

事業番号5
千葉県 県土整備
公共事業評価審議会
平成30年度 第2回

事業再評価

社会資本整備総合交付金事業

市川都市計画道路3・5・26号 鬼高若宮線

平成31年1月24日

千葉県 県土整備部 道路整備課

目次

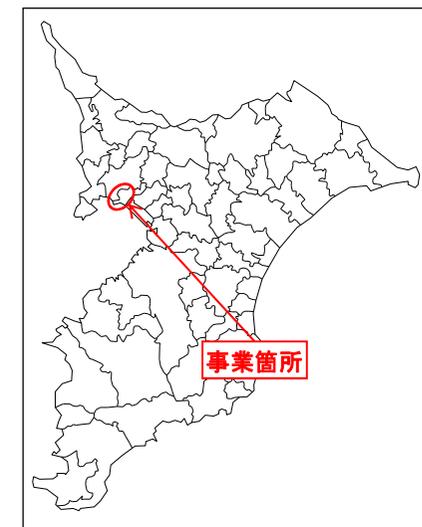
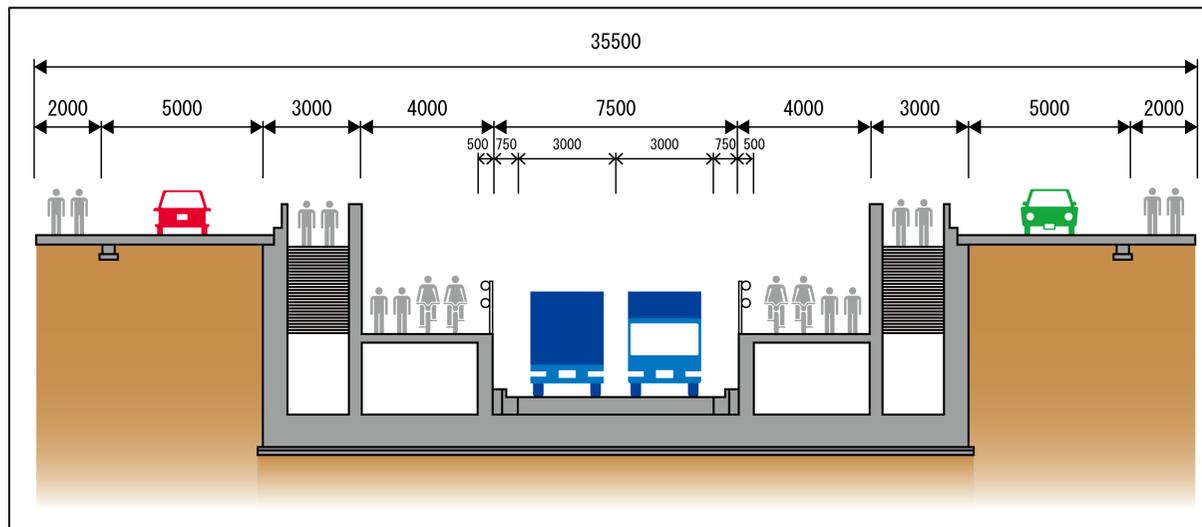
1. 事業の概要
2. 事業の状況
3. 事業の必要性
4. 整備効果
5. コスト縮減
6. 事業投資効果
7. 対応方針(案)

1. 事業の概要

起 点 : いちかわ おにごえ 市川市鬼越1丁目
 終 点 : なかやま 中山1丁目
 延 長 : L=465m
 幅 員 : 15m~39m
 道路規格 : 第4種第2級
 設計速度 : 40km/h
 全体事業費 : 約80億円



標準断面図



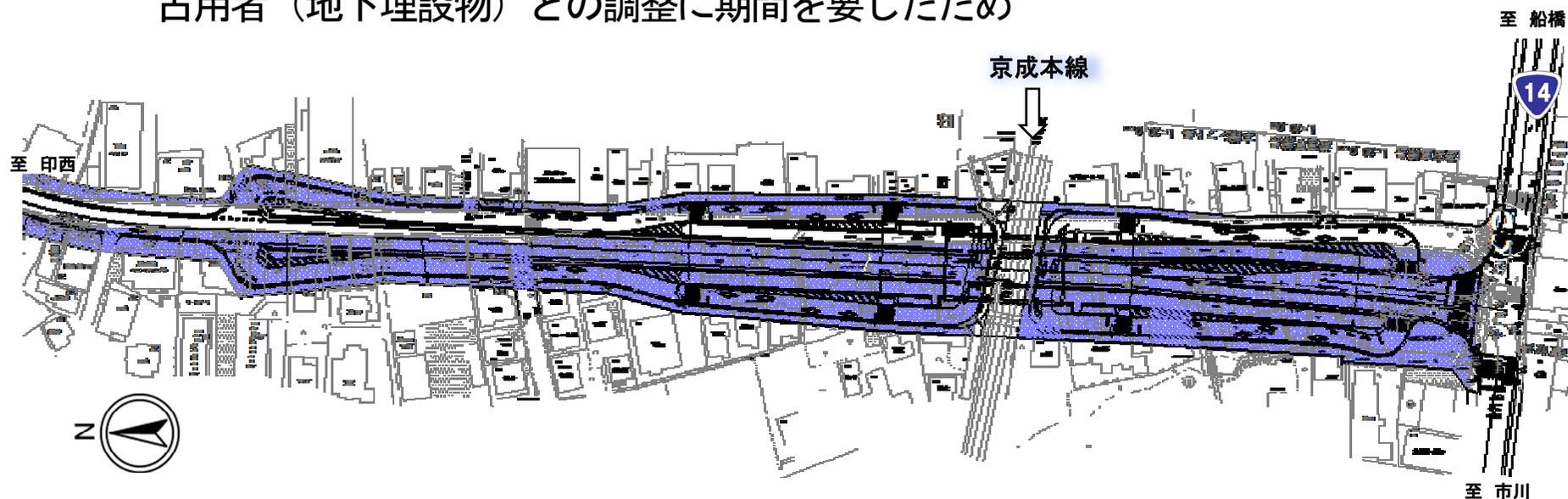
1. 事業の概要

●事業計画の変更

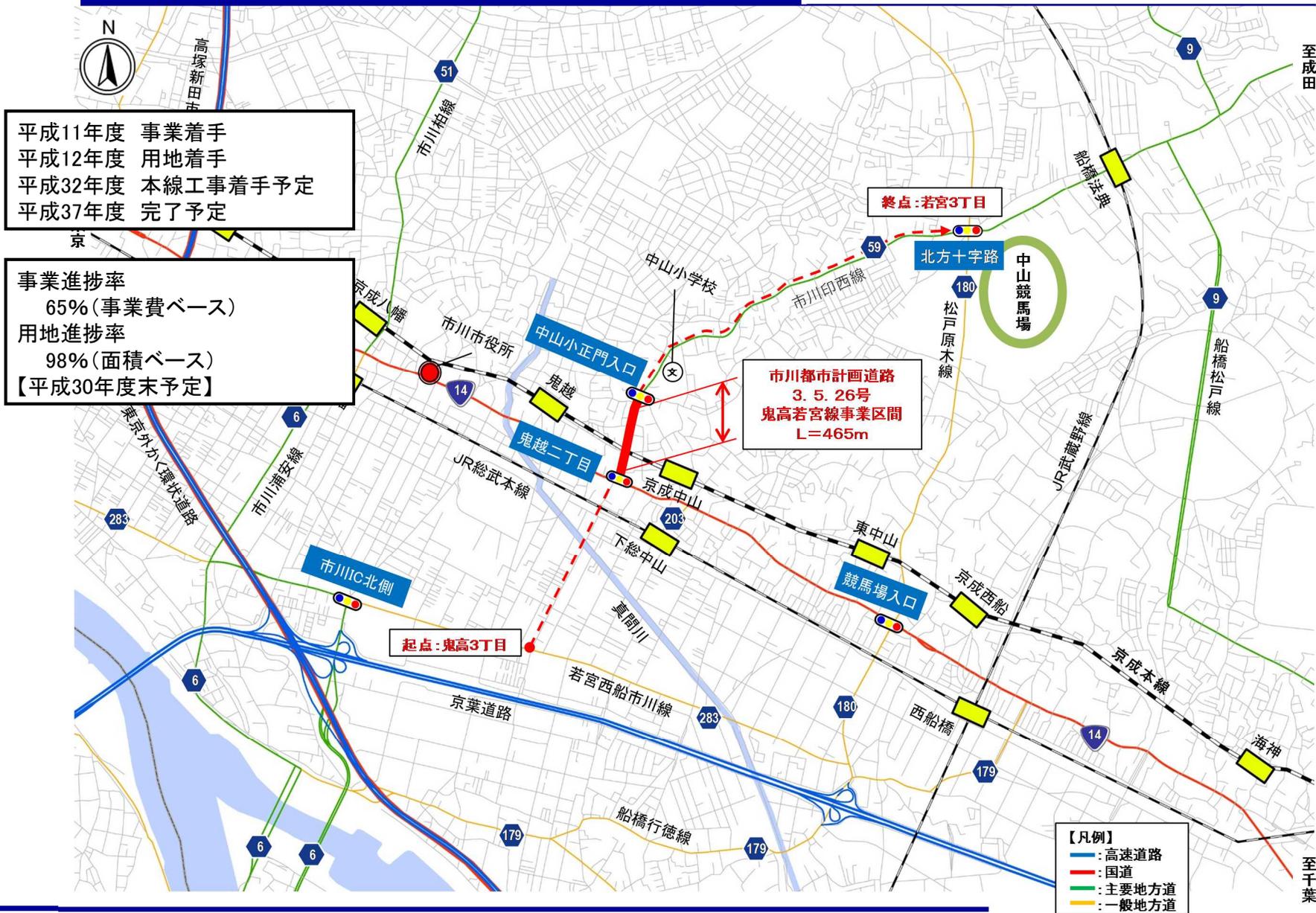
	現事業計画	変更事業計画	延伸期間
事業施行期間	平成11年度～ 平成32年度	平成11年度～ 平成37年度	5年

【延伸理由】

鉄道アンダーパスに関する鉄道事業者との協議・調整に期間を要したため
占有者（地下埋設物）との調整に期間を要したため



2. 事業の状況

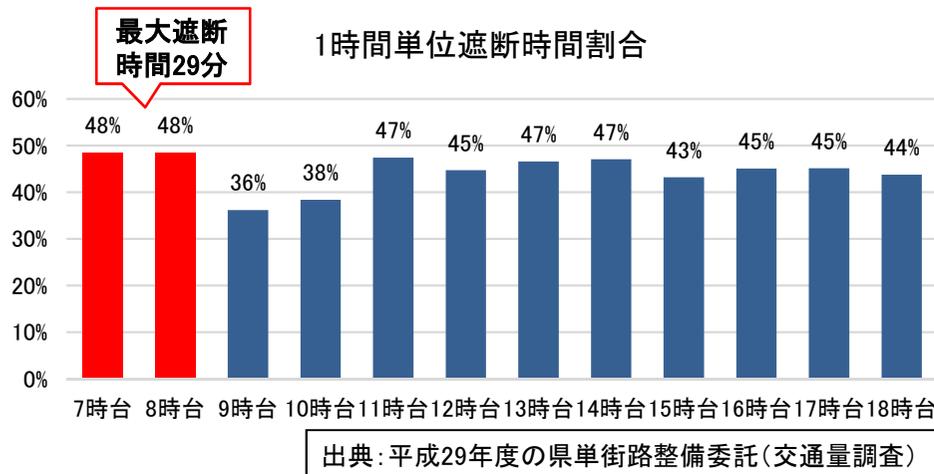


3. 事業の必要性

(1) 踏切の状況

- 踏切交通安全実態総点検※より、抜本対策を要する緊急対策踏切に位置づけられている。

■ 遮断時間



遮断時間**7.7時間/日**

1時間当たり最大**29分46秒**

踏切交通遮断量**54,285台時(自動車ボトルネック踏切)**

自動車ボトルネック踏切とは

踏切交通遮断量(二輪のものを除く)

交通量/日 × 踏切遮断時間/日 = 5万台時以上

出典:平成28.6「踏切安全通行カルテ」の公表について



鬼越第6号踏切の状況

踏切交通安全実態総点検

※国土交通省では、H18.19に全国の道路管理者および鉄道事業者の協力のもと、全踏切約36,000箇所を対象に踏切交通安全実態総点検を実施した。

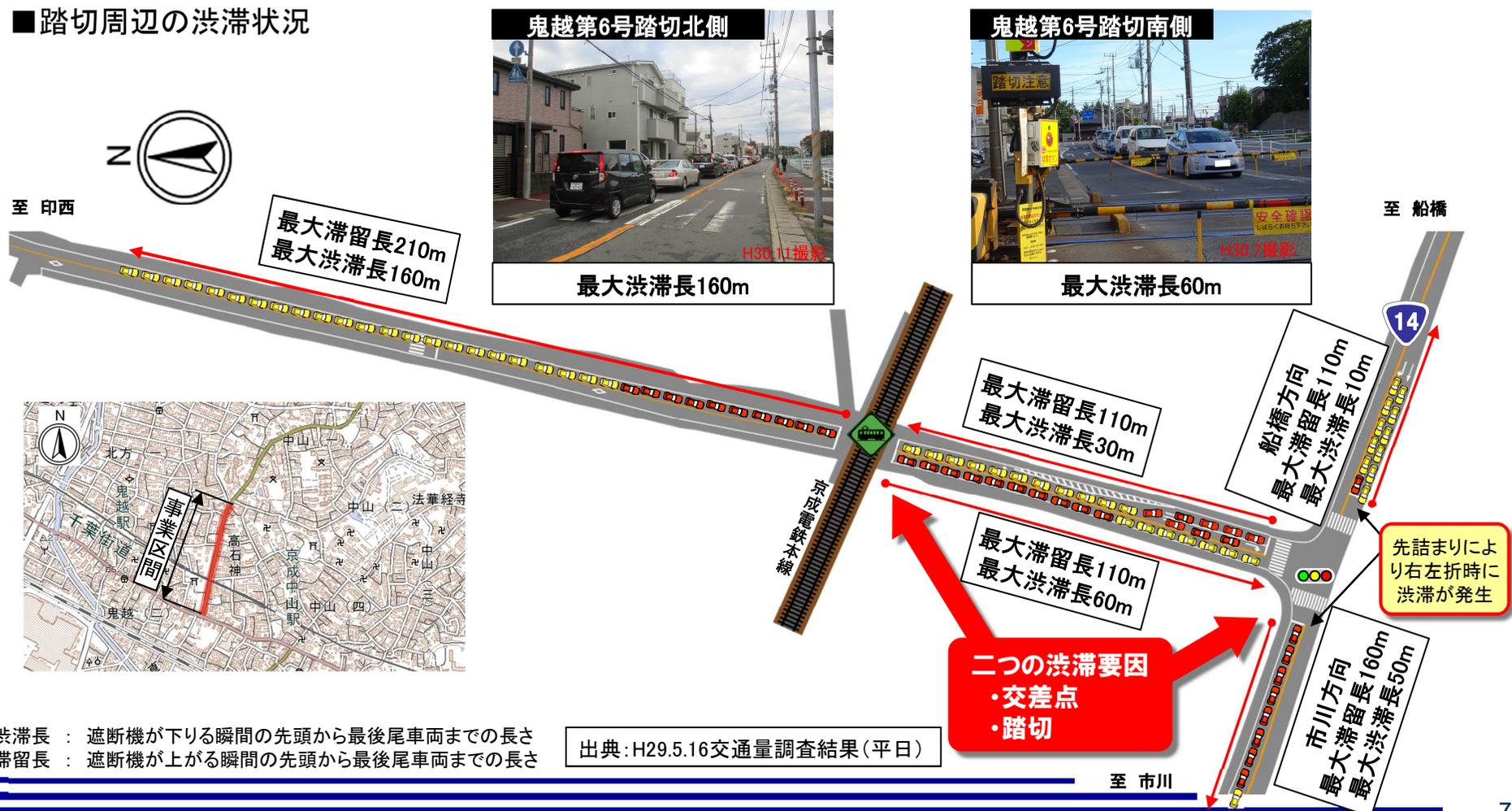
この結果に基づき、速効対策の検討が必要な踏切として約1,200箇所、抜本対策の検討が必要な踏切として約1,400箇所となる。

3. 事業の必要性

(2) 渋滞の状況

- 鬼越第6号踏切の北側における最大渋滞長は160m、南側の最大渋滞長は60mであり、深刻な渋滞が発生している。

踏切周辺の渋滞状況



3. 事業の必要性

(3) 自転車・歩行者の交通安全性

・本事業区間は、住宅団地と駅や小中学校を結ぶ通勤・通学路となっているが、幅員が狭小であるため路肩を通行するなど、利用者の安全性が確保されていない

■通学路・事故



■歩行者・自転車利用状況



- 通学路
- ⊗ 学校
- 自転車対車両の事故
- 高齢者事故

路肩通行者

■自転車・歩行者事故

出典：千葉県警察くらしの安全マップ

平成28年に自転車対車両事故が4件発生。
平成28年に高齢者事故1件発生。

4. 整備効果

(1) 移動時間短縮

- 踏切除却により、踏切遮断時間を解消、移動時間短縮

整備前

旅行速度12.8km/h
走行時間2分11秒

(旅行速度:H27年一般交通量調査混雑時旅行速度)

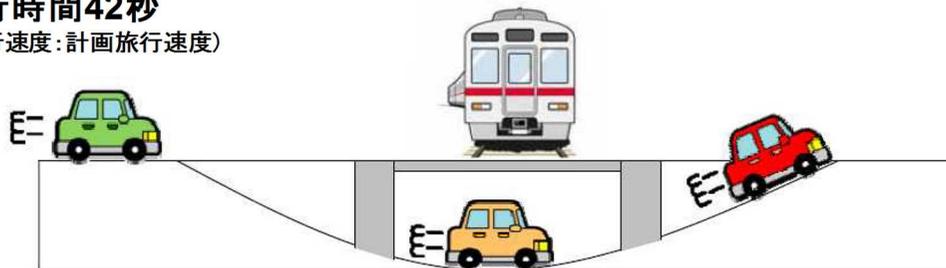


区間延長=465m

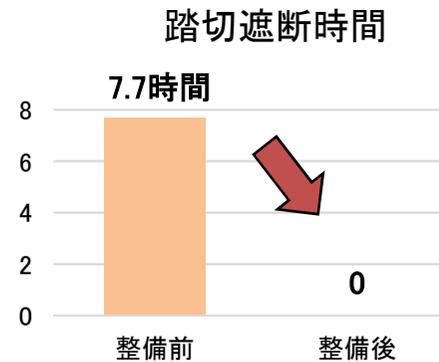
整備後

旅行速度40km/h
走行時間42秒

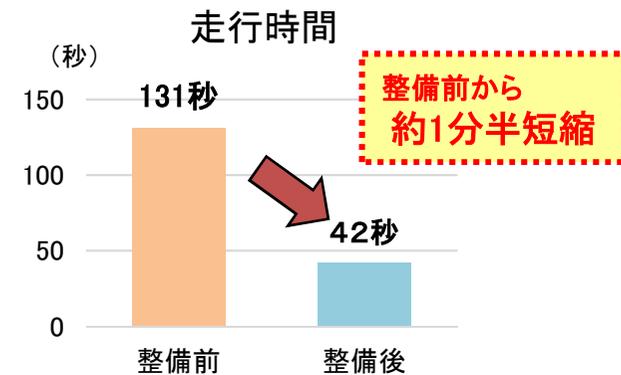
(旅行速度:計画旅行速度)



踏切遮断時間の解消



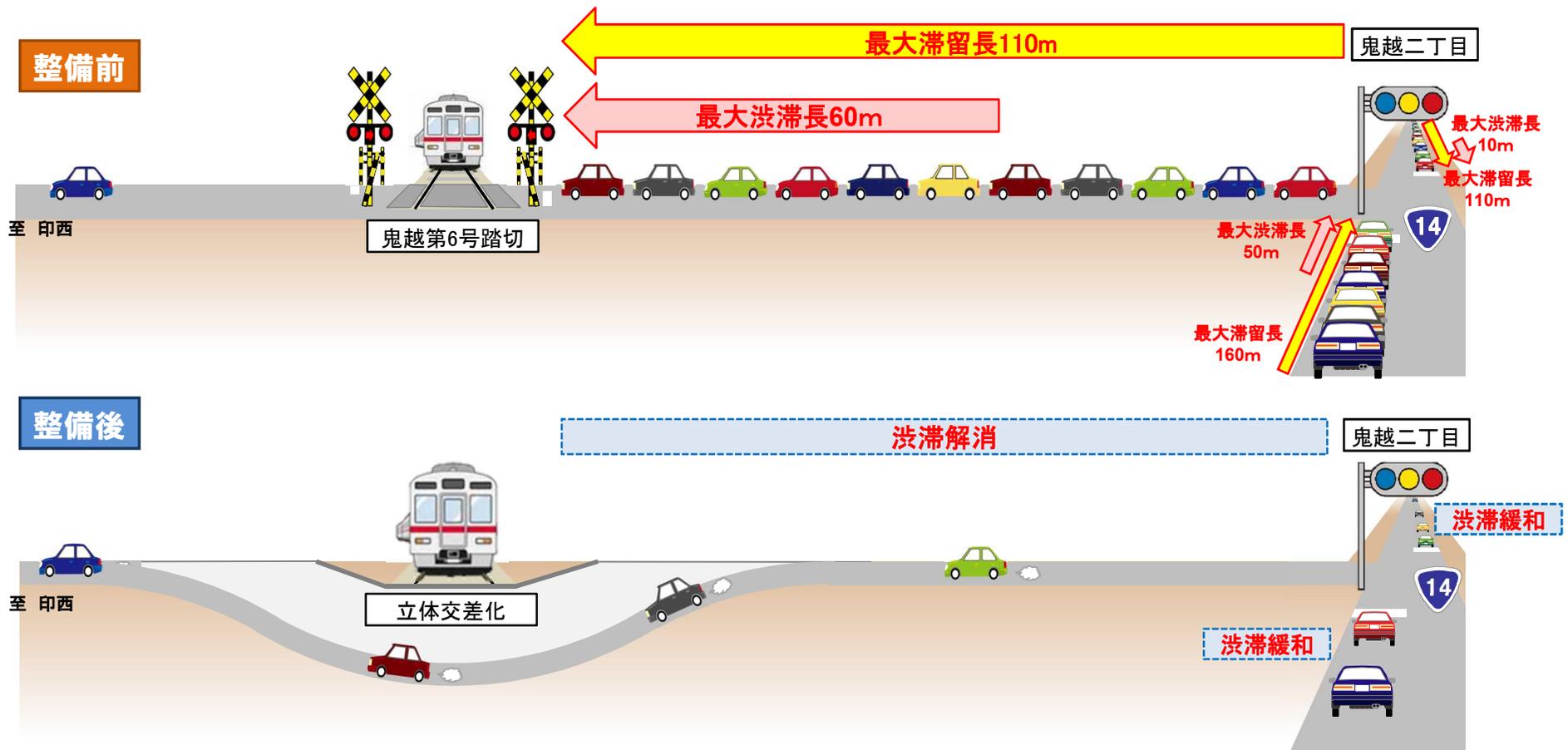
移動時間短縮



4. 整備効果

(2) 走行性の向上

- ・ 鉄道との立体化により走行性が向上し、踏切に起因する周辺の渋滞が解消・緩和される。

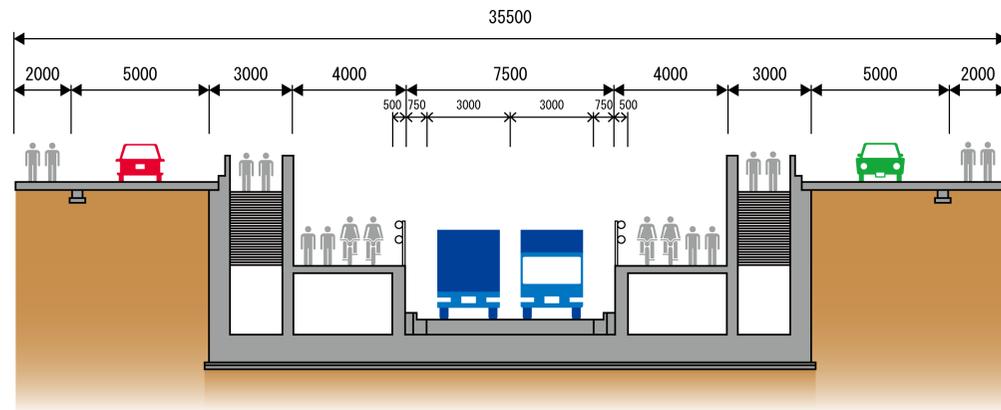
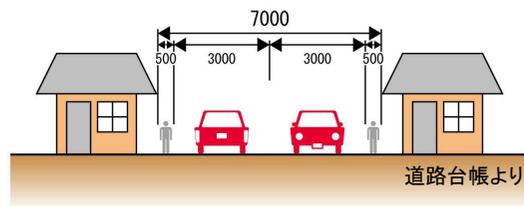
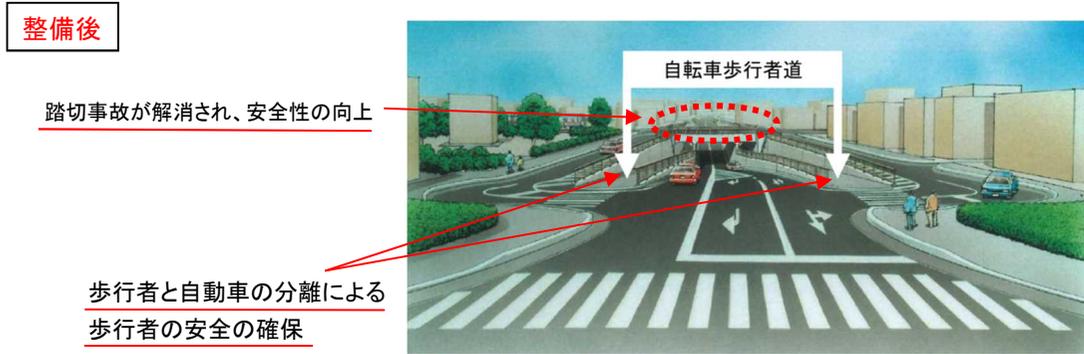


4. 整備効果

(3) 安全性の向上

- ・ 自転車・歩行者道の整備により、自転車・歩行者と自動車の分離が図られ、利用者の安全を確保

■標準断面図

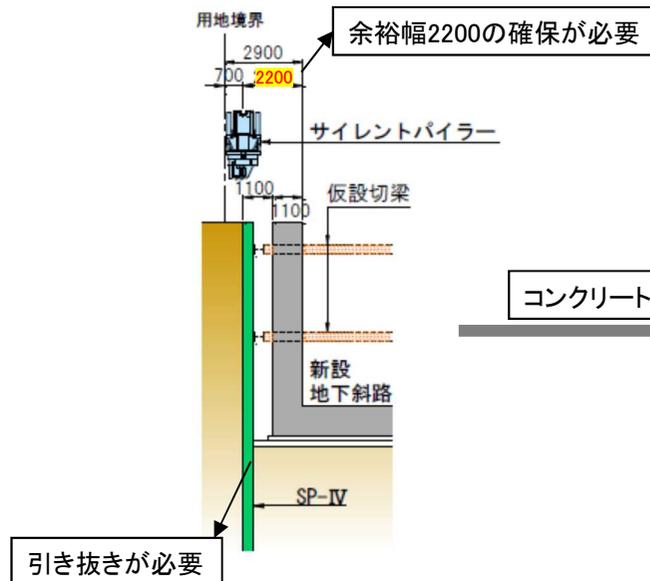


5. コスト縮減

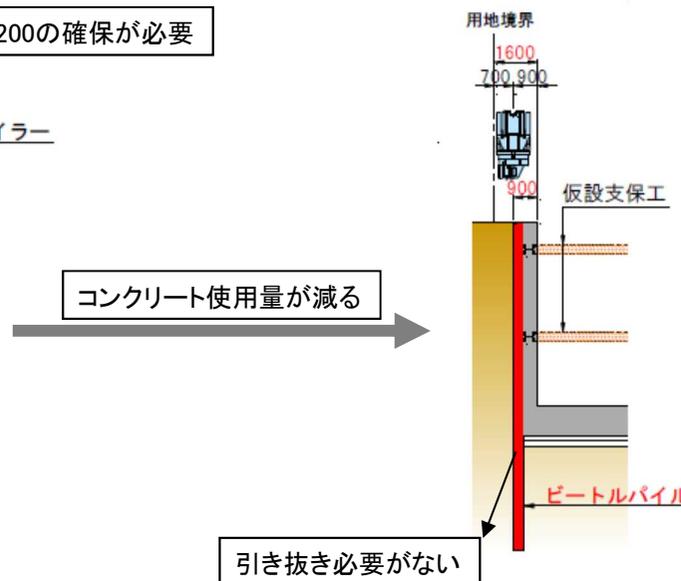
- ・ J-WALL II 工法（型枠代用）は床掘時の余裕幅は不要であり、鋼矢板土留めを残存することから、コンクリート使用量の減少および工期短縮が期待できる。
- ・ 当初の U型擁壁＋鋼矢板土留め工より安価であり、構造的、施工性に優れる。

○ U型擁壁構築方法見直し
U型擁壁＋鋼矢板土留め工
→ J-WALL II 工法（型枠代用）

U型擁壁＋鋼矢板土留め工



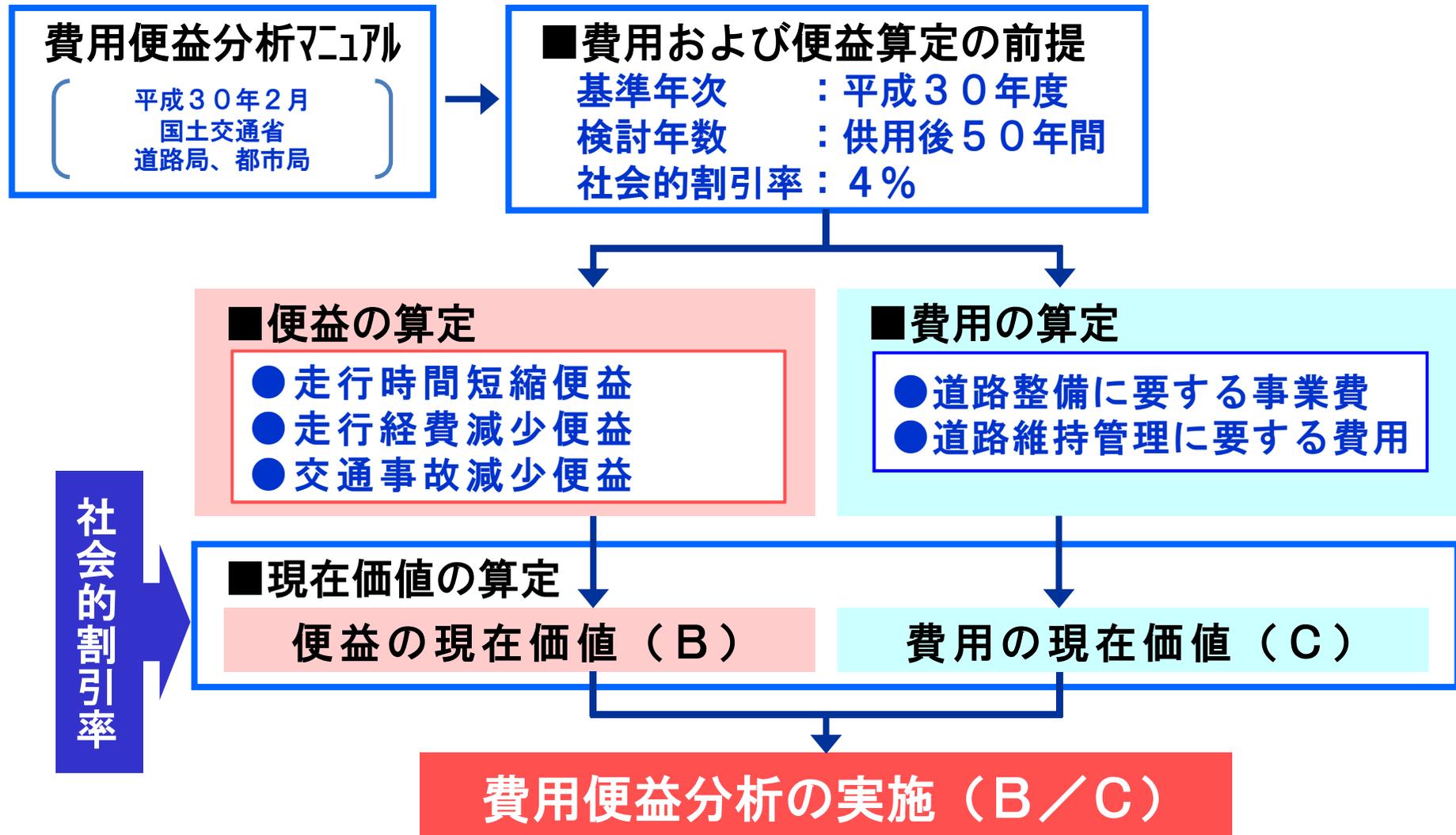
J-WALL II 工法（型枠代用）



工事費約1.23億円縮減！

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)
	149億円	15億円	0.07億円	164億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.6
	101億円		0.6億円	101億円	

【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)
	149億円	15億円	0.07億円	164億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	7.4
	21億円		0.6億円	22億円	

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(交通事故現象便益及び維持管理費を除く)。

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。

6. 事業投資効果

(3) 費用便益比の算定結果

B/Cの 比較		前回再評価(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
	再評価対象延長	465m	465m
	基準年次	平成25年度	平成30年度
	完成予定年次	平成32年度	平成37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
	計画交通量	17,100 台/日	14,600 台/日
	総便益 (B)	182 億円	164 億円
	総費用 (C)	84 億円	101 億円
	B/C	2.2	1.6

事業費の 比較		前回評価(H25)	今回評価(H30)	備考
	事業費	79.7 億円	79.7 億円	
	うち工事費	30.9 億円	30.9 億円	測量試験費等を含む
	うち用地補償費	48.8 億円	48.8 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）が事業全体「1. 6」、
残事業「7. 4」であり、費用対効果が見込める。
- 踏切除却により渋滞の緩和、走行性の向上、移動時間短縮、
踏切事故が解消される。
- 歩道設置による利用者の安全性向上が期待される。