

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

3・4・20号 いまがみ 今上木 きのさき 野崎線

3・5・21号 かめやま 亀山 しゆくさと 宿里線

3・4・12号 みやざき 宮崎 やまざき 山崎線

令和7年2月2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)

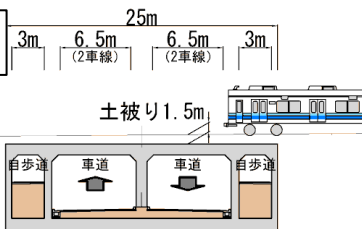
1. 事業の概要

- ・今上木野崎線の開通により、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が期待される。

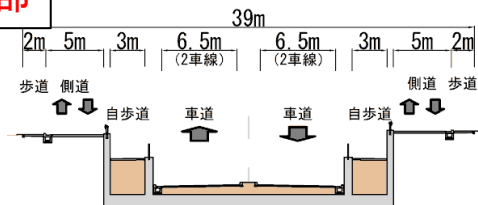
起点：野田市山崎交差点
終点：南部工業団地入口交差点
延長：L=0.7km
幅員：W=25～39m
道路規格：第4種第1級
設計速度：60km/h
全体事業費：90億円

計画横断面図

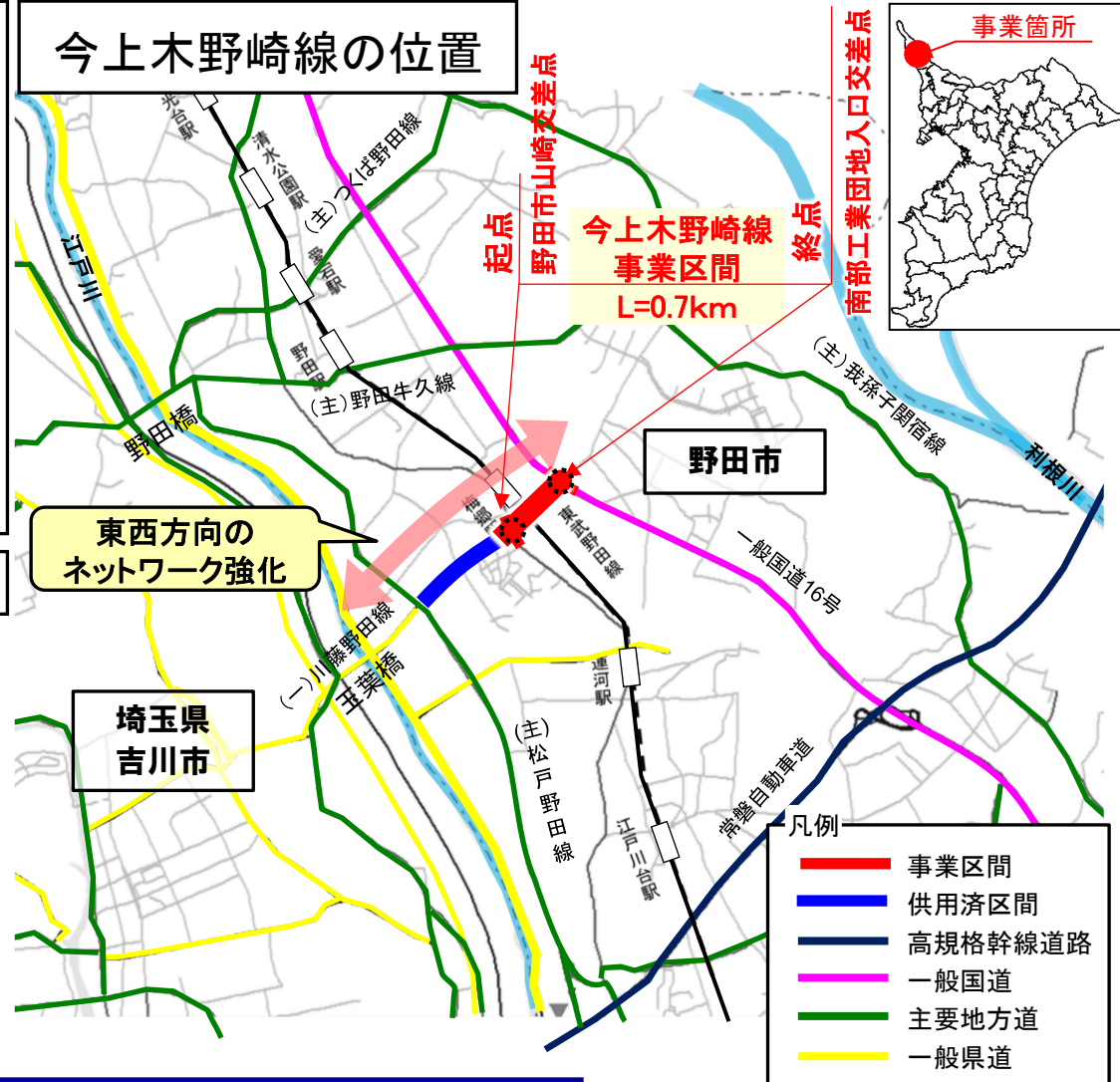
立体交差部



一般部



今上木野崎線の位置



2. 事業の進捗状況

①山崎交差点周辺から
国道16号側を望む



②線路沿いから国道16号側を望む



平成24年度 事業着手
平成25年度～ 用地買収
令和14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)

事業進捗率
38%(事業費ベース)
用地進捗率
86%(面積ベース)
【令和7年度末予定】

③南部工業団地入口交差点から
国道16号側を望む

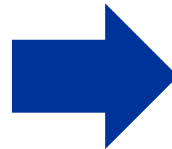


凡例
 事業区間
 — 供用済区間
 〓 国道
 — 市道
 — 市道1260号線

2. 事業の進捗状況

(2)ー1 事業費増加について

前回再評価(R2再評価)
約82億円



今回評価(R7再評価)
約90億円(約8億円増)

項目	内容
・工事費の増額	・労務単価・資材コスト上昇による工事費増額 ・週休2日による増額

2. 事業の進捗状況

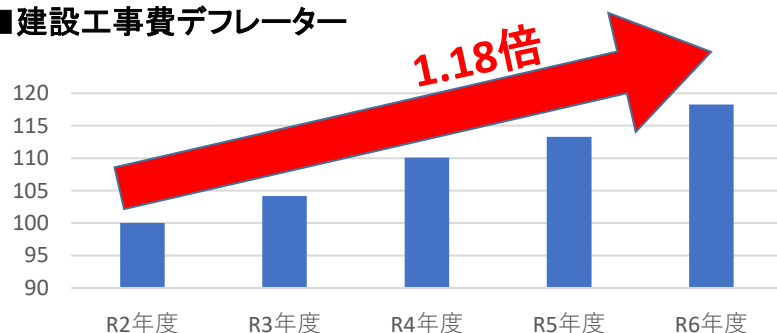
(2)ー2 事業費増額の要因

○ 建設費デフレーターによる令和6年度までの工事費上昇に伴う事業費増	約7.3億円
○ 週休2日制度の取組による事業費増	約1.0億円
合計	約8.3億円

○ 残工事に対しての工事費割増	40.7億円(残事業費【R7時点】) × 1.18 = 48.0億円	増額	約7.3億円
○ 週休2日制度の取組割増	48.0億円(割増した残工事費合計) × 1.02 = 49.0億円	増額	約1.0億円

労務単価・資材コスト上昇等による増額合計 7.3億円 + 1.0億円 = 約8.3億円

■建設工事費デフレーター



建設工事費デフレーター	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
土木総合	100.00	104.15	110.06	113.28	118.27

※平成24年度を基準とした建設費デフレーターを使用
 ※建設工事費デフレーター:建設工事に係る「名目工事費額」を基準年度の「実質額」に変換する目的で作成している指標。

■完全週休2日適用工事(令和7年時点)

経費	補正係数
労務費	1.02
共通仮設費率	1.02
現場管理費率	1.03
平均値	1.02

引用元(出典)
 ・建設工事費デフレーター:国土交通省
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/jouhouka/content/defnendo_250530.xlsx
 ・工事における週休2日の取得に要する費用計上について(試行):国土交通省
<https://www.mlit.go.jp/tec/content/001873428.pdf>

2. 事業の進捗状況

(2)ー2 事業期間の延伸

	H24	R7	R14
令和2年度 事業再評価時 工期：H24～R7			
令和7年度 事業再評価時 工期：H24～R14			

R7現在

延伸理由

用地取得に不測の日数を要していることから、事業を延伸する。

＜参考＞用地進捗状況(令和7年度末予定) 面積ベース:86.2%

対策

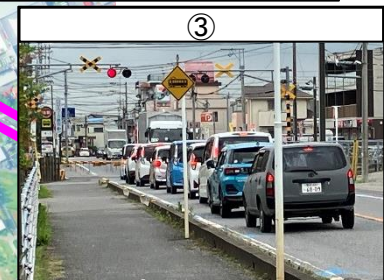
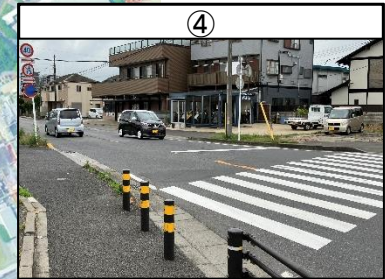
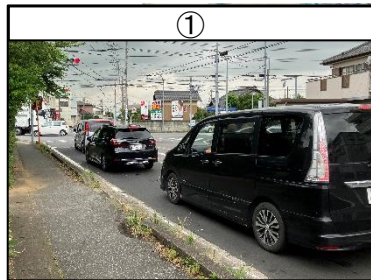
残る用地交渉を進め、期限内に事業が完了できるよう用地取得や工事などについて工程管理を図っていく。

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号線では渋滞が発生しており、混雑度が1.11である。
- ・踏切自動車交通遮断量が52,921台時/日であり、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
(2025年公表)



踏切名：
野田線第179号
交通遮断量(52,921台時/日)



- 凡例
- 事業区間
 - 供用済区間
 - 国道
 - 市道
 - 市道1260号線
 - ボトルネック踏切

道路形状

市道1260号線
市道山崎野田線

市道山崎野田線の
右折車線が短い

市道1260号線・市道山崎
野田線・今上木野崎線で
クランクを形成

野田市
山崎交差点

東武野田線
梅郷駅

一般国道16号

南部工業団地
入口交差点

市道1260号線
市道山崎野田線

【自動車ボトルネック踏切】

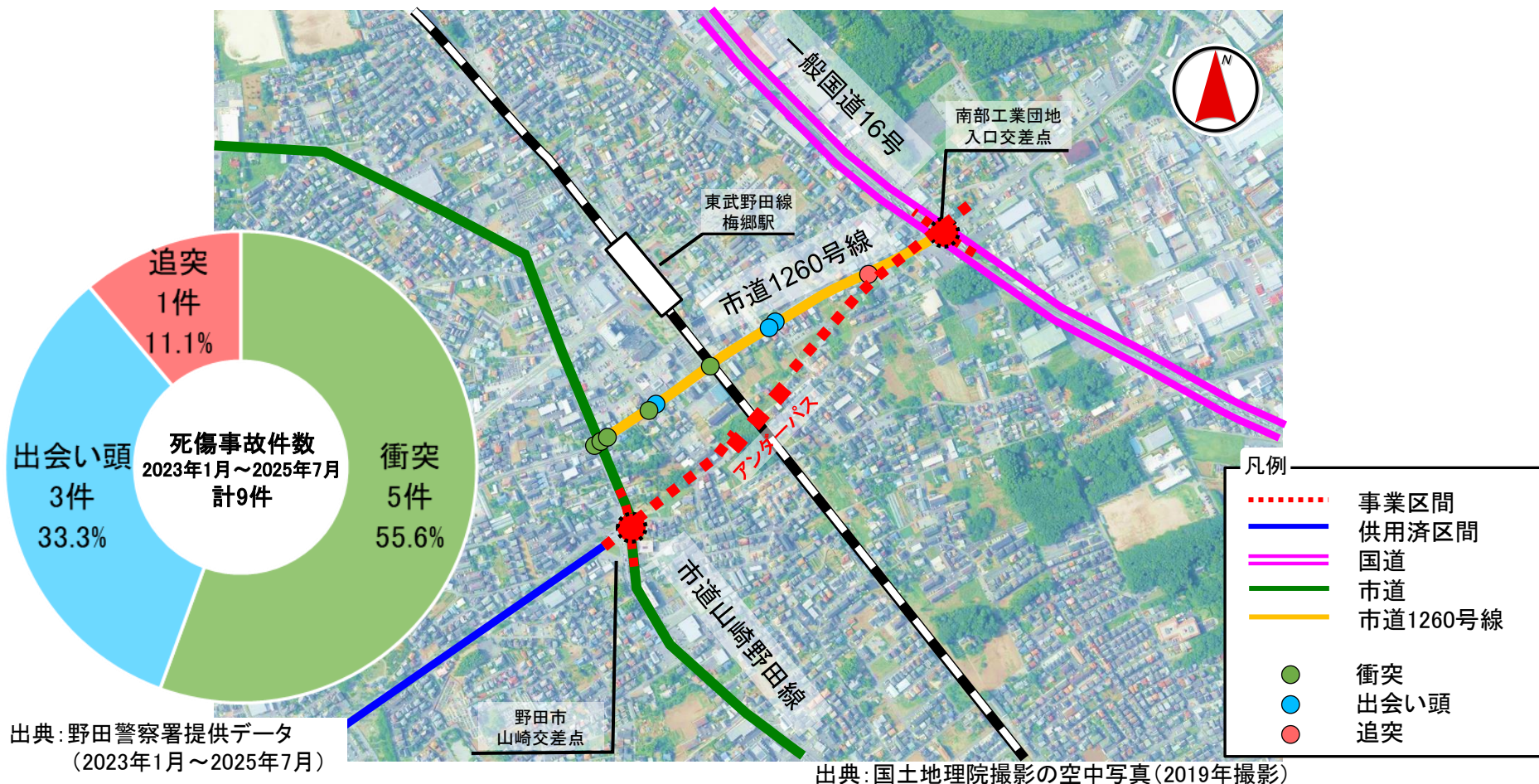
踏切自動車交通遮断量(1日交通量×踏切遮断時間)が5万台時/日以上

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、2023年1月～2025年7月の期間で計9件の交通事故が発生しており、うち衝突事故が5件と約6割を占めている。



4. 事業の投資効果

(1) 費用便益比の算定

費用便益分析マニュアル

令和7年8月
国土交通省
道路局、都市局

■費用および便益算定の前提

基準年次 : 令和7年度
検討年数 : 供用後50年間
社会的割引率 : 4% (参考: 1%、2%)

■便益の算定

- 走行時間短縮便益
- 走行経費減少便益
- 交通事故減少便益

■費用の算定

道路整備に
要する事業費

道路維持管理
に要する費用

■現在価値の算定

便益の現在価値 (B)

費用の現在価値 (C)

費用便益分析の実施 (B/C)

デフレーター

社会的割引率

4. 事業の投資効果

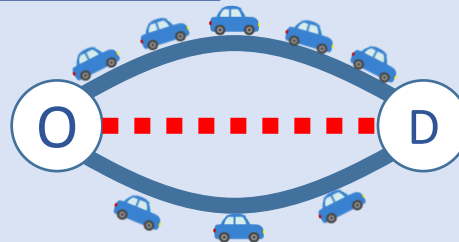
(2) 便益の算定方法

交通流の推計

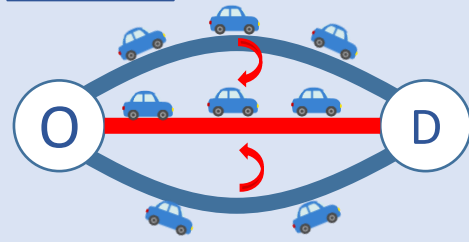


道路整備の有無によるそれぞれの交通量、走行速度等を推計

整備無 (without)



整備有 (with)



走行時間短縮便益

+

走行経費減少便益

+

事故減少便益

||

総便益 (B)

= 道路整備無の走行時間の価値 - 道路整備有の走行時間の価値
(without) (with)

= 道路整備無の走行経費 - 道路整備有の走行経費
(without) (with)

= 道路整備無の交通事故損失額 - 道路整備有の交通事故損失額
(without) (with)

4. 事業の投資効果

(3) 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 7 億円	2 4 億円	4 億円	1 6 4 億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1. 9
	8 6 億円		0. 5 億円	8 6 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 7 億円	2 4 億円	4 億円	1 6 4 億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	3. 9
	4 1 億円		0. 5 億円	4 2 億円	

基準年: 令和7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

(4) 費用便益比の算定結果

B/Cの 比較

	今回再評価(R7)	前回再評価(R2)	備 考
費用便益マニュアル	令和7年8月版	平成30年2月版	原単位の更新
対象延長	0.7km	0.7km	
基準年次	令和7年度	令和2年度	基準年次の変更
供用予定年次	令和14年度	令和7年度	用地取得の長期化
分析対象期間	供用後50年	供用後50年	
基礎データ	平成27年度 道路交通センサス	平成22年度 道路交通センサス	基礎データの更新
推計交通量	212(百台/日) (R22年次)	340(百台/日) (R12年次)	推計値の更新
総便益(B)	164億円	152億	
総費用(C)	86億円	68億	
B/C	1.9	2.3	・B/C 3.1(社会的割引率2%) ・B/C 4.2(社会的割引率1%)

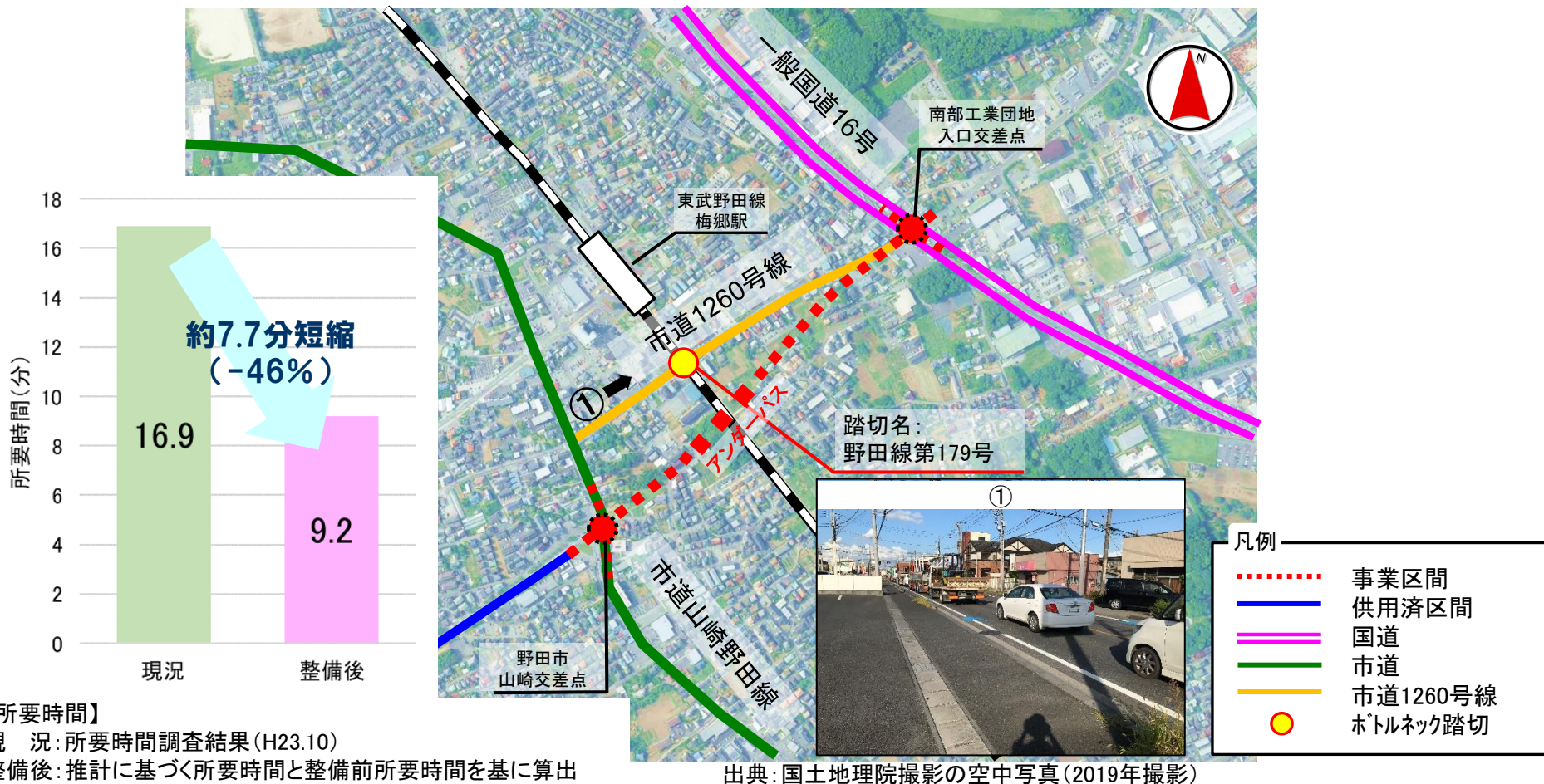
事業費 の比較

	今回再評価(R7)	前回再評価(R2)	備 考
事業費 (現在価値化前)	90億円	82億円	8億円増加

4. 事業の投資効果

(5)-1 整備効果(走行時間短縮・走行経費減少)

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所要時間が約7.7分短縮する。



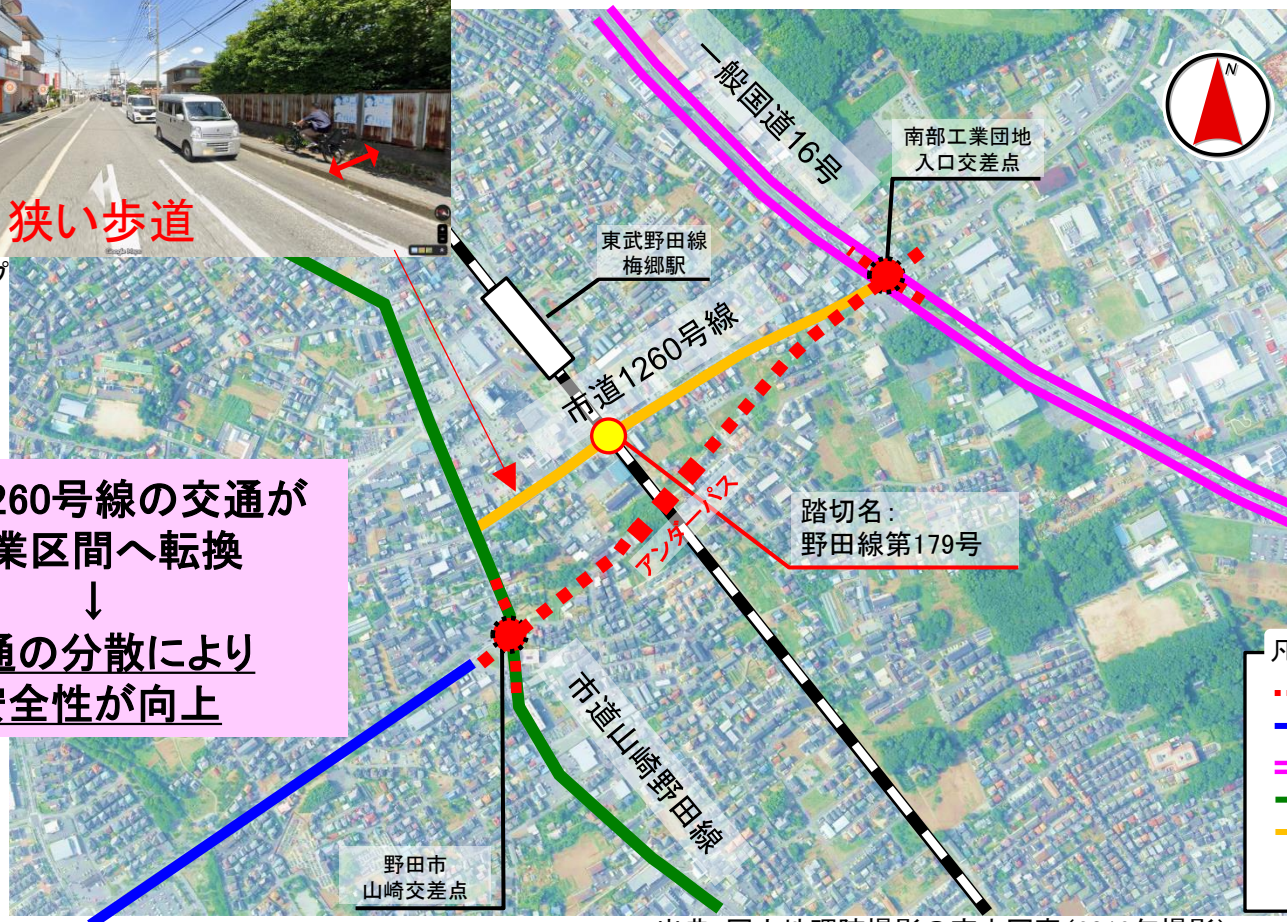
4. 事業の投資効果

(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。



出典: Google マップ



市道1260号線の交通が
事業区間へ転換

↓
交通の分散により
安全性が向上

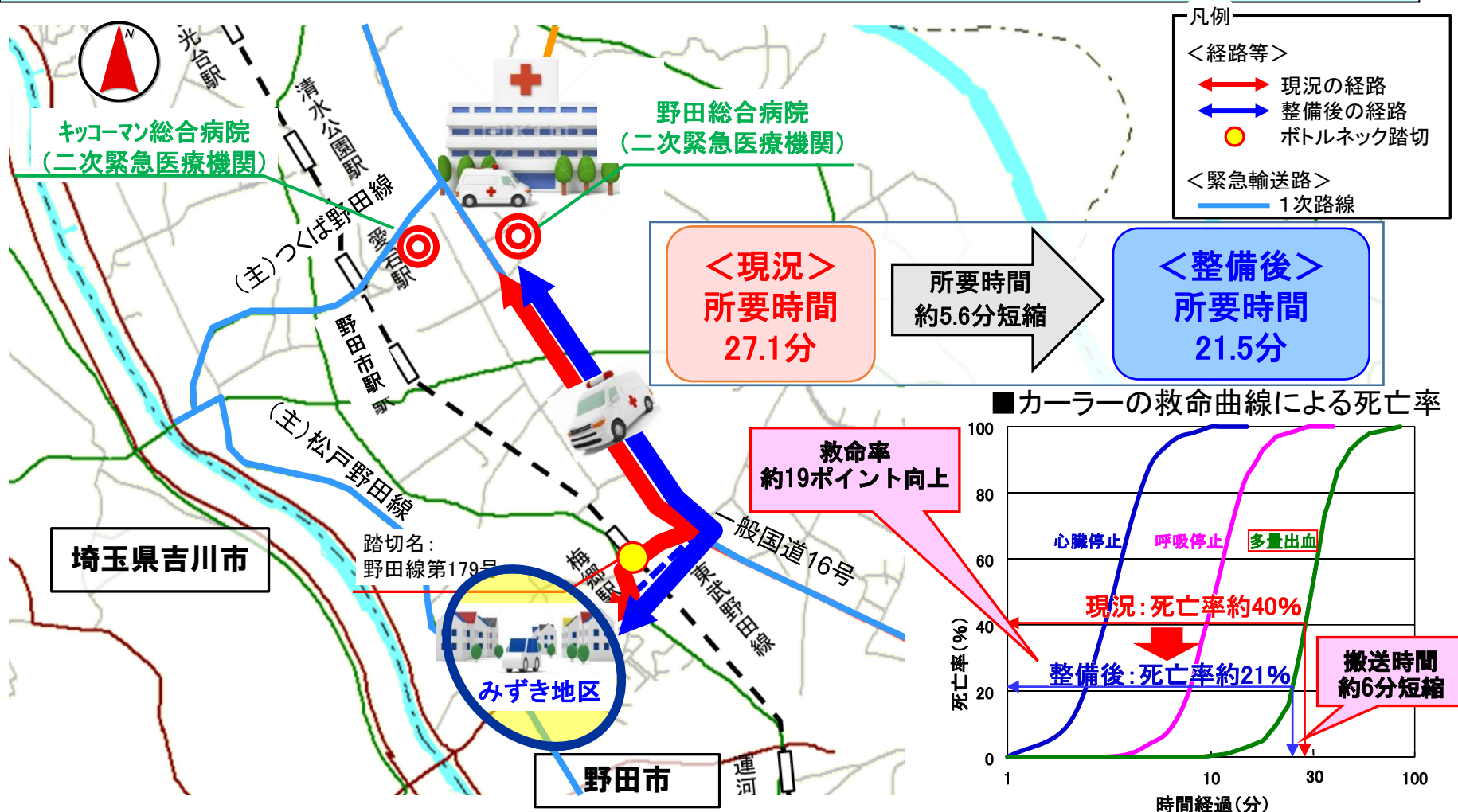
凡例

- 事業区間
- 供用済区間
- 国道
- 市道
- 市道1260号線
- ホトルネック踏切

出典: 国土地理院撮影の空中写真(2019年撮影)

(6)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野田総合病院(二次緊急医療機関)へのアクセス性が向上。現況の搬送時間約27分が整備後は約21分となり、約6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)

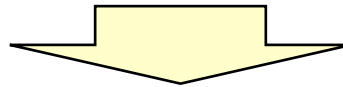
○費用便益比(B/C)⇒『1.9』

○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の短縮
- ・周辺道路の交通の円滑化による交通事故の減少

【便益の算定に含まれていない効果】

- ・搬送時間短縮による救命率の向上



事業を継続し、効果の早期発現を目指す