

# 事業再評価

---

## 社会資本整備総合交付金事業

### 新京成線(鎌ヶ谷市)連続立体交差事業

平成30年11月13日

千葉県 県土整備部 道路整備課

---

---

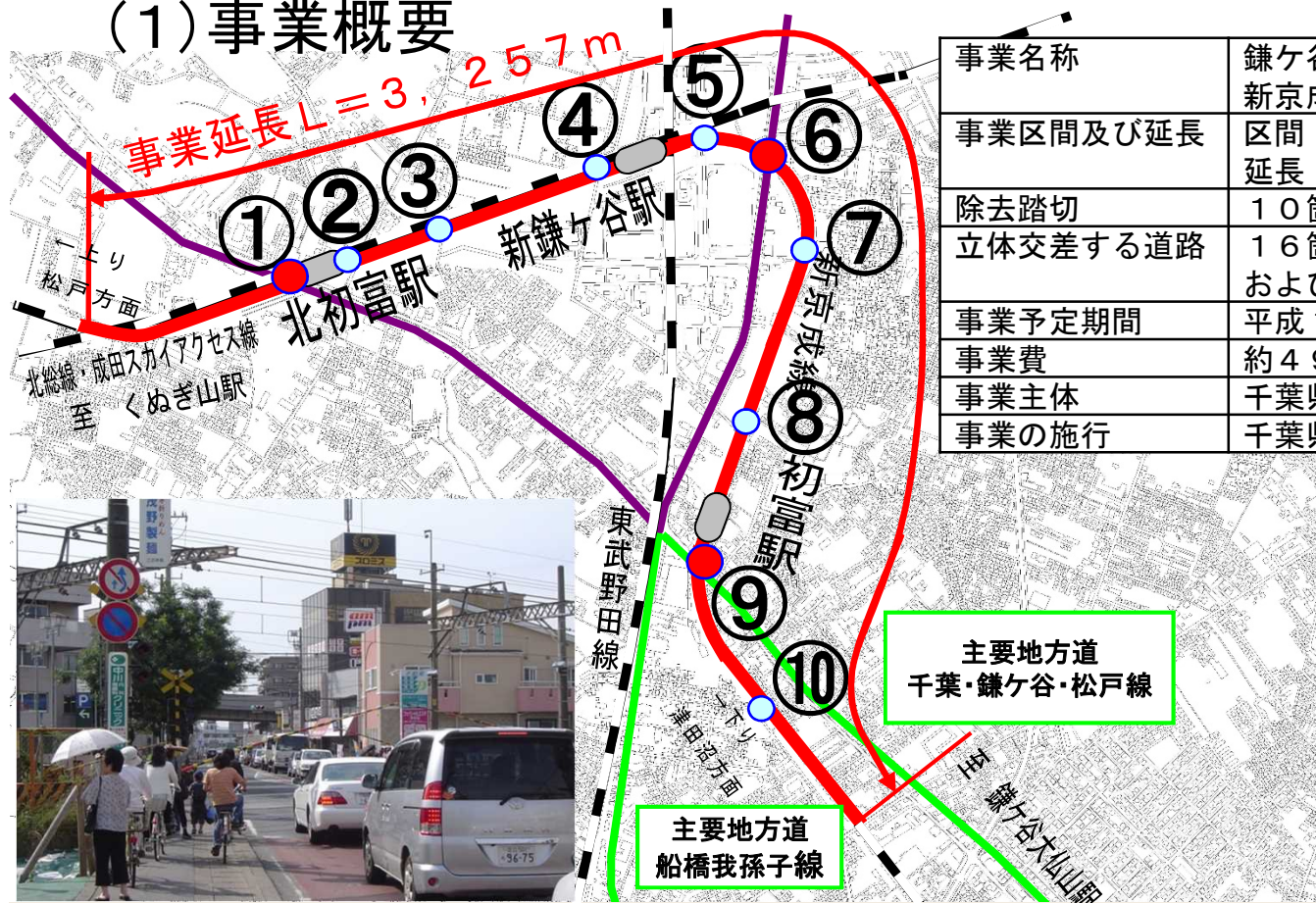
# 目次

---

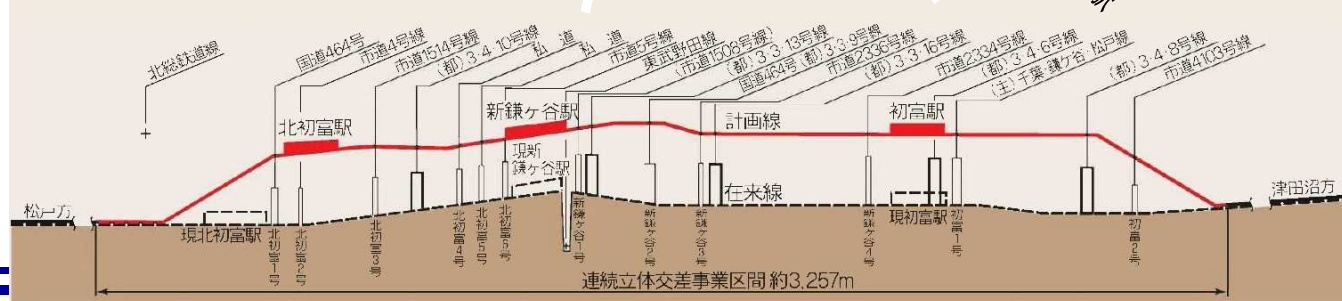
1. 事業の概要
2. 事業の状況
3. 事業の必要性
4. 事業の整備効果
5. 事業認可変更
6. コスト縮減
7. 事業投資効果
8. 対応方針（案）

# 1. 事業の内容

## (1) 事業概要



事業名称	鎌ヶ谷都市計画都市高速鉄道第2号線 新京成線連続立体交差事業
事業区間及び延長	区間：鎌ヶ谷大仏駅～くぬぎ山駅間 延長：約3,257m
除去踏切	10箇所
立体交差する道路	16箇所（15路線）うち国道1路線 および都市計画道路6路線
事業予定期間	平成13年度～平成36年度
事業費	約495億円
事業主体	千葉県
事業の施行	千葉県、鎌ヶ谷市、新京成電鉄株式会社



	除却踏切
	高架化される駅
	ボトルネック踏切
	事業区間
	鉄道
	国道
	主要地方道

# 1. 事業の内容

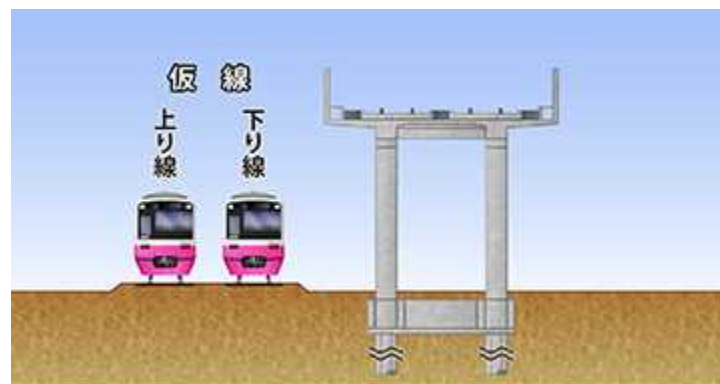
## (2) 施工順序



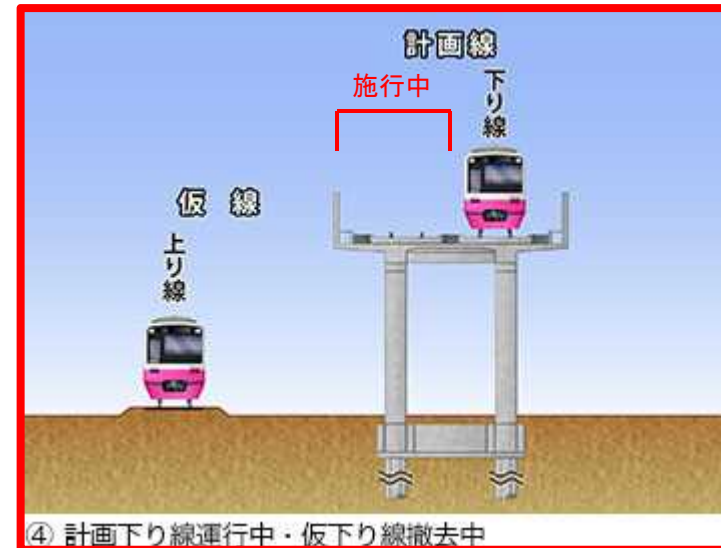
① 2線分の仮線用地を確保し仮線を敷設



② 現在上下線を仮線に切替

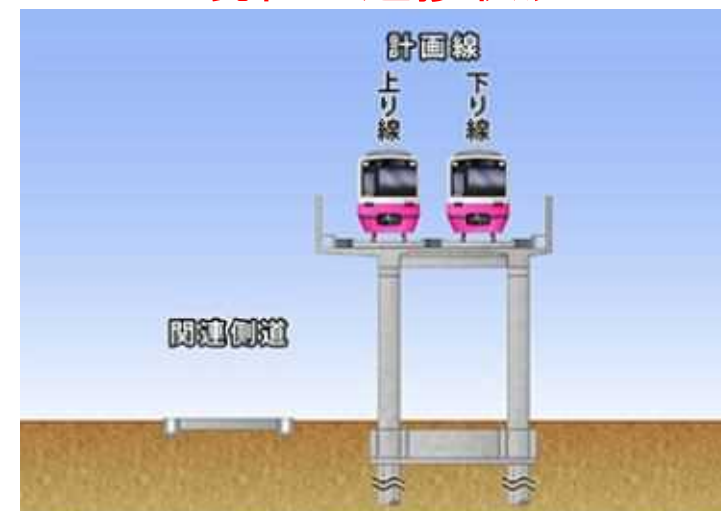


③ 上下線が仮線運行



④ 計画下り線運行中・仮下り線撤去中

現在の進捗状況



⑥ 一部に関連側道の整備

## 2. 事業の状況

### (1) 事業経緯

平成10年度 (H11. 2)	都市計画決定
平成13年度 (H14. 3)	事業着手
平成15年度 (H16. 2)	新鎌ヶ谷区間 仮線運行開始
平成16年度	高架橋築造工事着手
平成25年度 (H26. 5)	全線仮線切替完了
平成29年度 (H29. 10)	下り線 (津田沼方面) 高架化
平成31年度	上り線 (松戸方面) 高架化予定
平成36年度	事業完了予定

# 2. 事業の状況

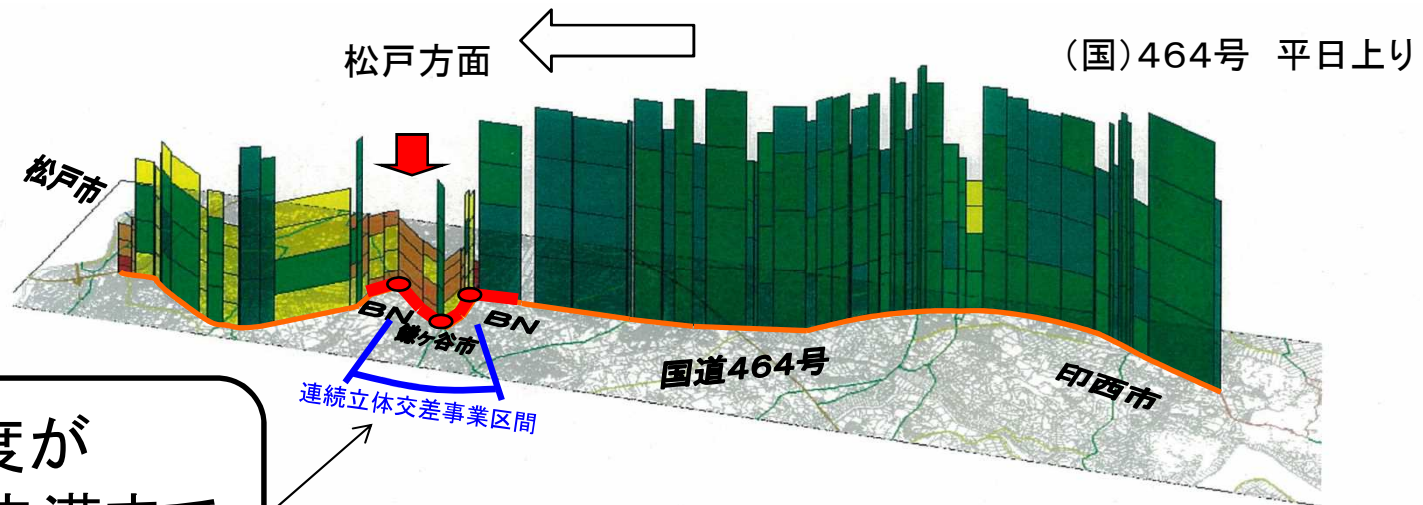
## (2) 事業進捗



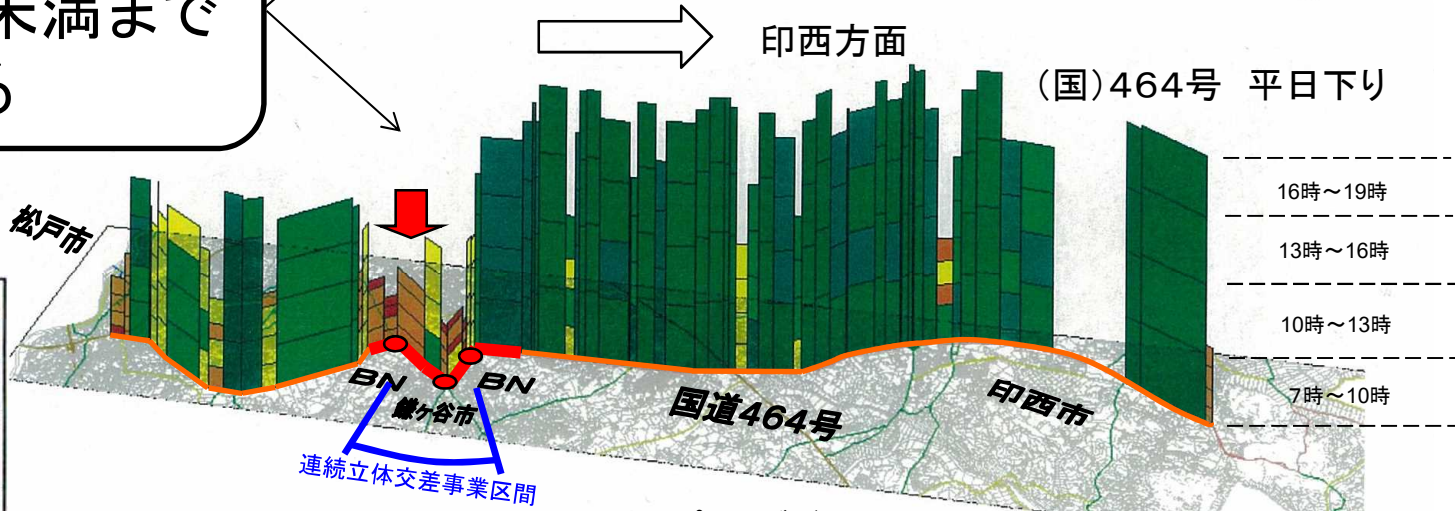
# 3. 事業の必要性

## (1) 移動の円滑化

旅行速度が低下しており、移動の円滑化を図る必要がある。



旅行速度が  
20km/h未満まで  
低下する



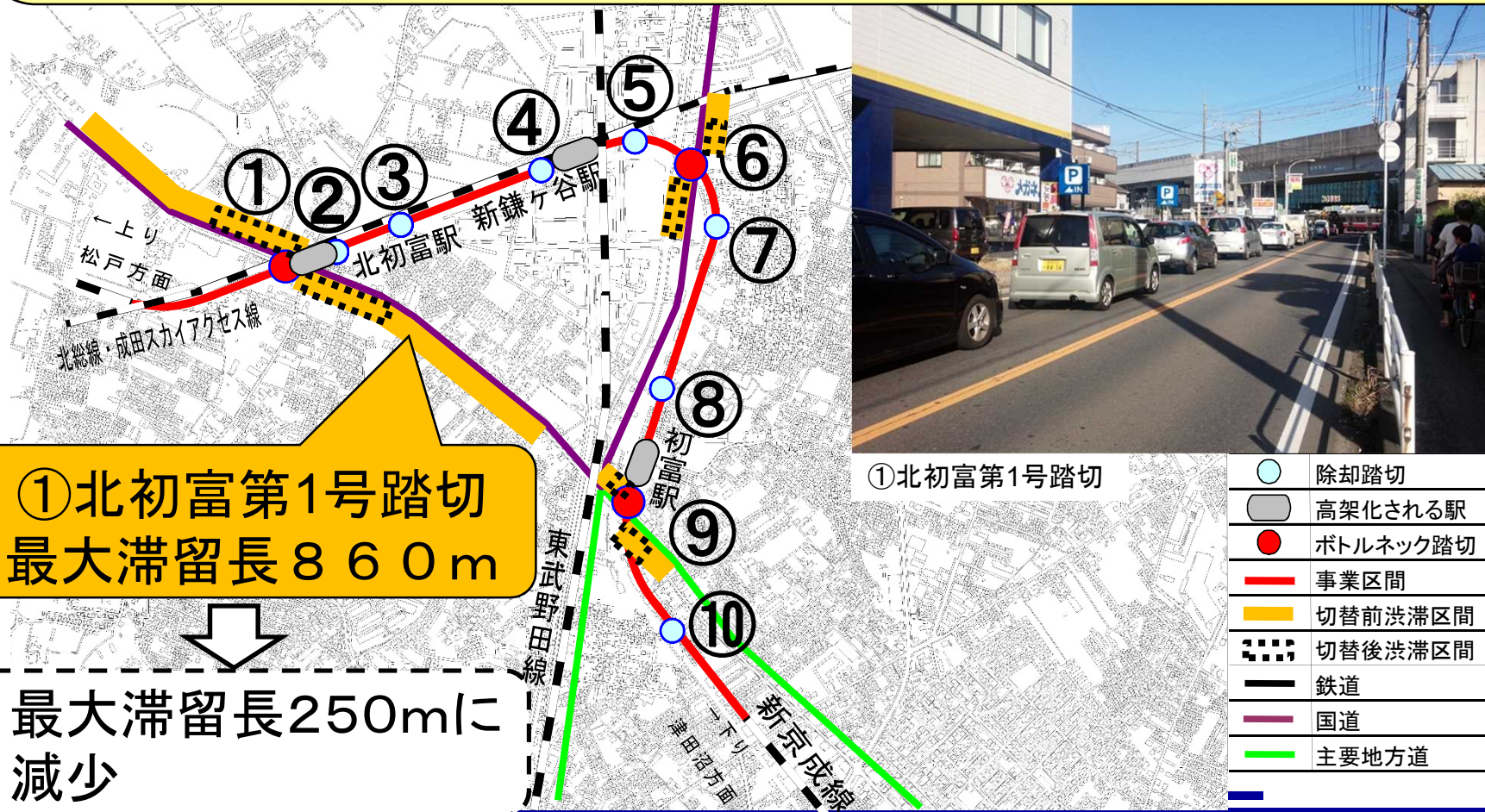
0~10(km/h)未満	■
10~20(km/h)未満	■
20~30(km/h)未満	■
30~40(km/h)未満	■
40~50(km/h)未満	■
50(km/h)以上	■

# 3. 事業の必要性

## (2) 踏切待ちの解消

北初富1号踏切では、最大860mの滞留長が発生している。

⇒昨年度の下り線切替で250mに減少。



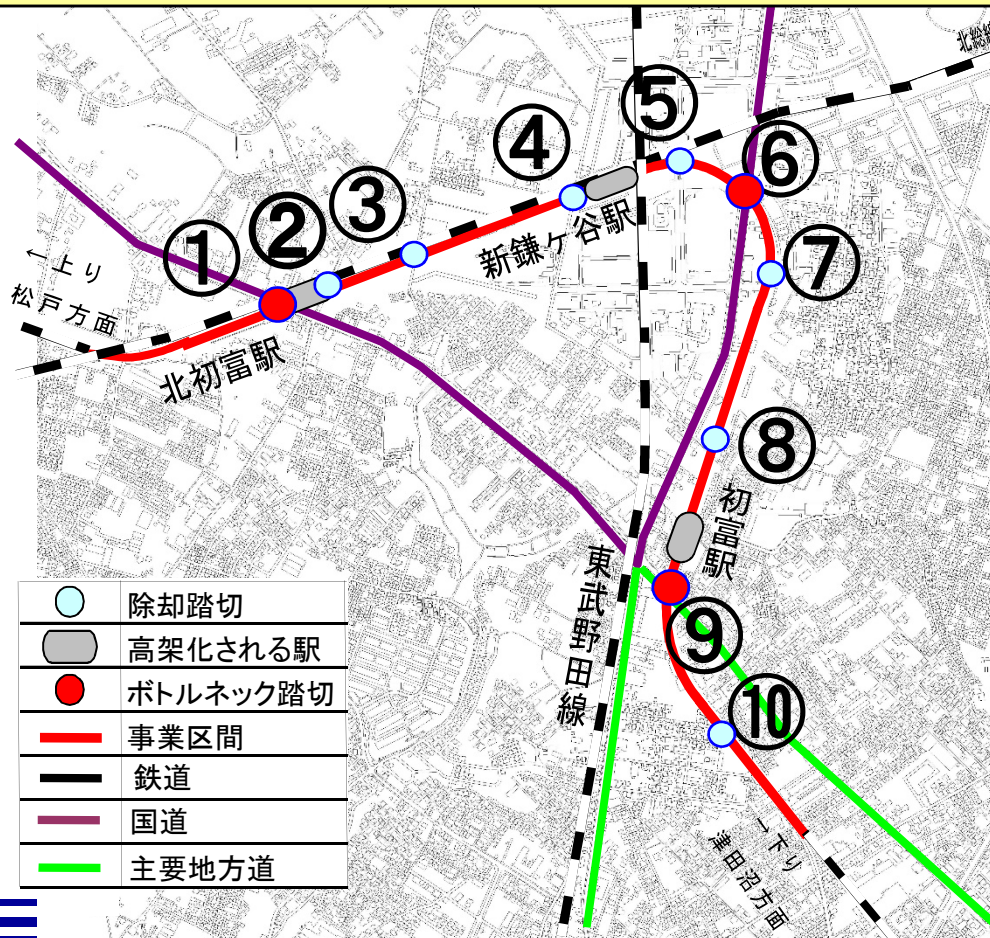


# 3. 事業の必要性

## (3) 安全性の向上

過去5年間に死亡事故1件、物損事故14件が発生している。

本事業によって踏切事故が解消される。



集計結果  
物損事故14件  
死亡事故 1件

過去5年間の踏切事故

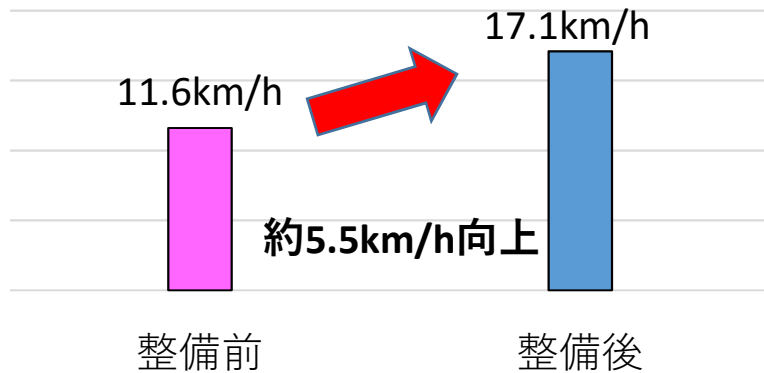
	物損事故	死亡事故
①北初富 1号	2	0
②北初富 2号	3	0
③北初富 3号	0	0
④北初富 6号	0	0
⑤新鎌ヶ谷 1号	1	0
⑥新鎌ヶ谷 2号	6	0
⑦新鎌ヶ谷 3号	0	0
⑧新鎌ヶ谷 4号	0	0
⑨初富 1号	2	0
⑩初富 2号	0	1
計	14	1

# 4. 事業の整備効果

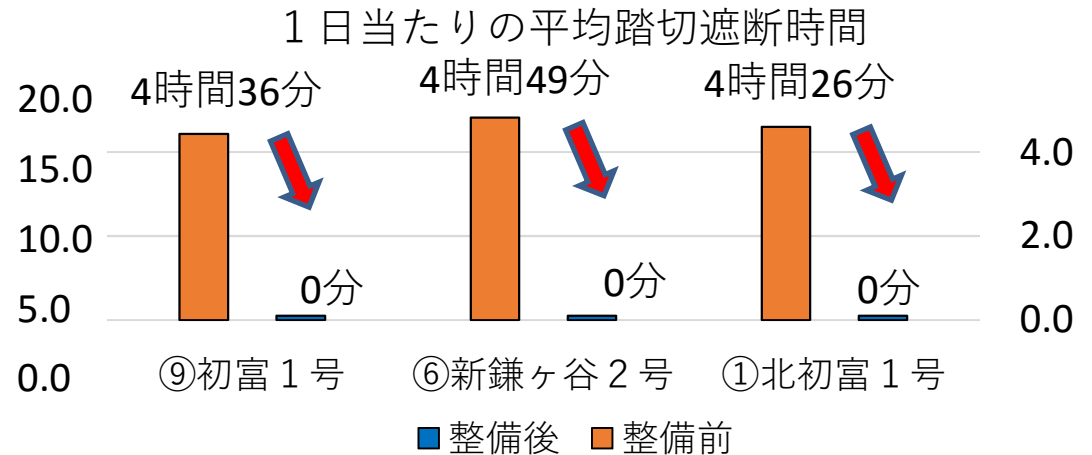
## (1) 渋滞の緩和、走行性の向上

旅行速度の向上→移動の円滑化

平均旅行速度（ボトルネック踏切）



踏切遮断時間の解消→踏切待ちの解消



踏切事故の解消→安全性の向上

過去5年間の踏切事故

物損事故14件

死亡事故1件

踏切事故ゼロ

- ・下り線高架化に伴い踏切の待ち時間や交通渋滞がなくなることを期待します。
- ・早く、松戸方面(上り線)も完成するようお願いしています。
- ・すばらしいまちづくりの大きな第一歩となることを期待しています。

市民の声



# 4. 事業の整備効果

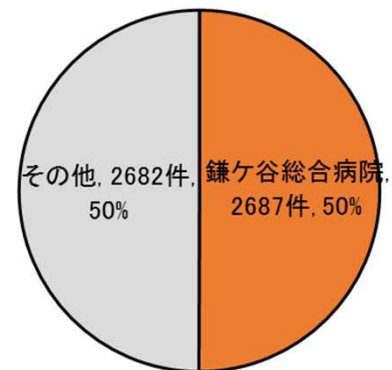
## (2) 付随する効果(その他)

鎌ヶ谷総合病院への緊急搬送時間短縮が期待される。

鎌ヶ谷総合病院は鎌ヶ谷市の緊急搬送の半数を担っている。



平成29年度鎌ヶ谷市緊急搬送件数内訳



約5割が鎌ヶ谷  
総合病院へ搬送

片線が上がったことにより、  
渋滞が減ったと感じられます。

上り線が上がることでさらに 渋滞  
が減り、早期、搬送出来ることを期  
待します。



消防隊員の声

## 5. 事業認可変更

平成28年の認可変更で、事業費と工期の変更を行っている。

- |                          |      |
|--------------------------|------|
| ・ 労務資材単価の増額              | 27億円 |
| ・ 継続借地費・鉄道施設維持管理費の増額     | 28億円 |
| ・ 進入路・使用重機の変更による増額       | 34億円 |
| ・ 基礎杭工事の内容変更による増額        | 9億円  |
| ・ 地元要望を踏まえた工事内容変更による増額   | 16億円 |
| ・ その他事業費の増額（廃棄物処分、支障物移設） | 31億円 |

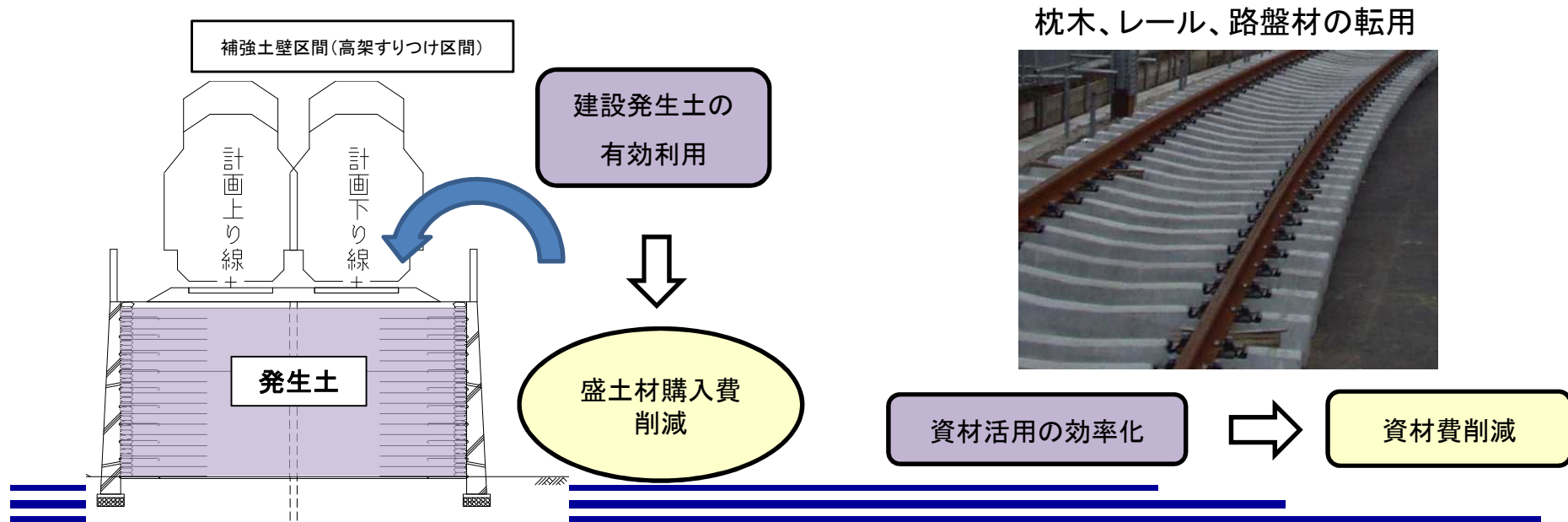
⇒ 事業費の変更(350億円→495億円)

- |                       |    |
|-----------------------|----|
| ・ 仮線用地の確保の遅れ          | 1年 |
| ・ 高架橋工事の遅れ            | 3年 |
| ・ 関連側道・交差道路整備に要する期間の増 | 3年 |

⇒ 工期の変更(平成29年度→平成36年度)

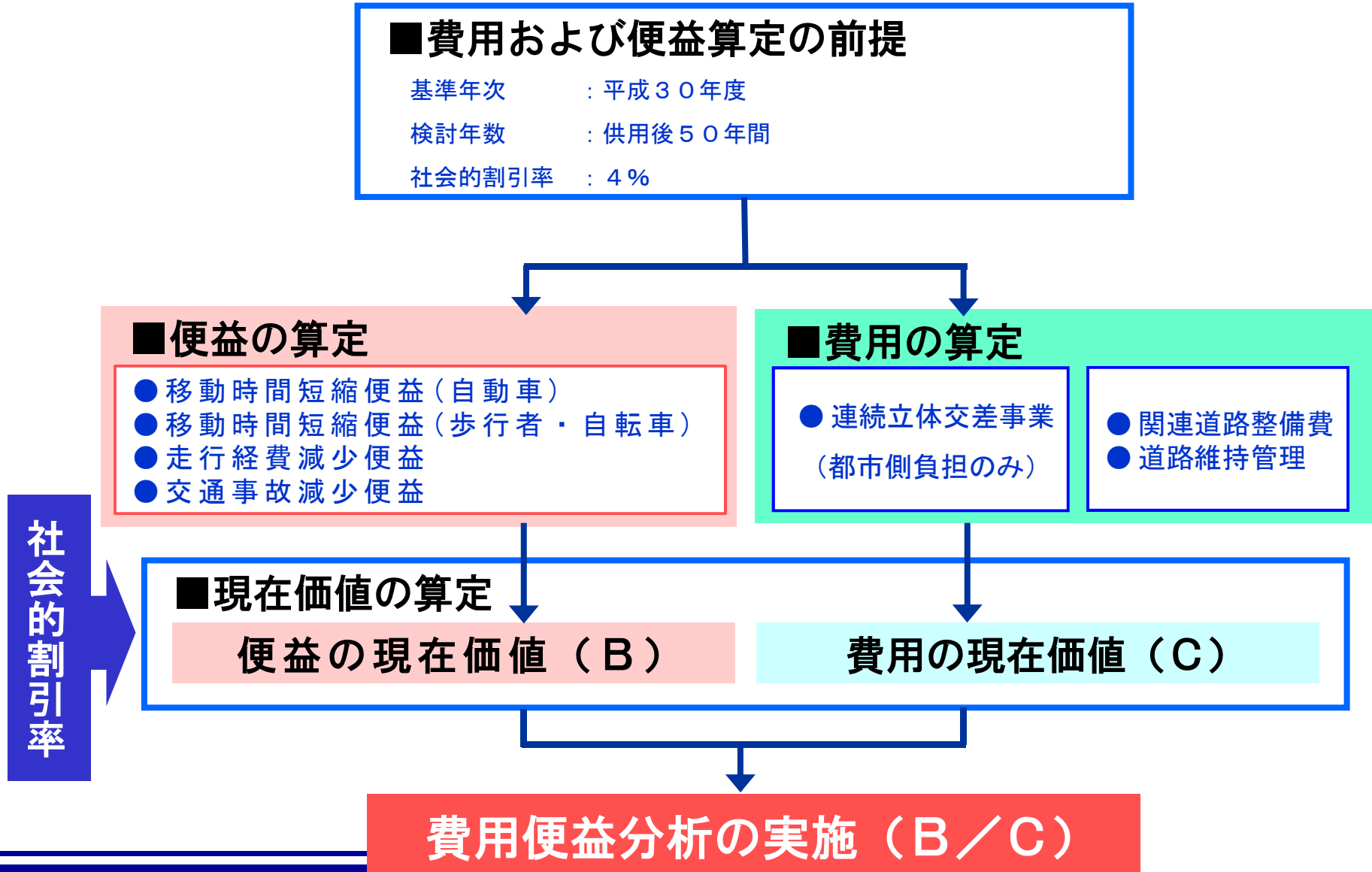
# 6. コスト縮減

項目	分類	概要	縮減額
資材活用の効率化	枕木(軌道材) レール(軌道材) 砕石(軌道材)	現在線で使用している枕木、レール、路盤材の仮線への転用による資材調達コストの削減	約9,000万円
建設発生土の有効利用	土 砂	高架すりつけ部補強土壁区間で、工事間利用による他事業からの発生土流用により盛土材購入費の削減	約1,000万円



# 7. 事業投資効果（費用便益分析）

## (1) 便益算定フロー図



# 7. 事業投資効果（費用便益分析）

## (2) 費用対効果（費用便益比）

便益が費用を上回ることから、事業の効率性が確認された。

### 【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）
	891億円	63億円	18億円	972億円	
費用（C）	事業費		維持管理費	総費用	1.9
	512億円		1億円	513億円	

### 【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）
	891億円	63億円	18億円	972億円	
費用（C）	事業費		維持管理費	総費用	14.0
	68億円		1億円	70億円	

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。

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。

## 8. 対応方針(案)

---

対応方針 : 事業を**継続**し、効果の早期発現を目指す。

### 【理由】

- ・費用便益比(B/C)は1.9であり、費用対効果が見込める。
- ・救急搬送時間短縮による救命活動支援の一助となる。