

# 事業再評価

---

## 社会資本整備総合交付金事業 主要地方道 越谷流山線バイパス (仮称)三郷流山橋

平成31年1月24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. 整備効果
5. コスト縮減
6. 事業投資効果
7. 対応方針(案)

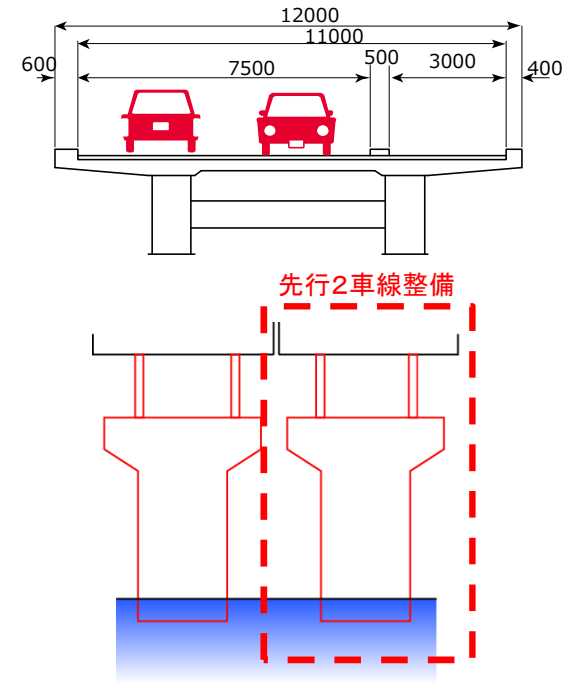
# 1. 事業の概要

起 点 : 埼玉県三郷市前間  
 終 点 : 千葉県流山市三輪野山  
 延 長 : L=1,960m  
 幅 員 : 橋梁部 12m  
 道路規格 : 第4種第1級  
 設計速度 : 60km/h

全体事業費 :  
 先行2車線整備 170億円  
 有料道路事業費 84億円  
 一般道路事業費 86億円  
 ( H25 : 4車線整備 166億円 )  
 ( 2車線整備 ) 106億円



計画横断図



# 1. 事業の概要

## 事業費の変更

前回評価(4車線整備) 166億円

工事費:136億円 用地補償費:30億円

(2車線整備) 106億円

工事費:76億円 用地補償費:30億円

今回評価(2車線整備)

**170億円(64億円増額)**

工事費:131億円 用地補償費:39億円

	変更理由	変更費用	内 訳
1	占用事業者との協議による補償費等の変更	8億円	・移設設計による仮施設などの増加(8億円) (上下水道事業者ほか3事業者)
2	河川管理者との協議による計画変更	12億円	・防災用光ケーブルの移設(3億円) ・調整池の設置(3億円) ・管理用通路の確保(6億円)
3	河川条件を踏まえた橋梁構造の変更	4億円	・渡河部下部工の基礎形式を変更(4億円)
4	土質条件を踏まえた橋梁構造等の変更	27億円	・軟弱地盤対策の追加(10億円) ・下部工基礎杭の杭長変更(8億円) ・盛土構造から擁壁構造へ変更(9億円)
5	バリアフリー化に対応するための歩道橋の計画変更	3.5億円	・千葉県側から渡河橋梁歩道部への接続方法を変更(3.5億円)
6	有料道路事業導入に伴う計画の変更	10億円	・料金所の設置(5億円) ・有料道路事業導入に伴う事務費の追加(5億円)
7	設計業務におけるコスト縮減策	-0.5億円	・橋台位置の見直しによる変更(-0.5億円)

合計 64億円





# 3. 事業の必要性

## (1) 周辺地域の状況

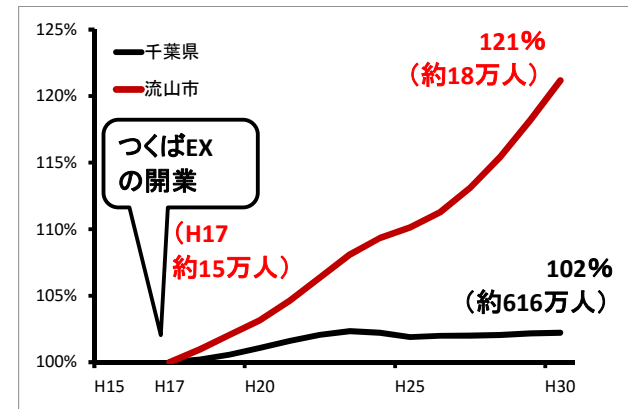
- ・つくばEX沿線開発に伴い流山市の人口は平成17年から約2割増加
- ・流山市の人口増加に伴い交通需要も増加(H17からH22で1.6倍に増加)

### ■事業箇所周辺地域の開発状況



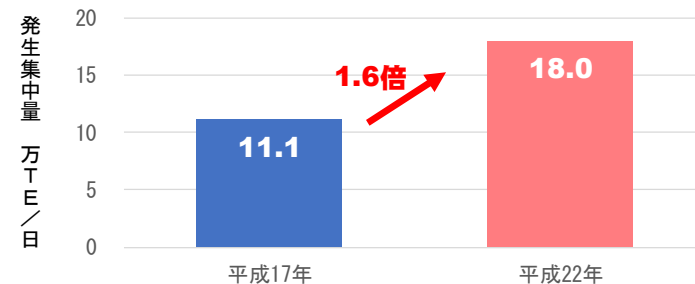
□ : 土地区画整理事業    🏢 : 大規模商業施設

### ■人口の増加状況(平成17年度を基準とした推移)



出典: 住民基本台帳(各年1月末時点)

### ■流山市の発生集中量の増加状況



※発生集中量: 流山市外に出ていく交通量と流山市内に入ってくる交通量の合計値

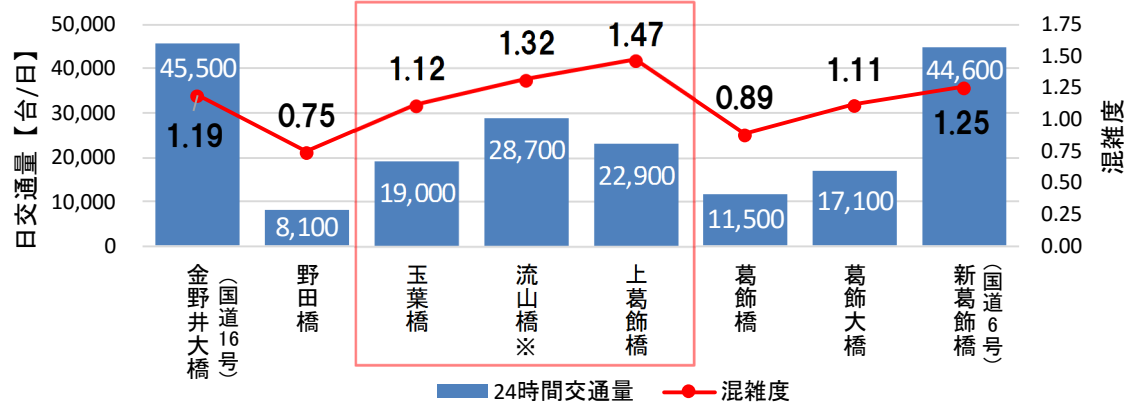
出典: 平成17年度道路交通センサスベース現況OD表  
平成22年度道路交通センサスベース現況OD表

# 3. 事業の必要性

## (2) 流山橋の混雑状況

- ・流山市内で江戸川を渡る橋梁は流山橋1橋のみ
- ・隣接する玉葉橋(野田市)とは8.5km、上葛飾橋(松戸市)とは5.8km離れている
- ・流山橋、玉葉橋、上葛飾橋の混雑度は3橋とも1を超えている

■江戸川を渡河する橋梁の交通量と混雑度



出典:平成27年度道路交通センサス  
※流山橋:平成29年10月19日(木)調査結果

混雑度とは、ある箇所における  
実際の交通台数  
円滑に走行できる交通台数

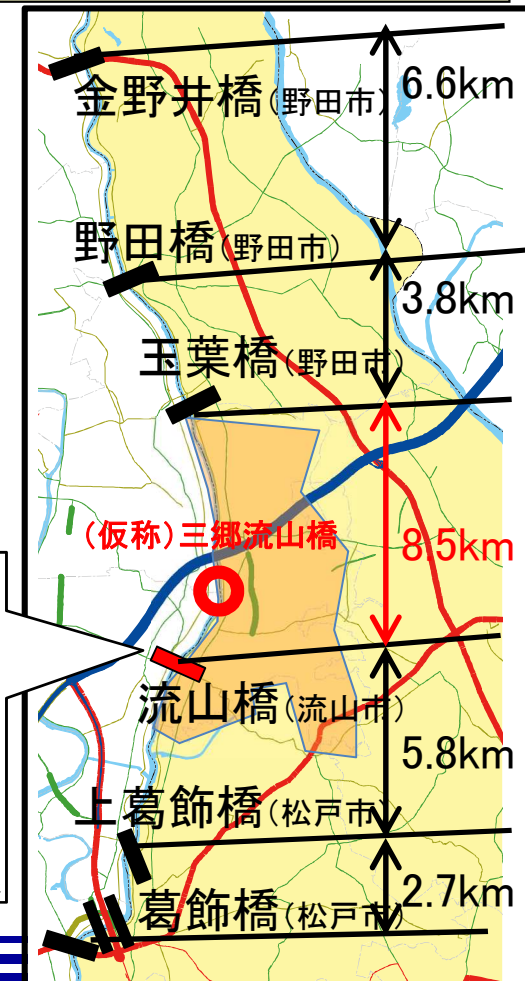
1.00以下	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.00-1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
1.25-1.75	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。

出典:道路の交通容量を基に整理

流山橋の混雑度は1.32



H30.12.8撮影

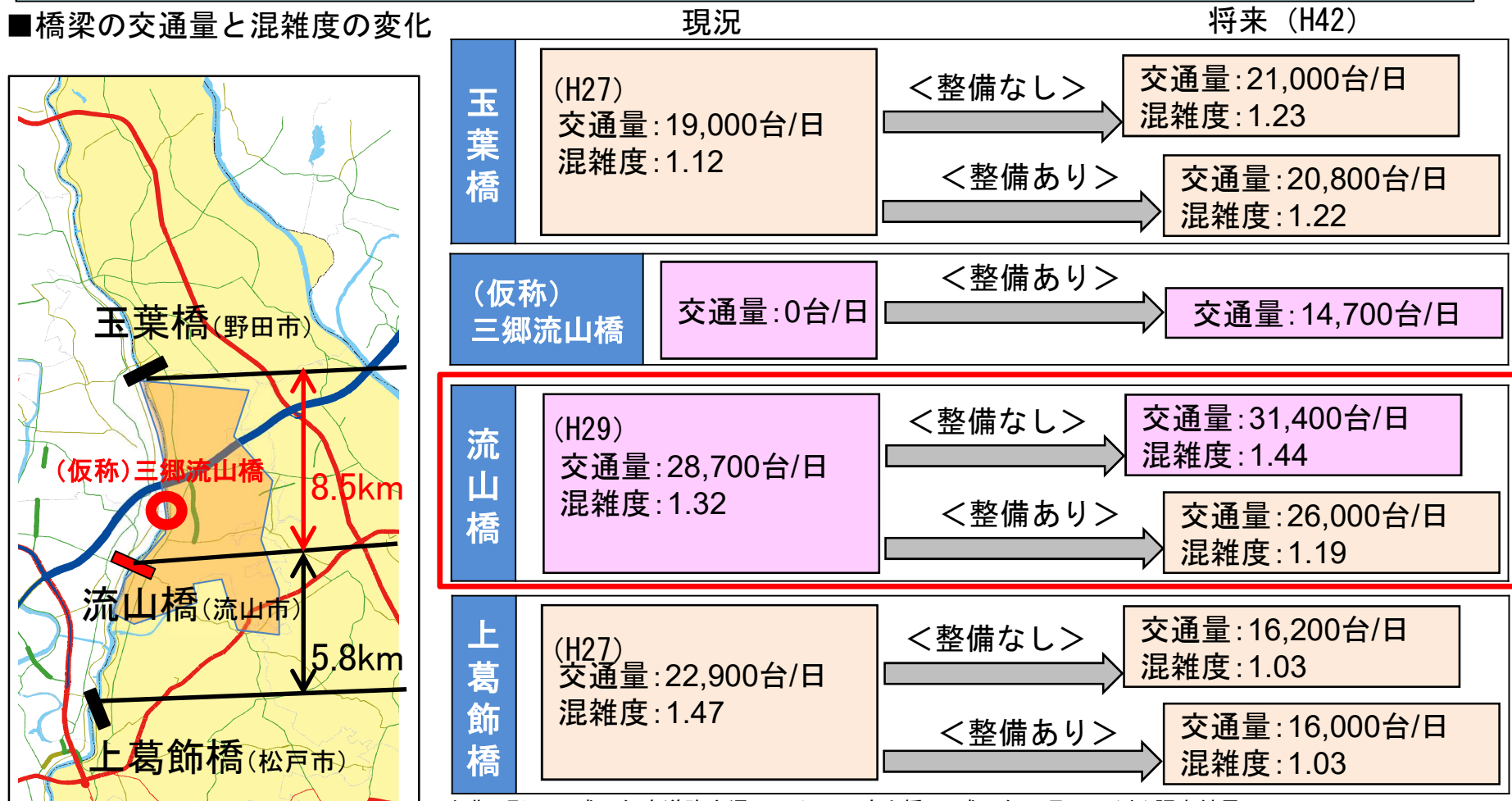


# 4. 整備効果

## (1) 流山橋の混雑緩和

・ 流山橋の一部の交通が(仮称)三郷流山橋に転換し、流山橋の混雑が緩和

■ 橋梁の交通量と混雑度の変化



出典: 現況: 平成27年度道路交通センサス ※流山橋: 平成29年10月19日(木)調査結果  
将来: 交通量推計結果

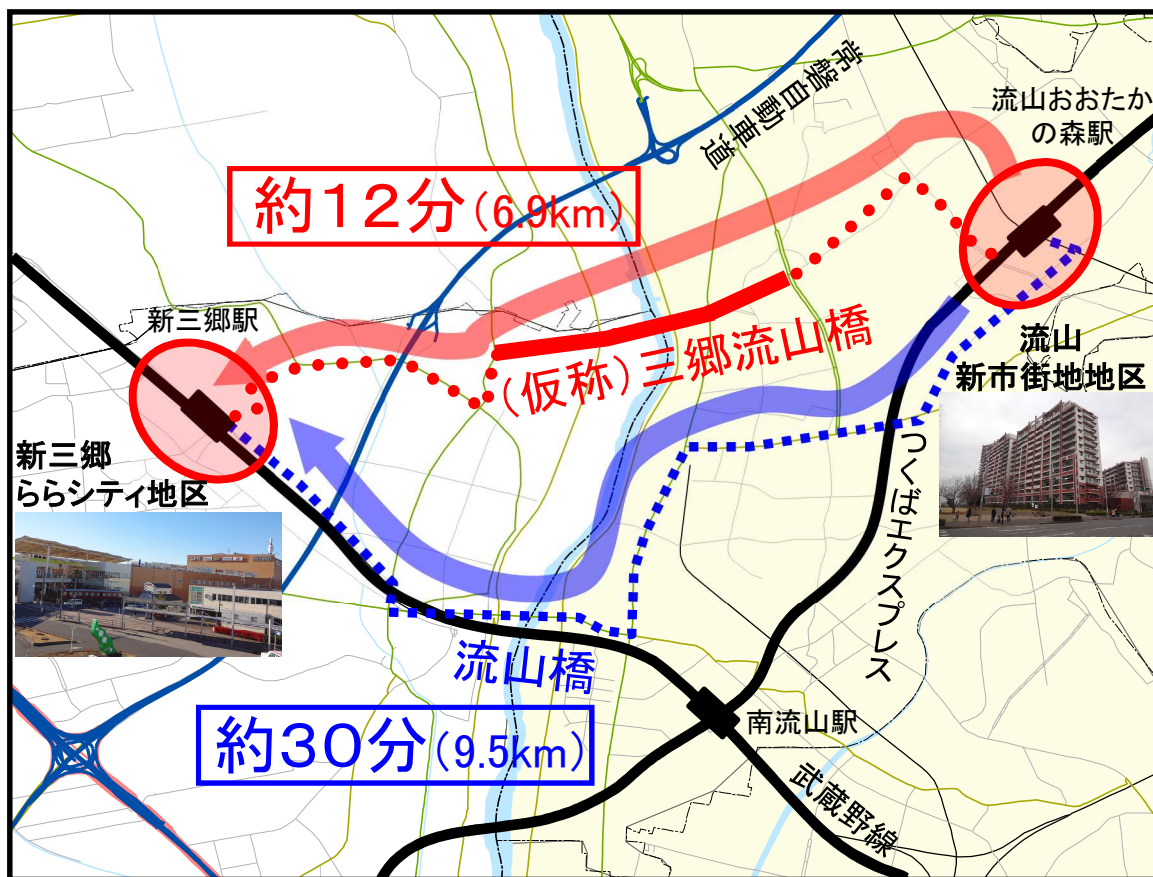


# 4. 整備効果

## (2) 地域の連携強化

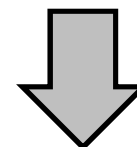
- ・ (仮称) 三郷流山橋の整備により、流山新市街地地区から新三郷ららシティ地区への所要時間が18分短縮。

### ■ 流山市街地から新三郷市街地までの移動時間



### ■ 整備前 (H27)

流山橋経由 約30分



### ■ 整備後 (H42)

(仮称) 三郷流山橋経由  
約12分 18分の短縮!

出典: 整備前: 平成27年度道路交通センサス混雑時平均  
旅行速度より算出  
整備後: 事業区間については、設計速度60km/hを採用  
事業区間以外は平成27年度道路交通センサス  
混雑時平均旅行速度より算出

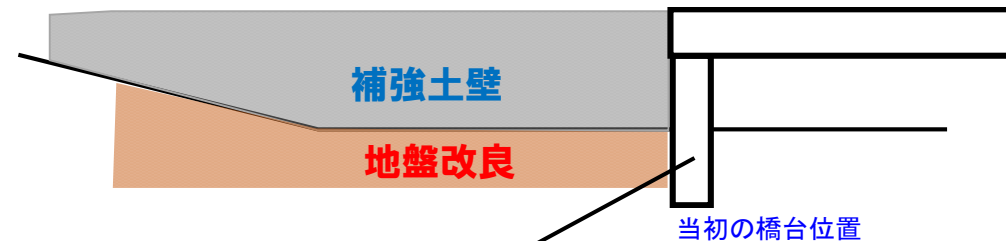
# 5. コスト縮減

・橋台位置の変更により、コスト縮減を図る。

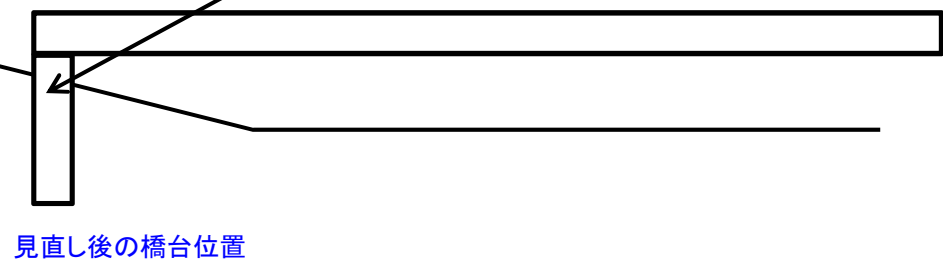
項目	橋台位置の変更
概要	橋台位置を見直すことにより、補強土壁と地盤改良が不要となり、工事費が縮減。
縮減額	約5,000万円

<当初>

補強土壁・地盤改良が必要



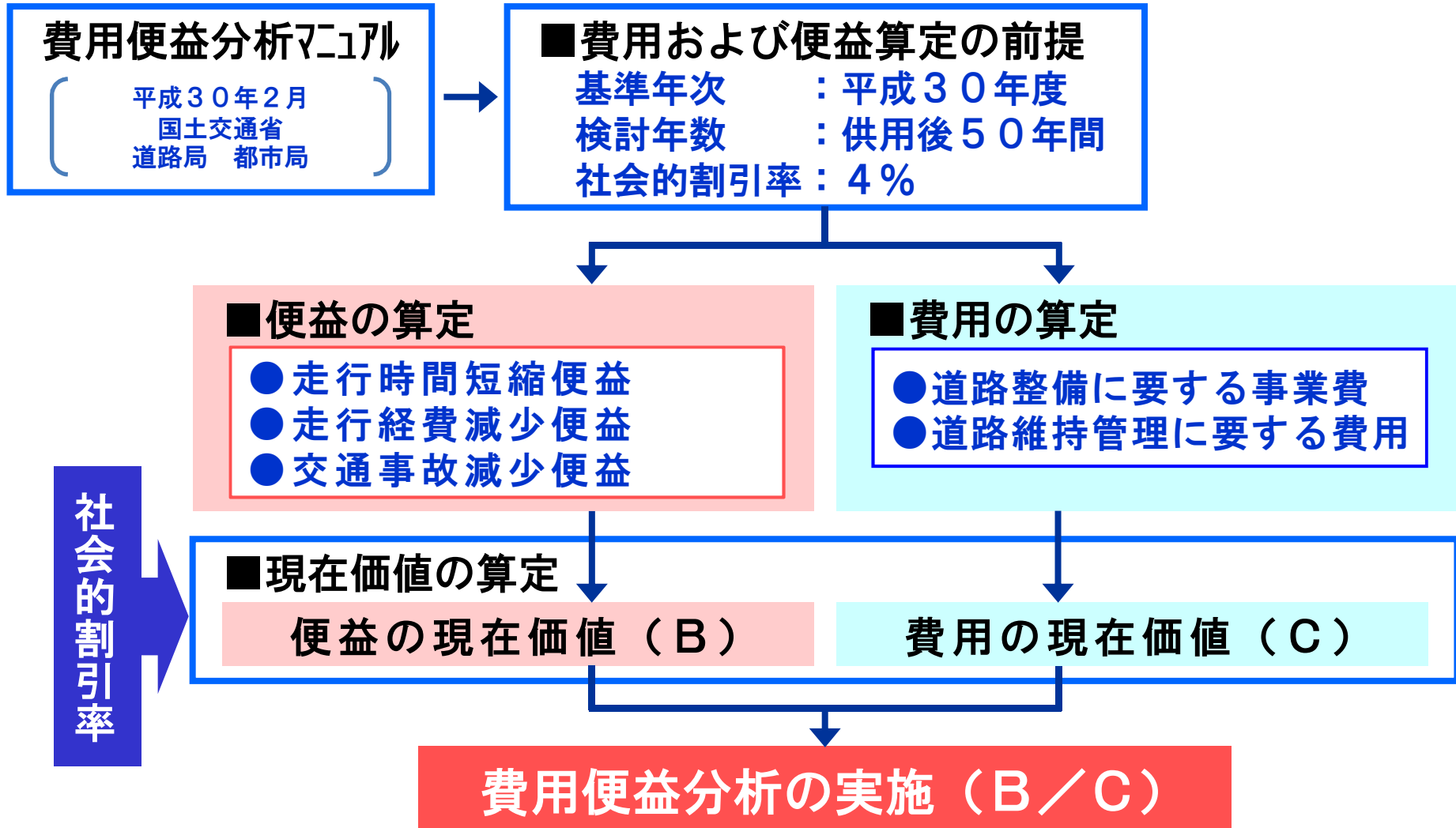
<変更>



補強土壁・地盤改良が不要

# 6. 事業投資効果

## (1) 費用便益比の算定方法



## 6. 事業投資効果

### (2) 費用便益比の算定結果

#### 【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)
	504億円	96億円	15億円	616億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	3.8
	152億円		10億円	162億円	

基準年：平成30年度

#### 【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)
	504億円	96億円	15億円	616億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	6.5
	85億円		10億円	95億円	

注1) 便益・費用については、基準年(平成30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(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。

注4) 事業費は、埼玉県施工区間にかかる費用(埼玉県負担分)も計上している。



## 6. 事業投資効果

### (3) 費用便益比の算定結果

B/Cの 比較		前回事前評価(H25)	今回評価(H30)
	費用便益マニュアル	平成20年11月版	平成30年2月版
	対象延長	1.96km	1.96km
	基準年次	平成25年度	平成30年度
	供用予定年次	平成40年度	平成35年度
	分析対象期間	供用後50年	供用後50年
	基礎データ	平成17年度道路交通センサス	平成22年度道路交通センサス
	交通量の推計時点	平成42年度	平成42年度
	車線数	4車線	2車線
	料金	無料	有料(普通車150円)
	計画交通量	338(百台/日)	147(百台/日)
	総便益(B)	1,056億円	616億円
総費用(C)	120億円	162億円	
B/C	8.8	3.8	

事業費の 比較		前回評価(H25)	今回評価(H30)	備考
	事業費	166億円	170億円	
	うち工事費	136億円	131億円	測量試験費等含む
	うち用地補償費	30億円	39億円	

## 7. 対応方針(案)

---

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、事業全体で3.8、残事業で6.5であり、費用対効果が見込める。
- 流山市域内の交通混雑の緩和
- 幹線道路ネットワークの整備による地域活力の向上の整備効果が期待できる。