

事業番号 3  
千葉県 県土整備  
公共事業評価審議会  
平成27年度 第1回

# 事業再評価

---

社会資本整備総合交付金事業

船橋都市計画道路3・4・22号

西浦藤原町線 外1線

平成27年12月25日

千葉県 県土整備部 道路整備課

---

---

# 目次

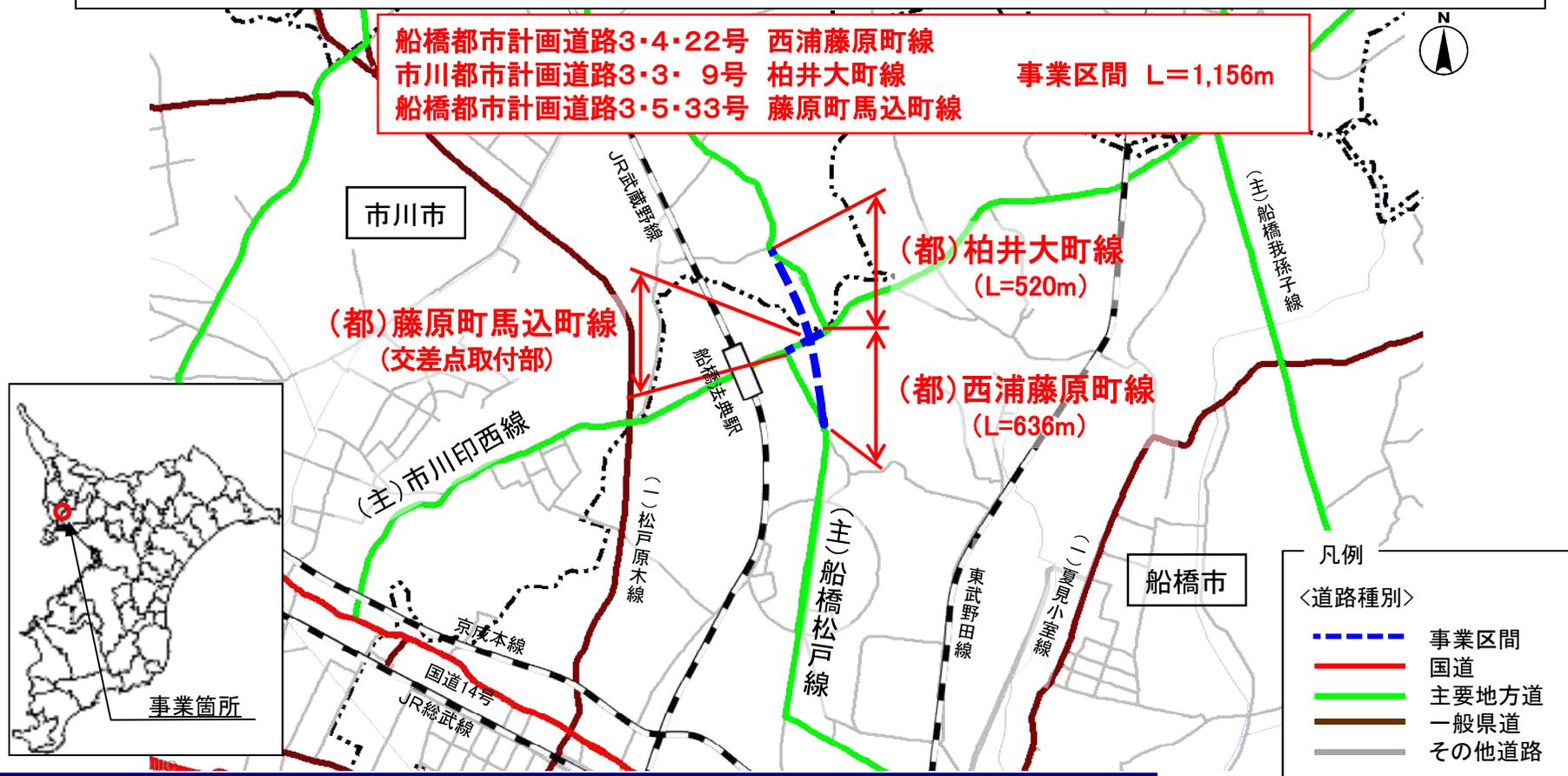
---

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. 事業投資効果
6. コスト縮減
7. 対応方針(案)

# 1. 事業の概要

## (1)事業の目的

本事業は、船橋都市計画道路3・4・22号 西浦藤原町線 及び 市川都市計画道路 3・3・9号 柏井大町線の一部であり、交通の円滑化、歩行者の安全確保を目的とし、主要地方道船橋松戸線のバイパスとして整備



# 1. 事業の概要

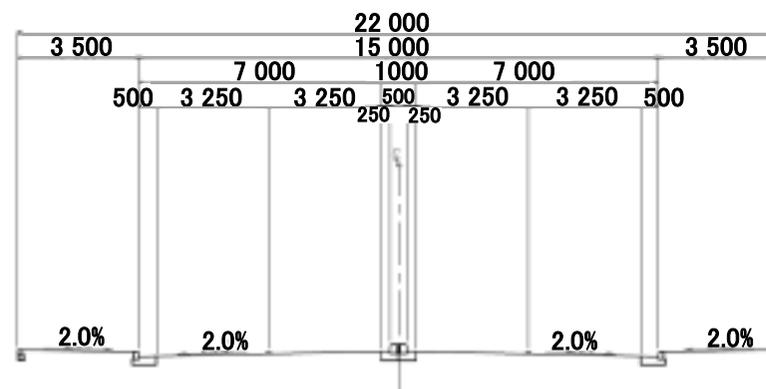
## (2)事業内容

- ・事業区間 : 船橋市上山町1丁目  
~市川市柏井町1丁目
- ・事業延長 : L=1,156m
- ・幅員 : W=22.0m~25.0m
- ・道路規格 : 第4種第1級
- ・設計速度 : 60km/h
- ・車線数 : 4車線
- ・事業期間 : 平成13年度~平成33年度

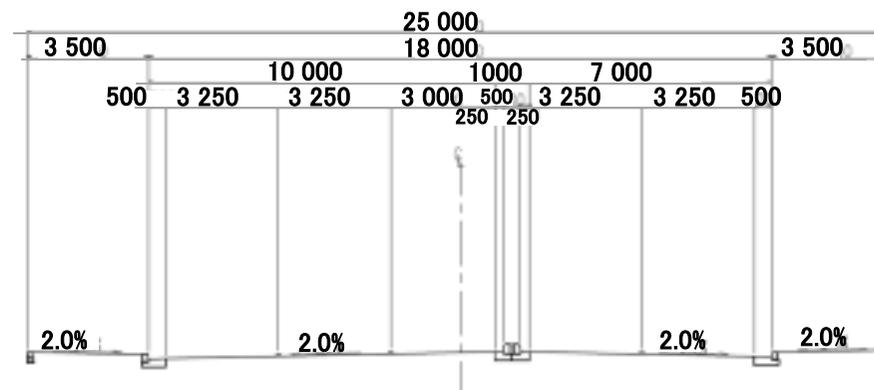
標準断面図

単位: mm

標準部



交差点部



## 2. 事業の状況

---

### □ 事業経緯

平成13年度	事業着手
平成14年度	用地買収着手
平成29年度	工事着手(予定)

### □ 事業費

全体事業費	:69.5億円
投資済み事業費	:38.1億円(進捗率55%)

※平成27年度末見込み

### □ 用地面積

用地計画面積	:28,191.91m <sup>2</sup>
用地取得面積	:16,903.83m <sup>2</sup> (進捗率60%)

※平成27年度末見込み

# 3. 事業の必要性

## (1) 渋滞状況

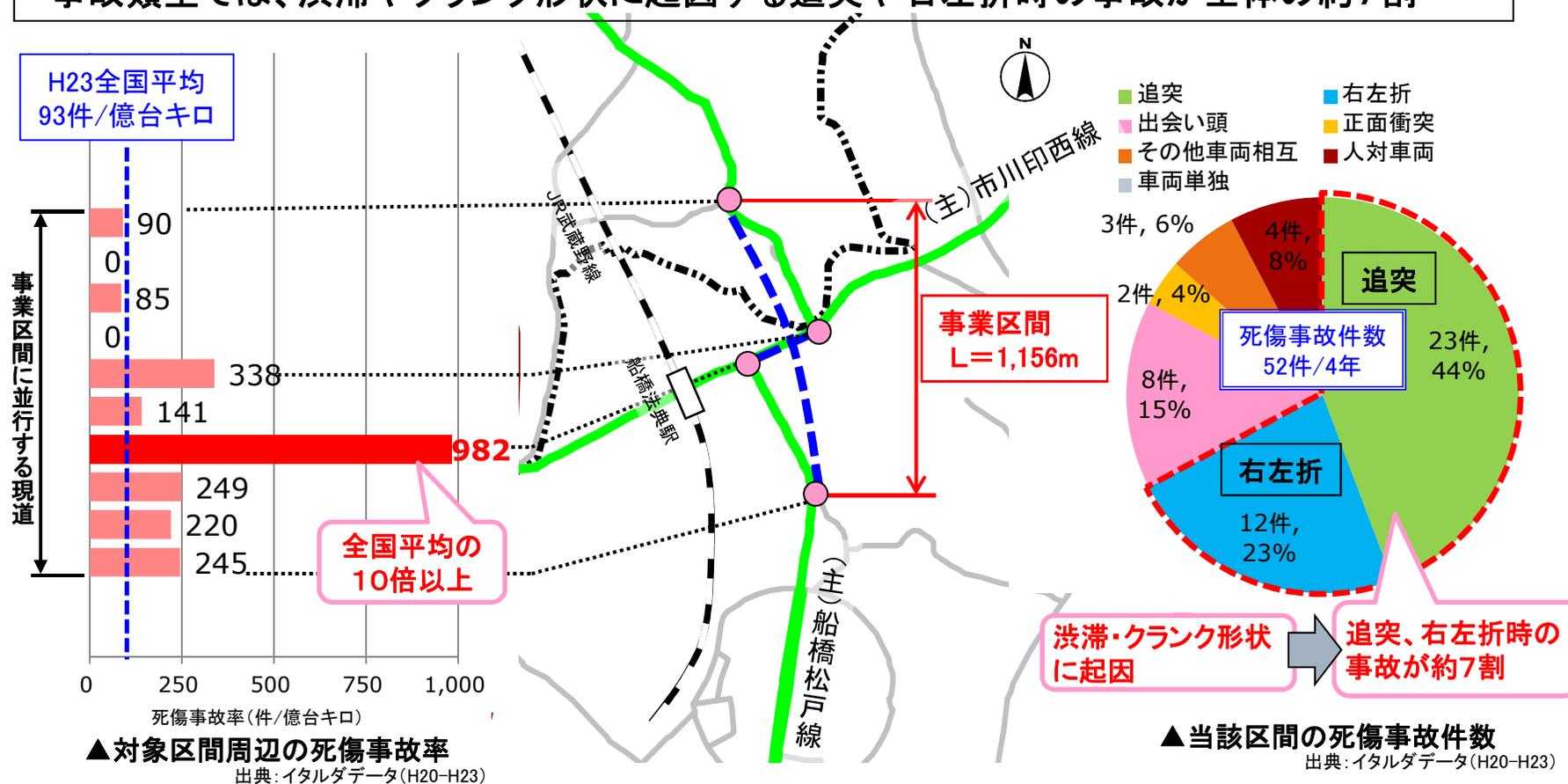
- ・現道は、主要渋滞箇所・区間に指定されており、慢性的な交通渋滞が発生
- ・(主)市川印西線は右折車線がないため、渋滞がさらに悪化
- ・(主)船橋松戸線は、朝夕のピーク時を中心に交通量が増加し、交通渋滞が発生



# 3. 事業の必要性

## (2) 交通事故

- ・現道では4年間に52件の死傷事故が発生
- ・現道のほとんどの区間・交差点で死傷事故率が93件/億台キロ(全国平均)を超過
- ・事故類型では、渋滞やクランク形状に起因する追突や右左折時の事故が全体の約7割



# 3. 事業の必要性

## (3)歩道設置状況

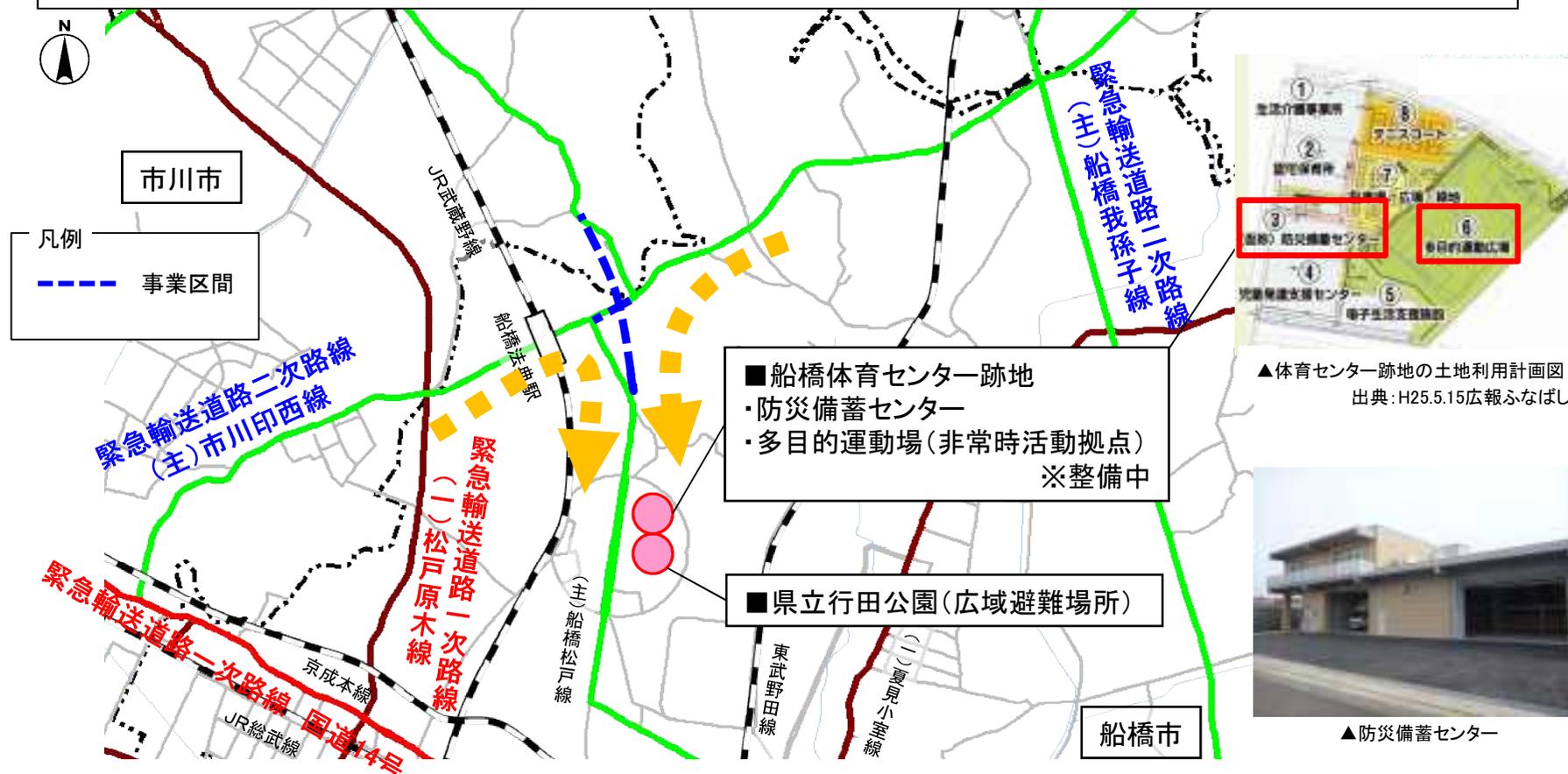
- ・現道は法典西小学校、柏井小学校の通学路に指定されているが、交通量が多いうえ、歩道未設置区間や狭隘な区間があり、通学児童の安全性が低い状況
- ・朝のピーク時には、船橋法典駅へ向かう多くの通勤通学者は、狭隘な歩道を通行



# 3. 事業の必要性

## (4)防災機能

- ・船橋市地域防災計画では県立行田公園を広域避難場所に指定
- ・防災備蓄センター等が防災の拠点として整備中
- ・緊急輸送道路からのアクセス性の向上が必要



# 4. 整備効果

## (1) 渋滞緩和

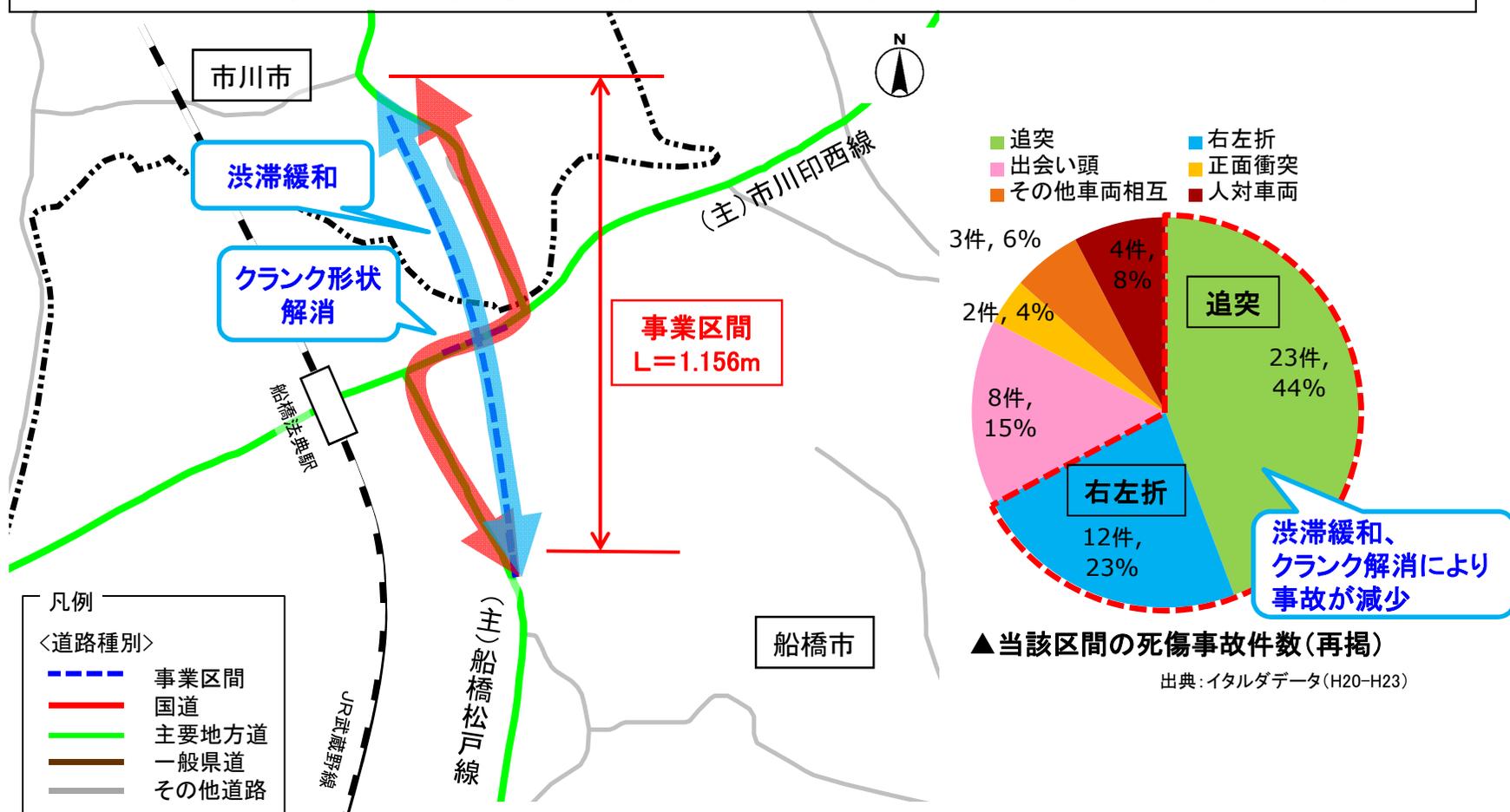
- ・交通容量の増大により渋滞が緩和、通過時間が約6分から約2分に短縮
- ・クランク形状の解消や右折レーンの整備により、(主)市川印西線の渋滞も緩和
- ・現道を利用する路線バスの定時性が確保、生活の利便性向上にも寄与



# 4. 整備効果

## (2)交通事故の減少

- ・渋滞緩和により、渋滞に起因する追突事故の減少が期待
- ・クランク形状の解消や右折車線の整備により、右左折時における事故の減少が期待



## 4. 整備効果

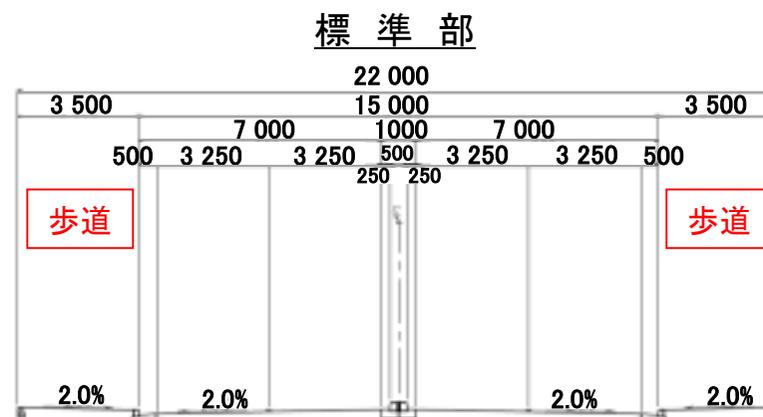
### (3) 歩行者の安全性の向上

- ・広幅員の歩道整備により、歩行者の安全性が向上、通学児童の安全も確保
- ・現道の交通量が減少し、現道を通行する歩行者の危険性が低下

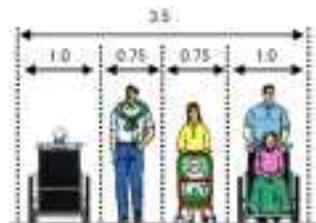
現況



整備後



歩道の設置により  
歩行者の安全性が向上



▲道路構造令第11条による歩道幅員  
(歩行者が多い道路)

通学児童の  
安全性が向上

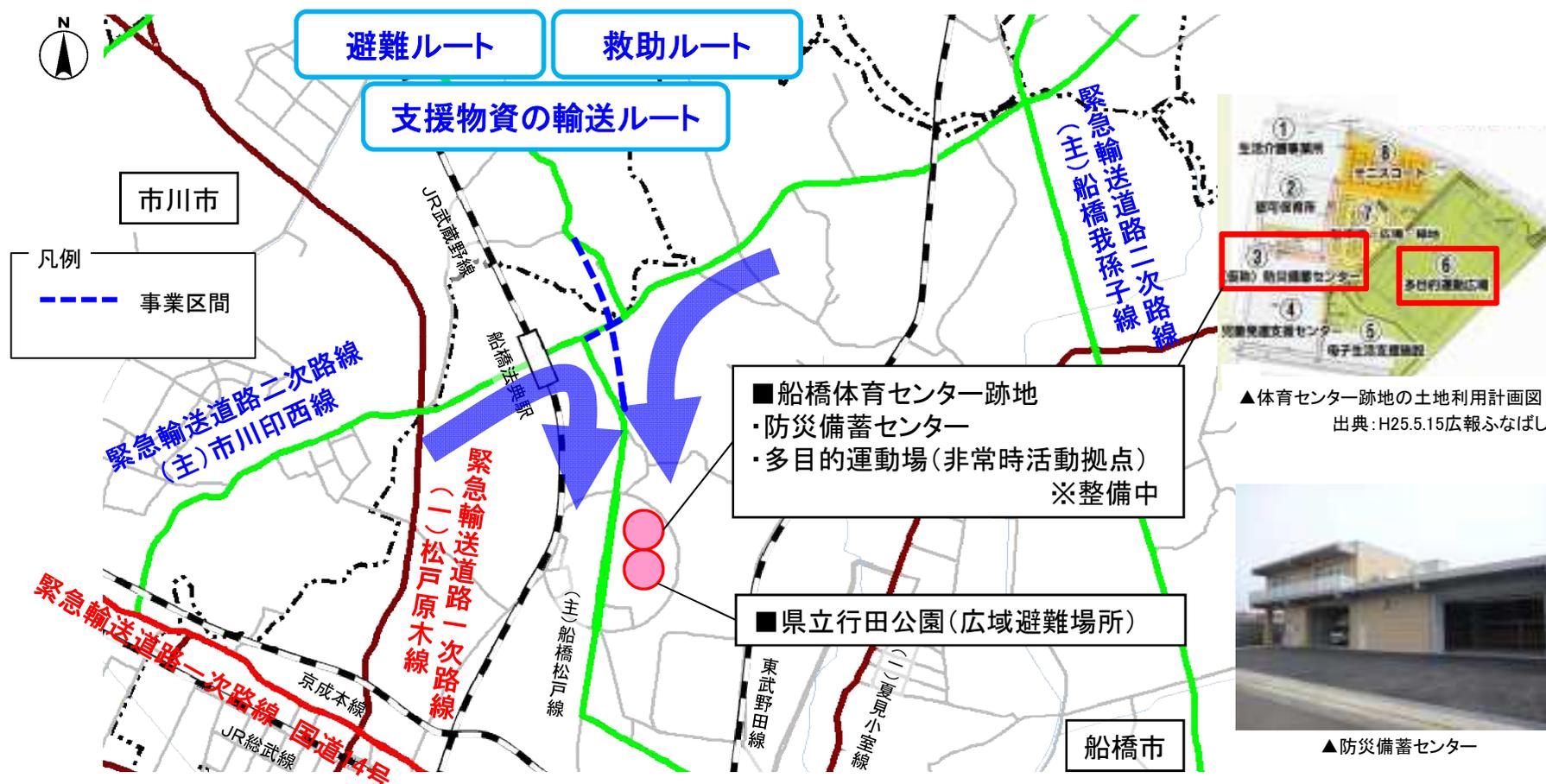


▲歩道整備済箇所

# 4. 整備効果

## (4)防災機能の向上

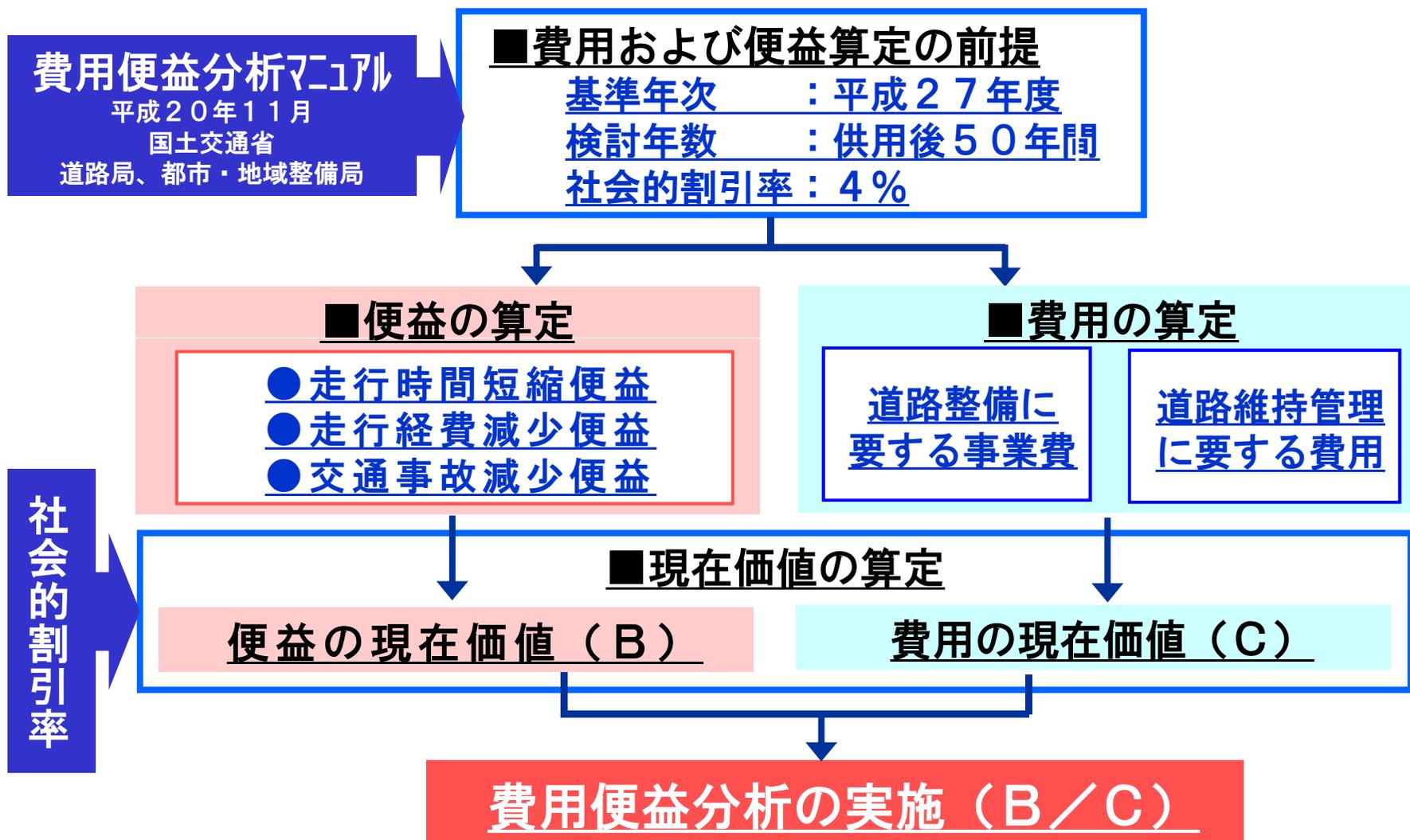
・バイパス整備により、大規模災害時における物資等の輸送ルートとしての機能向上  
(広域避難場所(県立行田公園)、防災備蓄センター)



# 5. 事業投資効果

## (1)費用便益比の算定

### ■便益算定フロー図



## 5. 事業投資効果

### (2) 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)
	252億円	11億円	7億円	270億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	72億円		1億円	73億円	

#### 【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)
	252億円	11億円	7億円	270億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	26億円		1億円	26億円	

基準年：平成27年度

注1)便益・費用については、基準年(平成27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。

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. コスト縮減

---

### □ 資源の有効活用による処理費用の縮減と環境対策

- ・本事業は切土が多く残土が多く発生するが、他事業への流用により、残土処理費用を縮減



建設発生土の流用



掘削土砂の流用

## 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) ⇒ 『 3.7 』

○整備効果

- ・交通容量の増大、クランク形状の解消により渋滞が緩和
- ・渋滞やクランク形状に起因する交通事故の減少
- ・歩行者の安全性の向上
- ・防災機能の向上