

【別紙様式2】

千葉県県土整備部所管公共事業事前評価自己評価調書

事業名	(主) 船橋松戸線バイパス (外2路線)
担当課名	道路計画課

1. 事業の概要

(1) 事業の目的	(主) 船橋松戸線バイパス (外2路線) は、北千葉道路にアクセスする都市計画決定された道路であり、沿線地域の慢性的な交通渋滞の緩和を図るとともに、災害時における緊急輸送道路の代替道路としても機能する道路である。		
(2) 事業の内容			
① 事業期間・時期	事業期間：8年間		
② 事業規模	延長：1.36km 幅員：28.5m (4車線)		
③ 事業費	全体事業費：97億円		
④ 事業位置	松戸市紙敷～市川市大野町		
(3) 指標			
② 事業目的	②指標	③現状値	⑤ 目標値
道路ネットワークの強化	道路ネットワークの連続性確保、北千葉道路へのアクセス強化	主に(主) 船橋松戸線、(主)市川柏線	(主) 船橋松戸線バイパス(外2路線)を経由した経路の確保
地域の利便性向上	所要時間の短縮 ① 東松戸駅周辺～(仮称)松戸市川西IC ②市川大野駅周辺～(仮称)松戸市川西IC	①4分 ②11分	①3分 ②4分
交通の円滑化・安全性の向上	混雑度の緩和 当該路線に並行する県道市川柏線	交通量191百台/日 混雑度1.58	交通量130百台/日 混雑度1.08

2. 県が実施する必要性

(1) 現状及び課題	<p><b>【現状】</b></p> <p>(主) 船橋松戸線バイパス (外2路線) は、北千葉道路にアクセスする都市計画決定された道路であり、沿線地域の慢性的な交通渋滞の緩和を図るとともに、災害時における緊急輸送道路の代替道路としても機能する道路である。</p> <p>一方、北千葉道路は、常磐道と東関東道のほぼ中間に位置し、外環道と成田空港を最短で結び、首都圏の国際競争力強化に資するとともに、災害時における緊急輸送道路として機能する大変重要な道路であり、市川市から船橋市の国道16号までの延長約15kmについては、市川市と松戸市の区間の一般部3.5km、専用部1.9kmについて、国の権限代行業により進められている。</p> <p>当該路線は、この終点部に接続する道路となり、船橋方面や松戸、柏方面の南北方向から北千葉道路にアクセスする道路である。</p> <p>また、南北方向の幹線道路の1つである主要地方道船橋松戸線は、</p>
------------	---

	<p>一部区間において十分な幅員が確保されておらず、全幅員4mに満たない区間がある状況であるため、当該路線に並行する主要地方道市川柏線に交通が集中し、慢性的に渋滞が発生しており、混雑度が1.58と千葉県内の県道における平均混雑度0.8を大きく超えている状況である。</p> <p><b>【課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北千葉道路は事業化されたが、(主)船橋松戸線バイパス(外2路線)は、事業化されていない。</li> <li>・南北方向の幹線道路の1つである船橋松戸線は、一部区間において十分な幅員が確保されていない。</li> <li>・(主)船橋松戸線バイパス(外2路線)に並行する(主)市川柏線は、慢性的に渋滞が発生している。</li> </ul>
(2) 上位政策及び 全体計画との関連	<p>千葉県道路整備プログラム(R2.3)では、交流を支える道路ネットワークの推進のため、成田空港や千葉港等へのアクセス強化に資する道路の整備として位置づけられている。</p> <p>松戸市都市計画マスタープランでは、都3・3・7号線は「幹線道路」として位置づけられている。</p> <p>市川市都市計画マスタープランでは、都3・3・9号線は「都市幹線道路(都市計画道路)」として位置づけられている。</p>
(3) 優先度及び適時性	<p><b>【優先度】</b></p> <p>北千葉道路(市川・松戸)は事業化されているが、その終点に接続する(主)船橋松戸線バイパス(外2路線)が、事業化されていないため、整備の優先度は高い。</p> <p><b>【適時性】</b></p> <p>北千葉道路の効果を沿線地域に波及させるために(主)船橋松戸線バイパス(外2路線)について、早期に整備を進める必要がある。</p>
(4) 代替案との比較	<p>当該路線は、都市計画決定された道路である。</p>

### 3. 経済的・社会的効果

<p>○ 国土交通省のマニュアルに基づく(主)船橋松戸線バイパス(外2路線)の費用便益分析の結果、3便益の現在価値化後(基準年令和4年度)の金額は、走行時間短縮便益で427億円、走行経費減少便益は40億円、交通事故減少便益は1億円であり、費用便益比(B/C)は6.0と便益が費用を上まわっている。</p>
--

### 4. 財政的負担等の見通し

<p>当該事業は、社会資本整備総合交付金を活用して事業を進める予定である。</p> <p>なお、事業着手後は、設計において最新技術の活用等を検討しコスト削減に取り組む。</p>
--

## 5. 環境に与える影響

本事業の実施にあたり環境影響予測を実施した結果、いずれの項目においても、環境の保全を目的として設定した目標を満たしている。

項目	予測結果	目標(基準等)
二酸化窒素	基準の範囲内	1時間値の1日平均値が0.04~0.06ppmの範囲内又はそれ以下であること。
騒音	基準の範囲内	敷地境界で昼間70dB、夜間65dB以下、後背地※で昼間65dB、夜間60dB以下であること。(※道路端から20m以遠の地点)
振動	基準の範囲内	昼間65dB、夜間60dB以下であること。
地下水	影響なし	切土、掘割工事に際しては地下水脈の連続的な遮断を回避し、地下水への影響の回避、低減を図る。
動物	影響なし	土地の改変並びに構造物の存在・供用に当たっては重要な動植物の生息又は生育、地域を特徴づける生態系への影響の回避、低減を図る。
植物	影響なし	
生態系	影響なし	

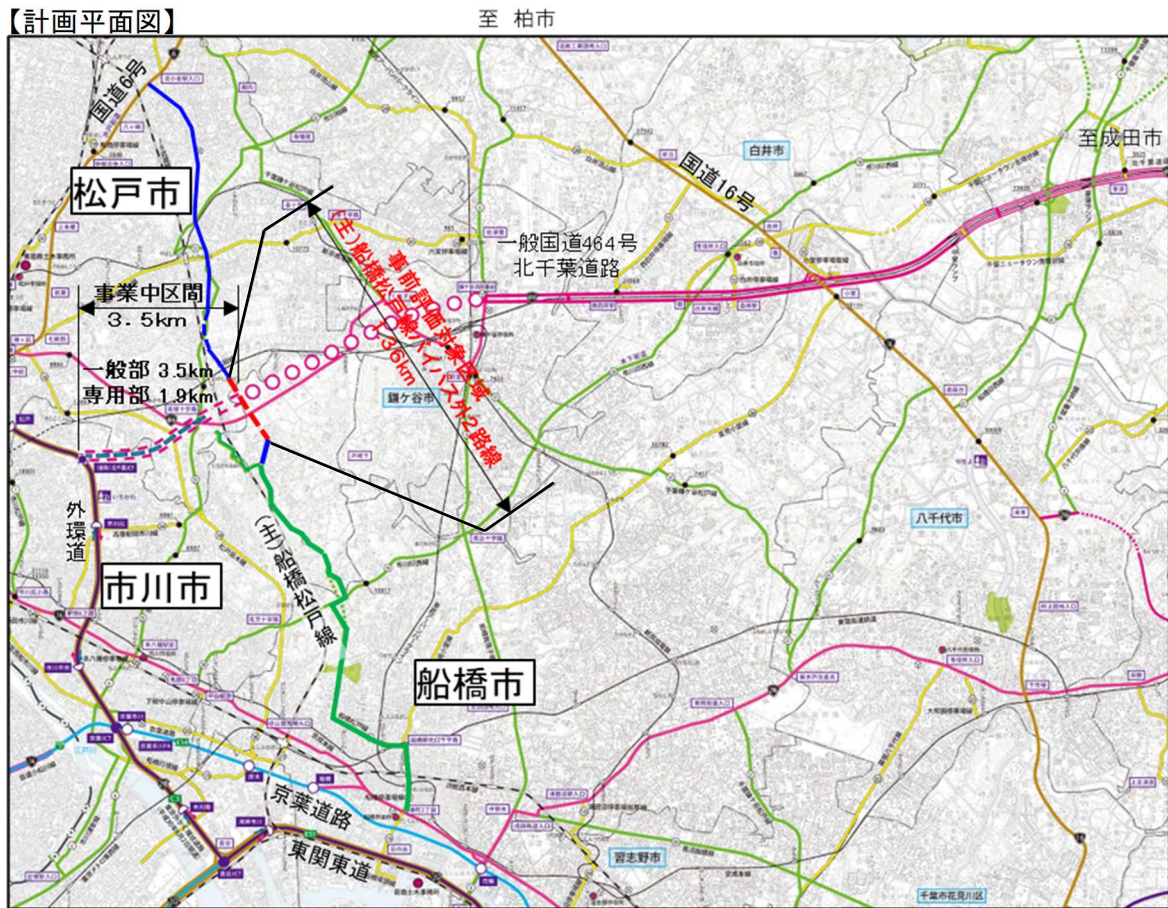
## 6. 総合的な評価

本事業は、費用便益分析の結果B/Cが6.0であり投資効果が見込めるとともに、事業の実施により、道路ネットワークの強化、地域の利便性の向上、交通の円滑化による安全性の向上、救急医療活動の支援等の効果が期待できる。

## 事業概要図

事業名	(主) 船橋松戸線 バイパス (外 2 路線)	路線又は箇所名等	(主) 船橋松戸線
-----	----------------------------	----------	-----------

【計画平面図】

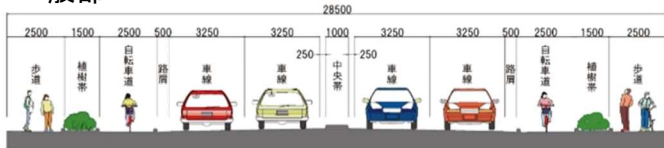


【位置図】

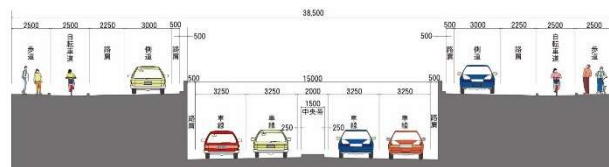


【計画横断面図】

一般部



擁壁部



箱型函渠部

