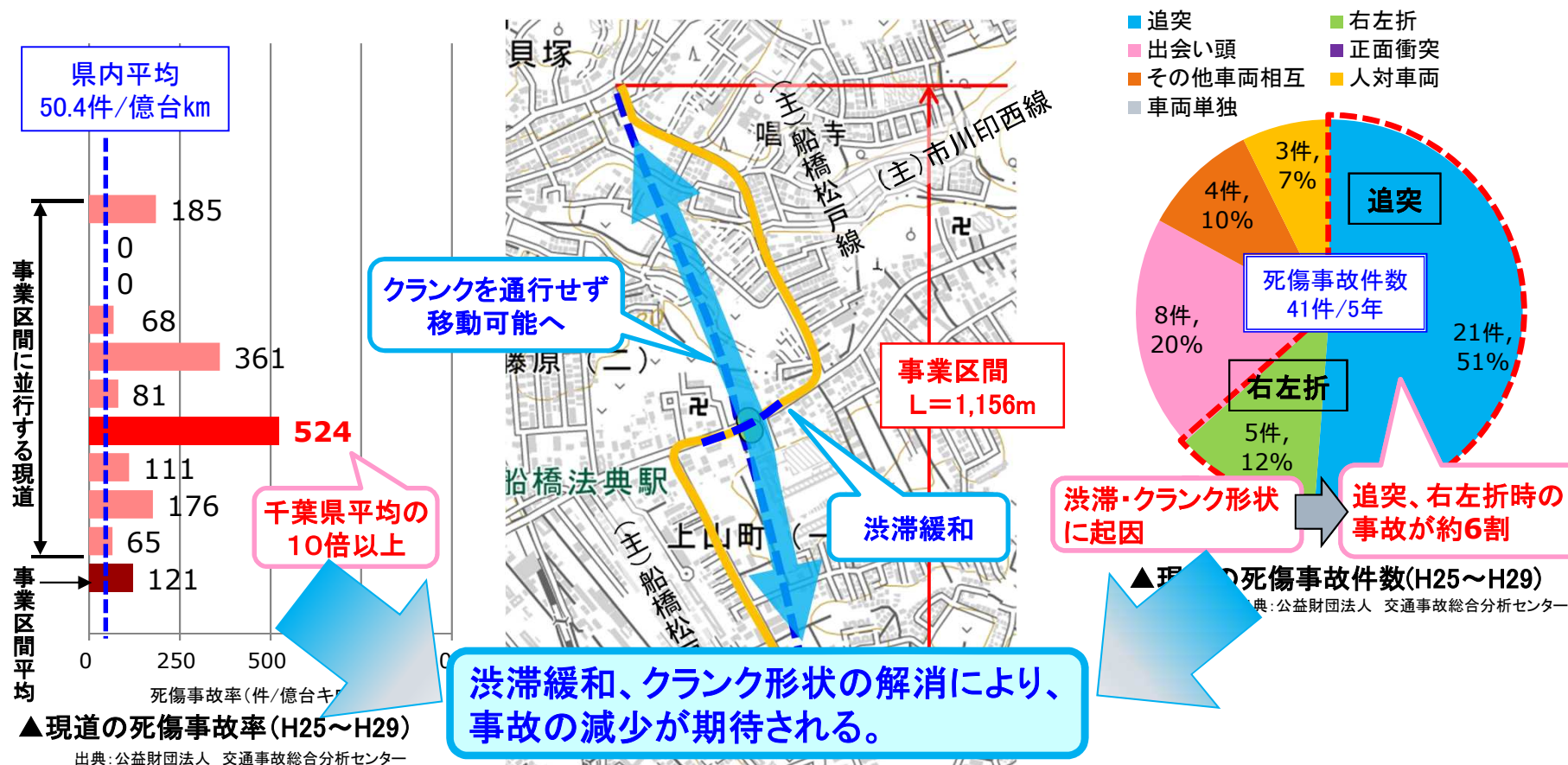
・バイパスの整備により、南大野地区から若松・浜町地区までの所要時間が約4分短縮する。



4. 事業の投資効果

(5)-2整備効果(交通事故減少便益)

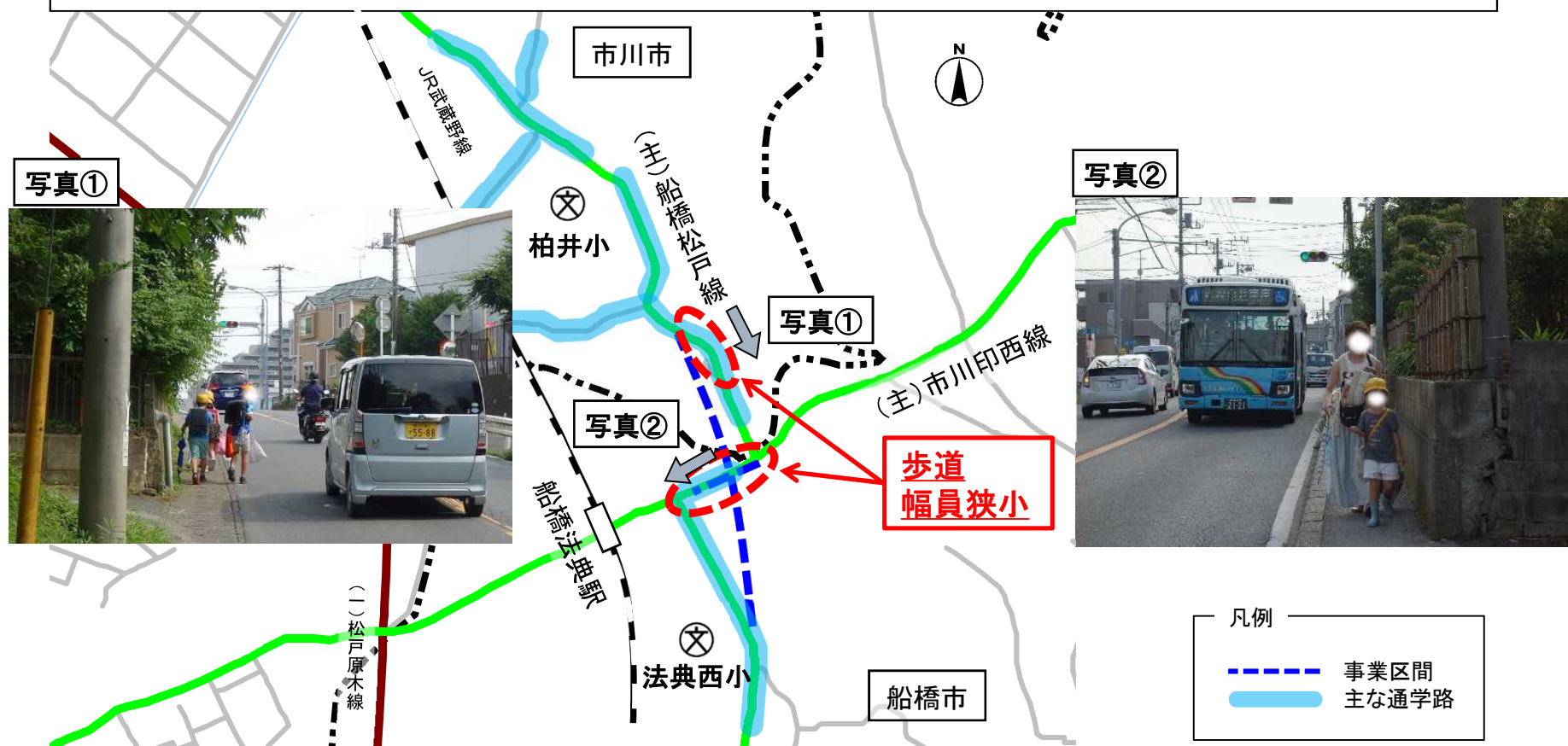
・バイパスの整備により、クランクを通行せず移動可能となり、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。



4. 事業の投資効果

(6) 歩行者の安全性の向上 (便益の算定に含まれていない効果)

- ・歩道整備により、歩行者の安全性が向上し、通学児童生徒の安全の確保も図られることが期待される。
- ・現道の交通量が減少し、現道を通行する歩行者の危険性の低下が期待される。

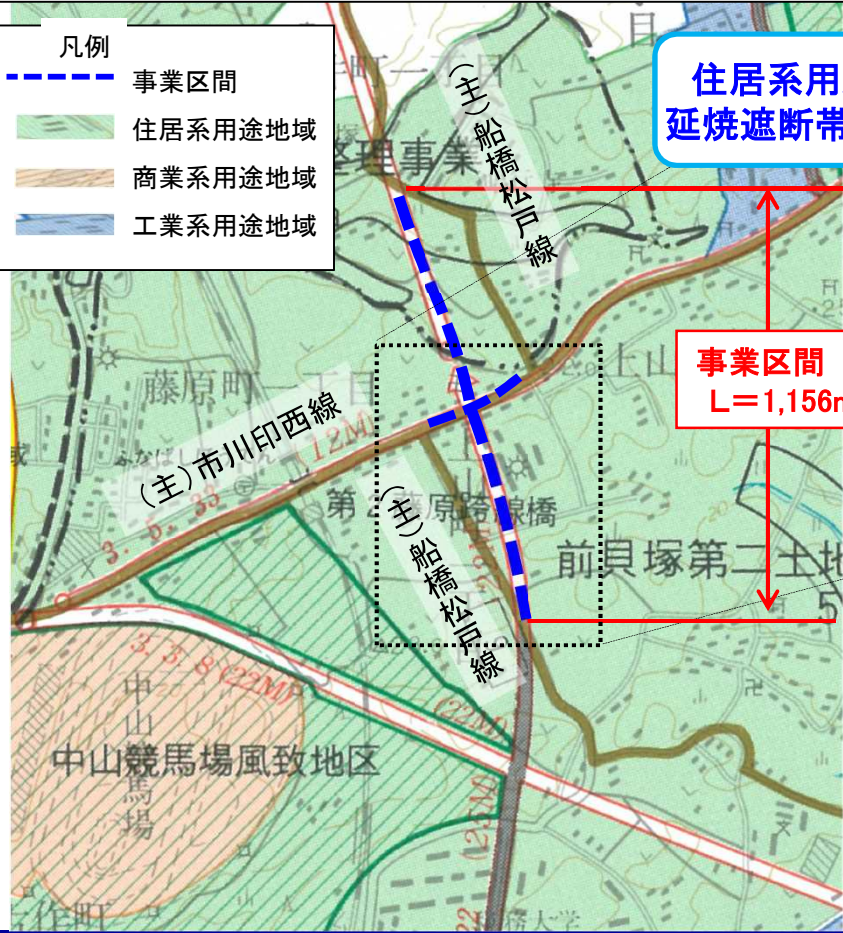


4. 事業の投資効果

(7)都市防災機能の強化(便益の算定に含まれていない効果)

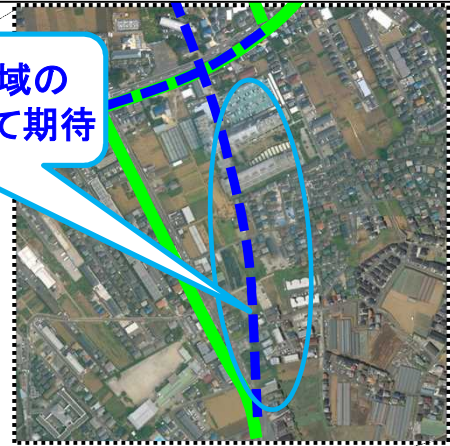
・幅員22~25mの都市計画道路が整備されることにより、火災時の延焼遮断帯としての機能が期待されるなど、都市防災機能の強化に資する。

- 凡例
- 事業区間
 - 住居系用途地域
 - 商業系用途地域
 - 工業系用途地域



住居系用途地域の延焼遮断帯として期待

事業区間 L=1,156m



(参考)
兵庫県南部地震(神戸市長田区の例)では、幅員12m以上の道路では延焼がなかった。
引用先: 道路構造令の解説と運用より



▲延焼遮断帯のイメージ

5. コスト縮減

コスト縮減への取り組み

新技術・新工法の積極的な活用を図り、コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進していく。

6. 対応方針(案)

○費用便益比(B/C) ⇒ 『3.2』

○整備効果

- ・バイパス整備による移動時間の短縮
- ・周辺道路の交通の円滑化による交通事故の減少

【便益の算定に含まれていない効果】

- ・歩行者の安全性の向上
- ・都市防災機能の強化



事業を継続し、効果の早期発現を目指す