

# 事業再評価

---

社会資本整備総合交付金事業

野田都市計画道路

今上木野崎線

令和2年9月10日

千葉県 県土整備部 道路整備課

---

---

# 目次

---

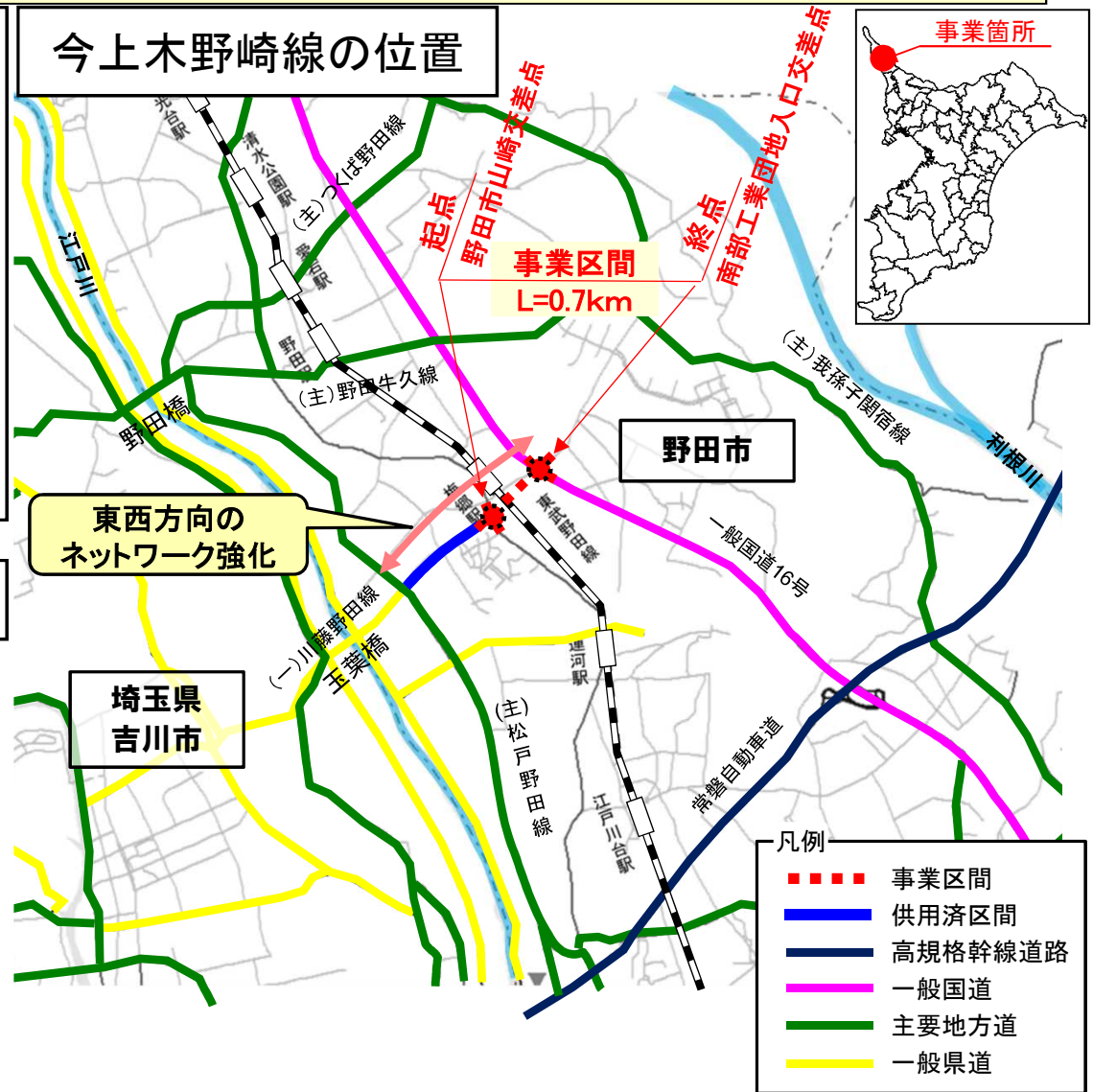
1. 事業の概要
2. 事業の進捗状況
3. 社会経済情勢
4. 事業の投資効果
5. コスト縮減
6. 対応方針(案)

# 1. 事業の概要

・東葛飾北部地域の東西方向のネットワーク強化、踏切による交通渋滞の解消

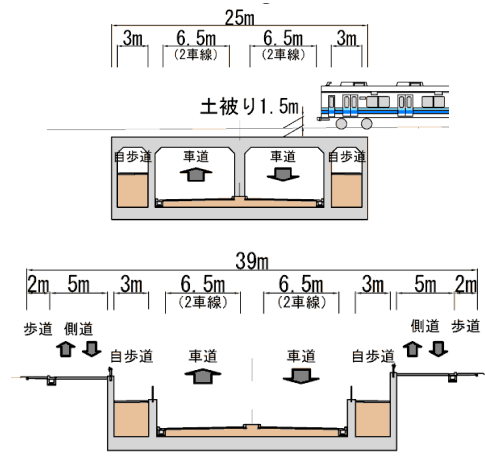
のだし やまざき  
**起点**：野田市山崎交差点  
 なんぶ こうぎょうだんち いりぐち  
**終点**：南部工業団地入口交差点  
**延長**：L=0.7km  
**幅員**：W=25～39m  
**道路規格**：第4種第1級  
**設計速度**：60km/h  
**全体事業費**：82億円

## 今上木野崎線の位置



東西方向の  
ネットワーク強化

## 計画横断面図



# 2. 事業の進捗状況

事業進捗率  
27.1%(事業費ベース)  
用地進捗率  
67.2%(面積ベース)  
【令和2年度末予定】



平成24年度 事業着手  
平成25年度～ 用地買収  
令和7年度 事業完了予定

出典: 国土地理院撮影の空中写真(2019年撮影)

- 凡例
- ⋯⋯⋯ 事業区間
  - 供用済区間
  - 国道
  - 市道
  - 市道1260号線

## 2. 事業の進捗状況

### ○事業期間の延伸



R2現在

#### 延伸理由

用地内の物件は、賃貸共同住宅が多く、多数の権利者との交渉を行ってきたが、その交渉に不測の時間を要したため。

<参考> 用地進捗状況(令和2年度末予定) 面積ベース:67.2%

#### 対策

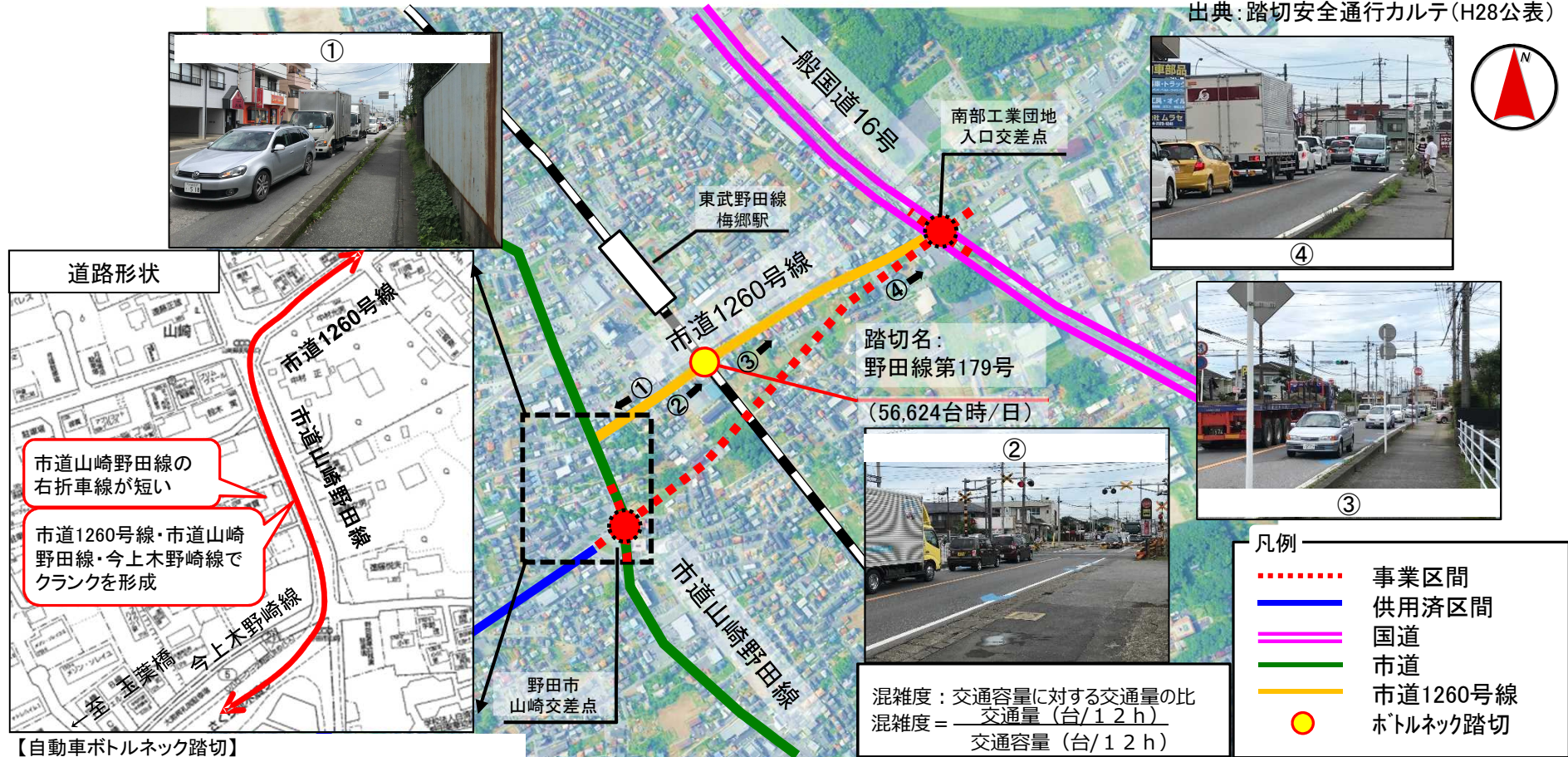
残る用地交渉を進め、期限内に事業が完了できるように、土地収用制度の活用も視野に入れ、工程管理を行っていく。

# 3. 社会経済情勢

## (1) 渋滞の状況

国道16号から玉葉橋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阻害となっており、市道1260号線は、渋滞が発生しており、混雑度が1.28である。また、踏切交通遮断量が56,624台時/日で、ボトルネック踏切となっている。

出典：踏切安全通行カルテ(H28公表)



【自動車ボトルネック踏切】

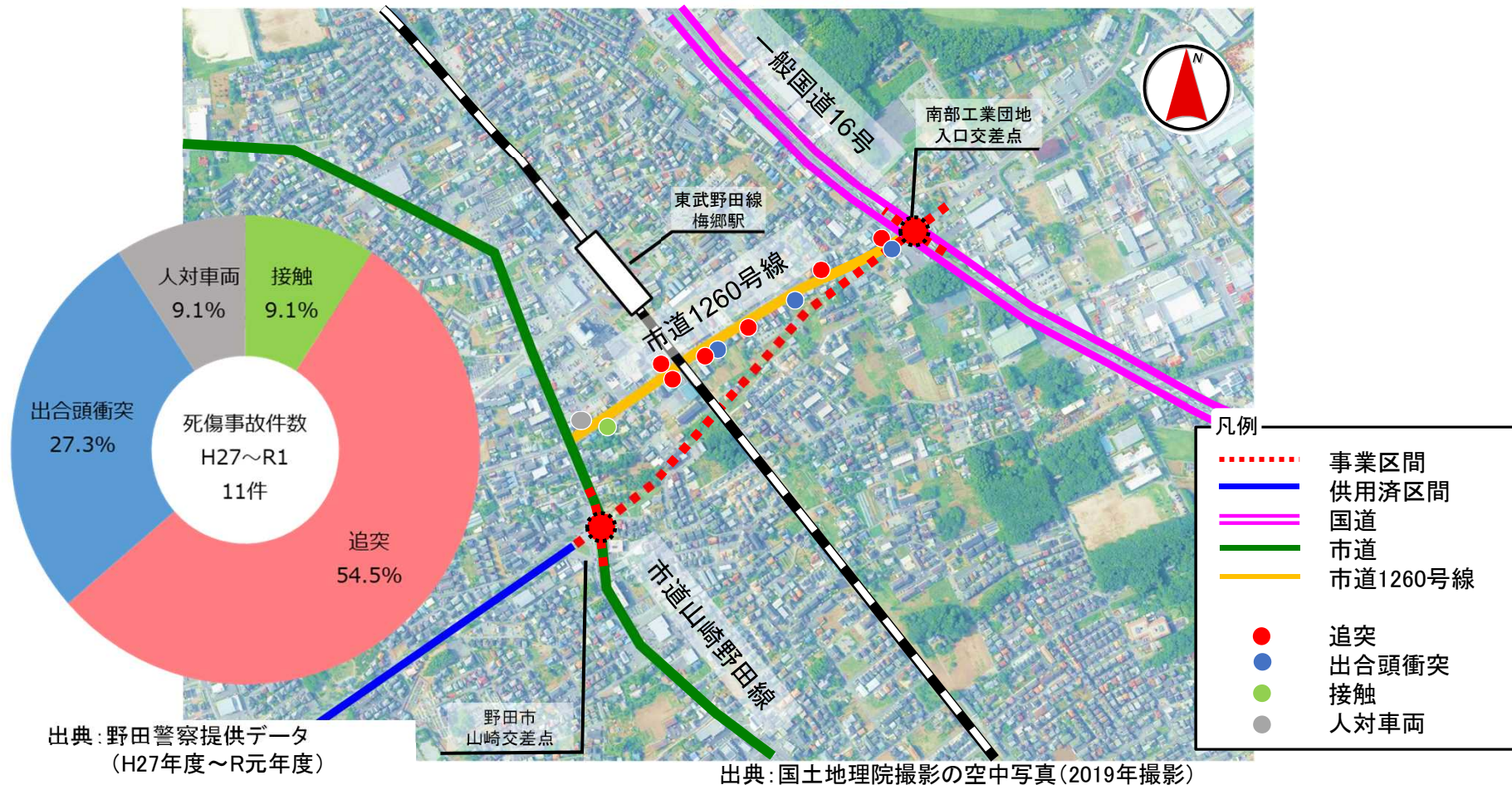
踏切自動車交通遮断量(1日交通量×踏切遮断時間)が5万台時/日以上

出典：国土地理院撮影の空中写真(2019年撮影)

# 3. 社会経済情勢

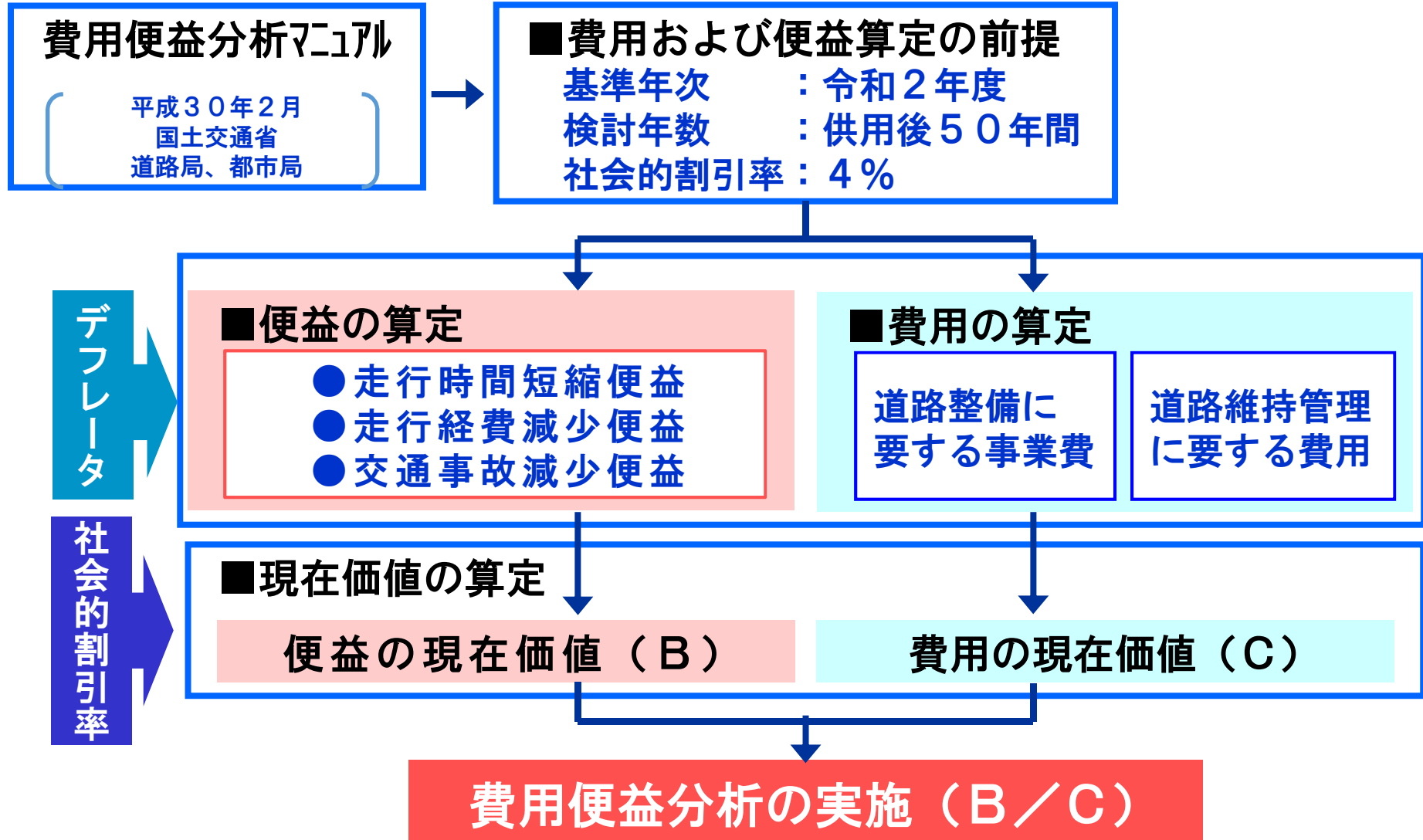
## (2) 交通事故の状況

事業区間の周辺の市道1260号線では、H27年度～R元年度の5カ年で計11件の交通事故が発生しており、うち追突事故が6件と約5割を占めている。



# 4. 事業の投資効果

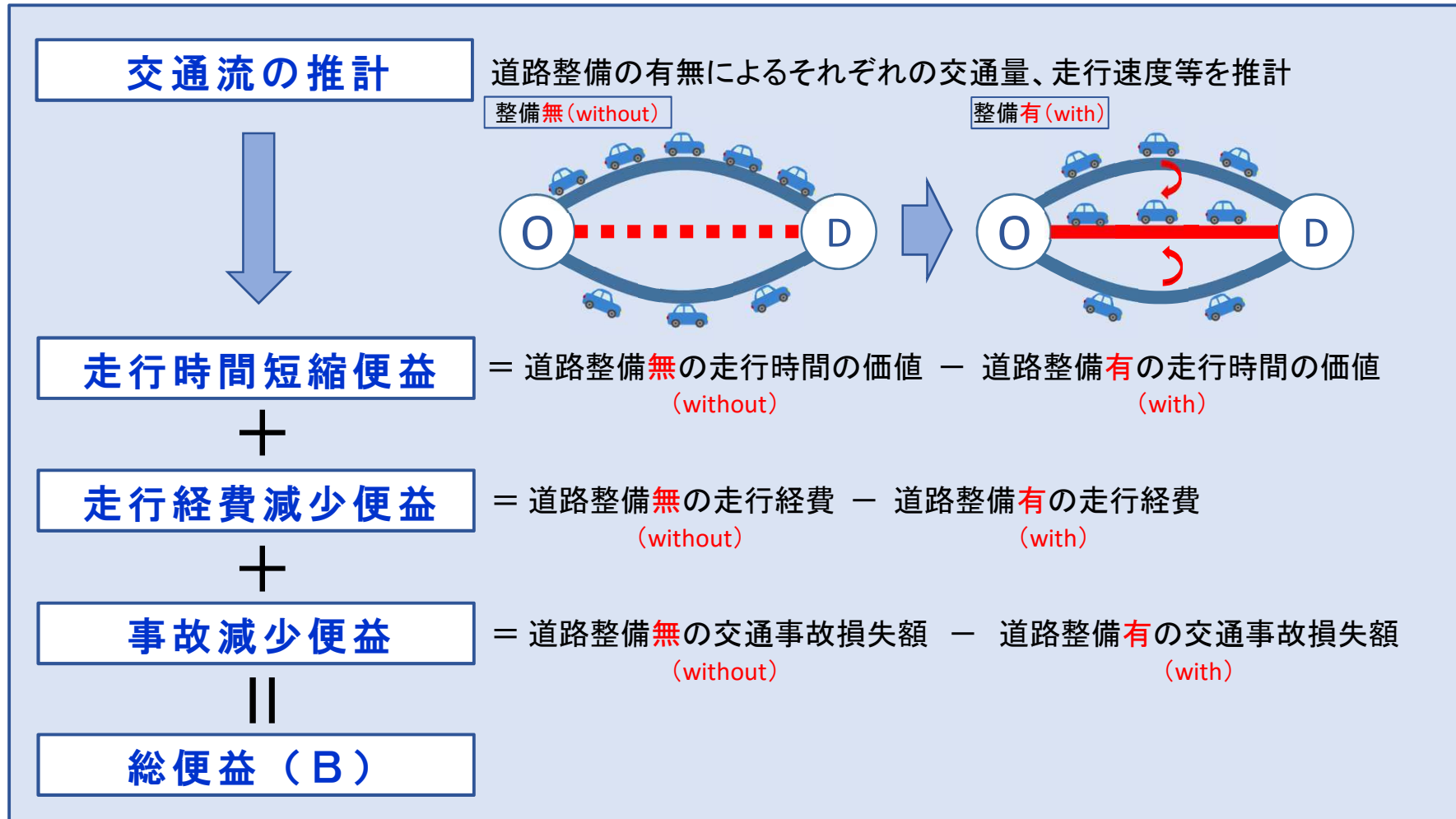
## (1) 費用便益比の算定





# 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		今回再評価(R2)	(参考)前回再評価(H28)	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	費用便益マニュアルの更新
	対象延長	0.7km	0.7km	
	基準年次	令和2年度	平成28年度	
	供用予定年次	令和7年度	平成30年度	用地取得の遅延
	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
	R12推計交通量	340(百台/日)	363(百台/日)	基礎データの更新
	総便益(B)	152億円	163億円	
	総費用(C)	68億円	77億円	
B/C	2.3	2.1		

事業費 の比較		今回再評価(R2)	(参考)前回再評価(H28)	備考
	事業費		82	82

## 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)
	1 3 2 億円	1 6 億円	4. 2 億円	1 5 2 億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	2. 3
	6 7 億円		0. 6 億円	6 8 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)
	1 3 2 億円	1 6 億円	4. 2 億円	1 5 2 億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	3. 2
	4 7 億円		0. 6 億円	4 7 億円	

基準年：令和2年度

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。

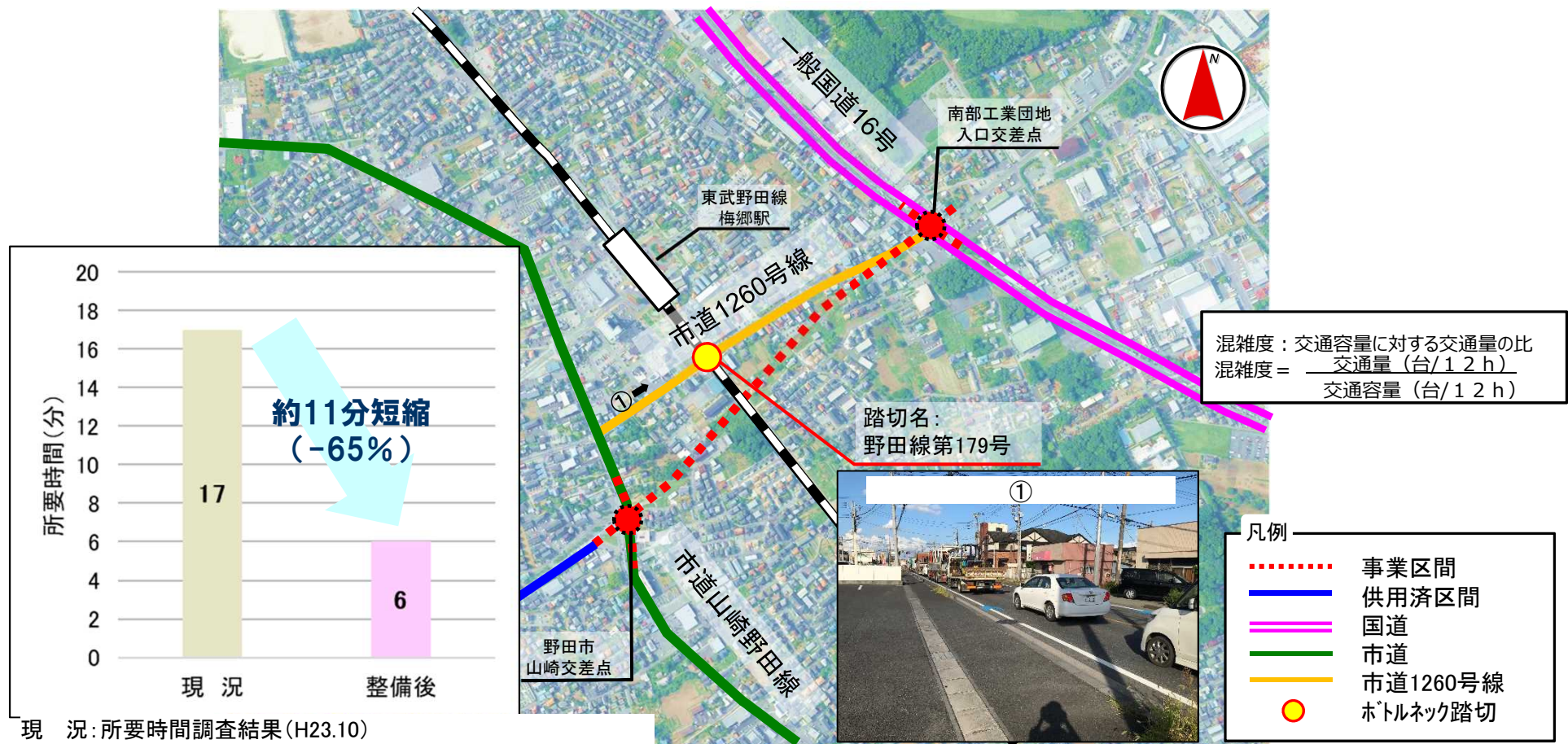
注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

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。

# 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)

事業区間整備により、野田市山崎交差点から南部工業団地入口交差点までの走行時間が約11分短縮する。また、市道1260号線では現況の交通量11,556台/日(混雑度1.28)が60%(約6,900台/日)減少し、整備後は約4,700台/日(混雑度0.52)となり、渋滞緩和が期待される。



# 4. 事業の投資効果

## (5)-2 整備効果(交通事故減少便益)

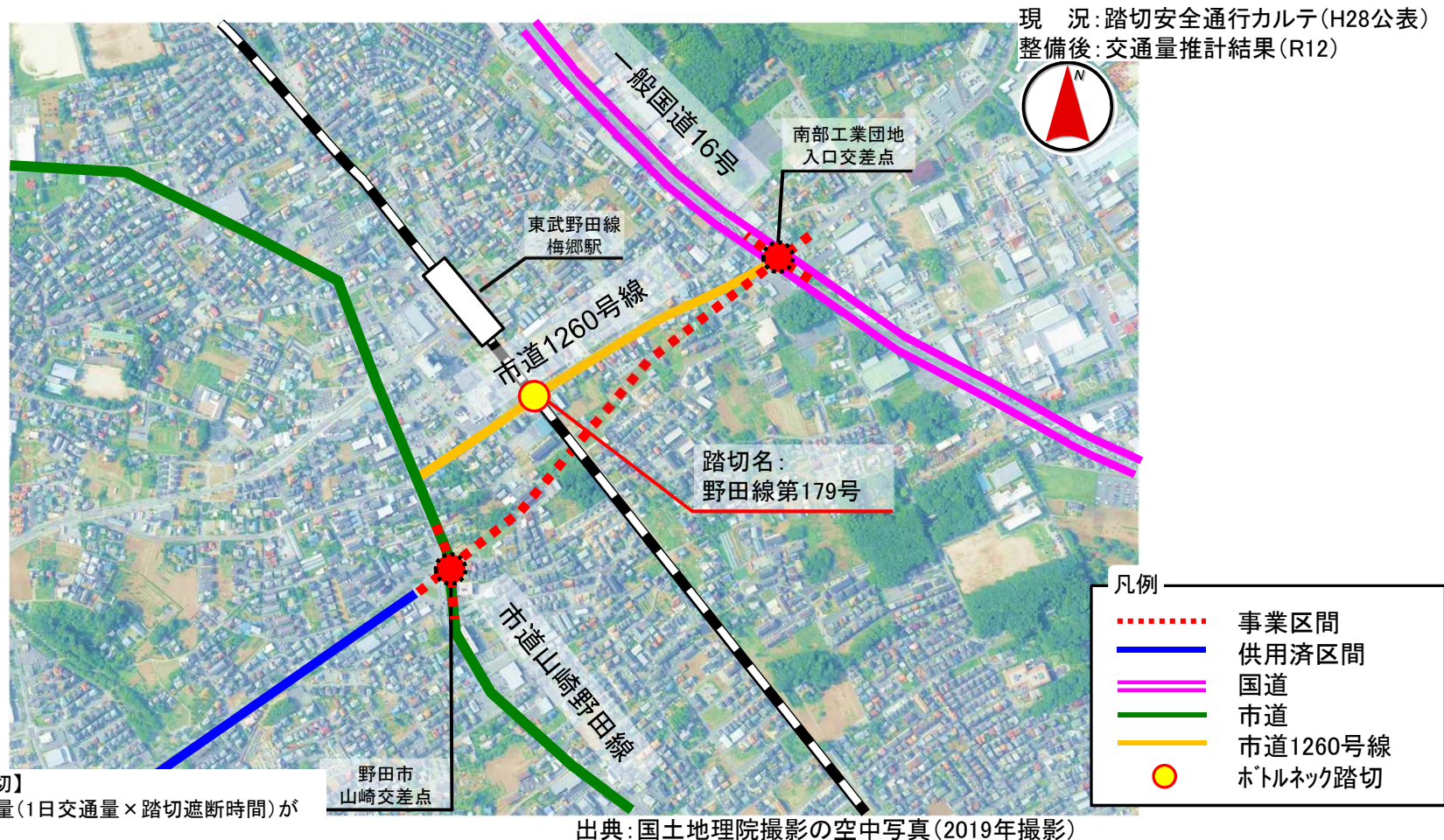
市道1260号線の交通が事業区間に転換することにより、交通の円滑化が図られ、交通事故減少による安全性向上が期待される。



# 4. 事業の投資効果

## (6)-1 踏切に起因する渋滞の緩和(便益の算定に含まれていない効果)

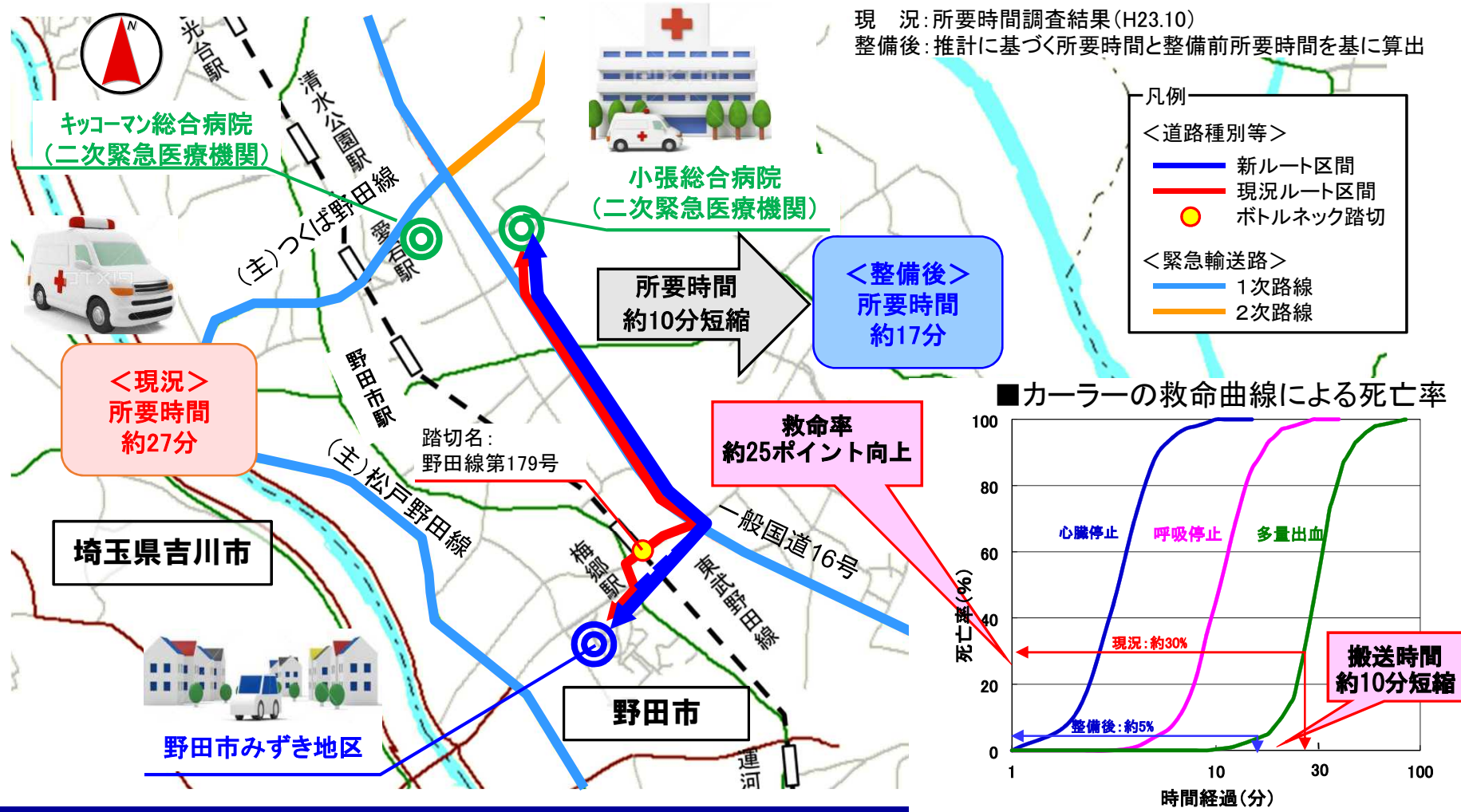
交通量の改善により、踏切遮断交通量が約22,900台時/日となるため、市道1260号線の踏切に起因する渋滞の緩和が図られる。また、現況の踏切交通遮断量(56,624台時/日)からは60%(約33,800台時/日)減少する。



# 4. 事業の投資効果

## (6)-2 搬送時間短縮による救命率の向上 (便益の算定に含まれていない効果)

事業区間整備により、小張総合病院（二次緊急医療機関）へのアクセス性が向上し、現況の搬送時間約27分が整備後は約17分となり、約10分短縮することで救命率が向上（死亡率が減少）する。



## 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)

---

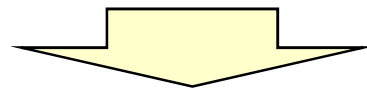
○費用便益比(B/C)⇒『2. 3』

○整備効果

・交通の転換による周辺道路の渋滞緩和や移動時間短縮、交通事故の減少が図られる

【便益の算定に含まれていない効果】

・踏切に起因する渋滞の緩和や搬送時間短縮による救命率の向上が図られる



**事業を継続し、効果の早期発現を目指す**