

事業再評価

事業番号2
千葉県 県土整備
公共事業評価審議会
平成28年度 第2回

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

平成29年1月23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. 事業の整備効果
4. 事業投資効果
5. コスト縮減
6. 対応方針（案）

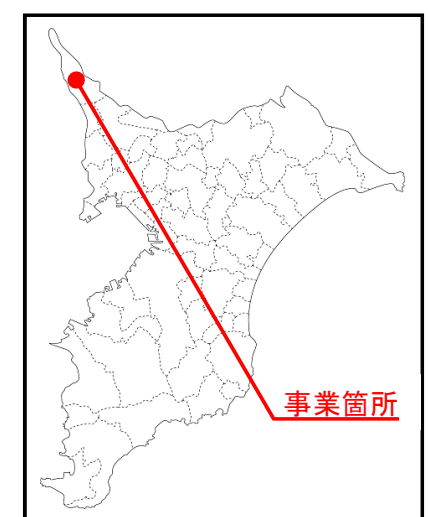
1. 事業の概要

(1) 事業の目的

・市街地の交通円滑化、東葛飾北部地域の東西方向の道路ネットワークの強化



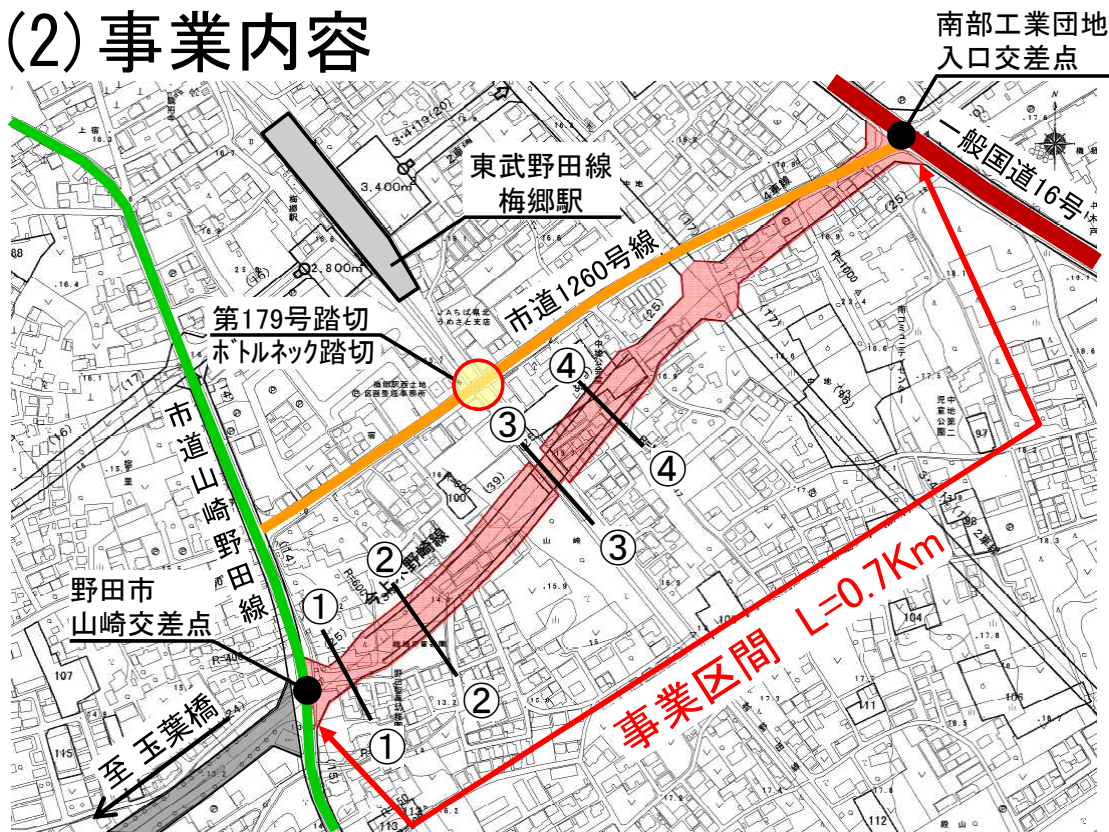
- 凡例
- <緊急輸送路>
 - 1次路線(高規格幹線道路)
 - 1次路線(一般国道)
 - 1次路線(県道)
 - 1次路線(有料道路)
 - 2次路線(県道)
 - <緊急輸送路を補完する道路>
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - (都)今上木野崎線



一般県道川藤野田線を国道16号まで延伸

1. 事業の概要

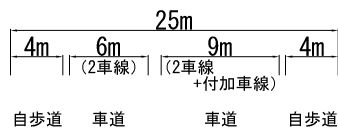
(2) 事業内容



【事業概要】

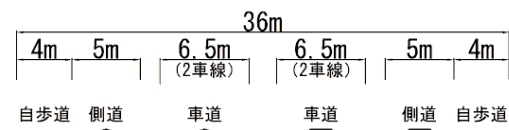
整備延長: L=0.7km(車線数 4車線)
 道路幅員: W=25~39m
 道路規格: 4種1級
 設計速度: 60km/h
 鉄道立体横断施設1基(アンダーパス)

断面①

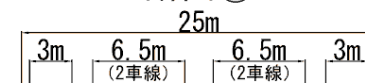


【横断面図】

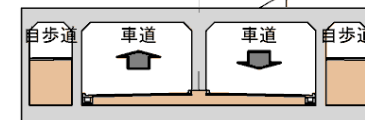
断面②



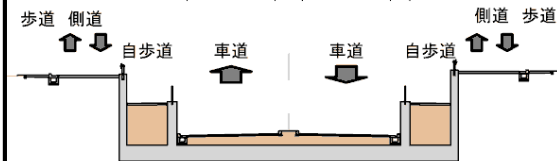
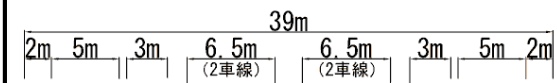
断面③



土被り1.5m



断面④



2. 事業の状況

□ 事業経緯

平成24年度 事業着手
平成25年度～ 用地買収

□ 事業費（平成28年度末見込み）

全体事業費 : 82.0億円
投資済み事業費 : 2.5億円（進捗率 3.1%）

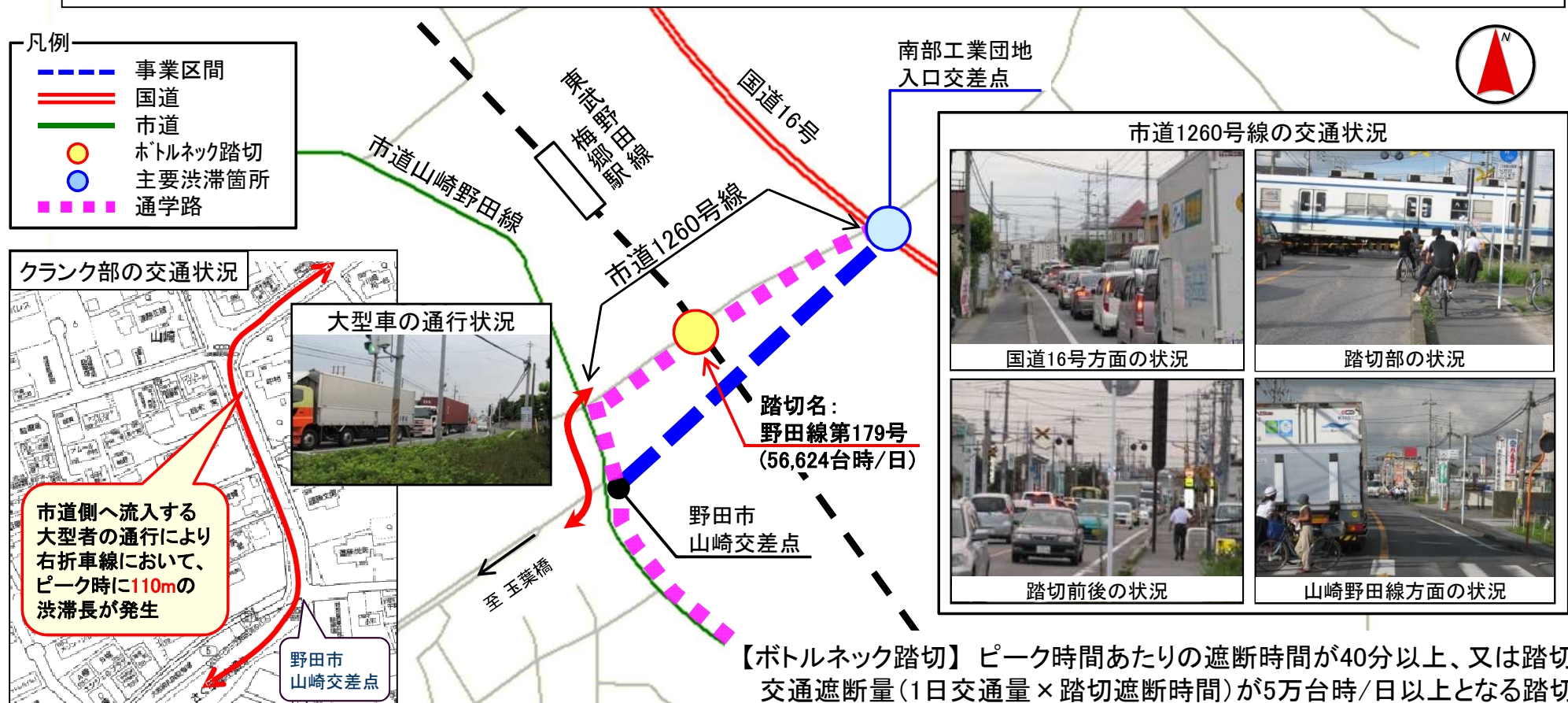
□ 用地面積（平成28年度末見込み）

用地計画面積 : 24,264.83m²
用地取得面積 : 5,944.89m²（進捗率 24.5%）

3. 事業の整備効果

(1) -1 交通渋滞の状況

- ・国道や幹線道路から市道1260号線へ通過交通が流入することにより渋滞が発生
- ・ボトルネック踏切により、56,624台時/日 の交通が遮断（H28公表 踏切安全通行カルテより）

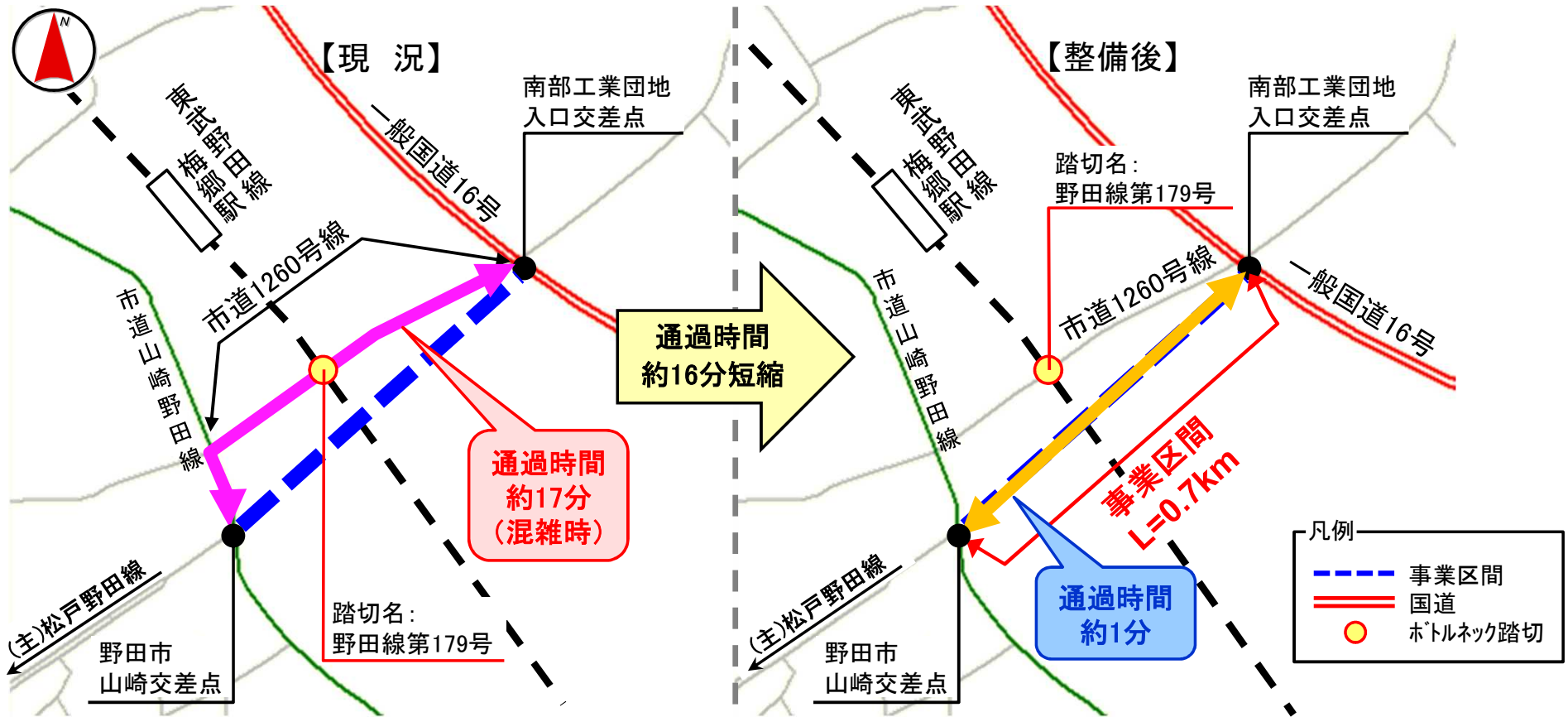


3. 事業の整備効果

(1) -2 市街地交通の円滑化

・バイパス整備による交通の円滑化

＜現況＞ 通過時間:約17分(混雑時) ⇒ ＜整備後＞ 通過時間:約1分(約16分短縮)



3. 事業の整備効果

(1) -3 ボトルネック踏切の解消等

・交通量の改善により、ボトルネック踏切が解消

＜現況＞ 踏切交通遮断量：56,624台時/日 ⇒ ＜整備後＞ 32,100台時/日

・大型車の交通量減少により、通学路の安全性が向上

＜現況＞ 大型車交通量：3,142台/日 ⇒ ＜整備後＞ 912台/日



3. 事業の整備効果

(2) -1 医療・防災機能の現状

- ・交通渋滞、ボトルネック踏切の影響により、救急搬送に支障が生じている
- ・災害時に、1次路線を補完する道路が整備されていない



3. 事業の整備効果

(2) -2 救急搬送時間の短縮

・小張総合病院（二次緊急医療機関）等へのアクセス性が向上

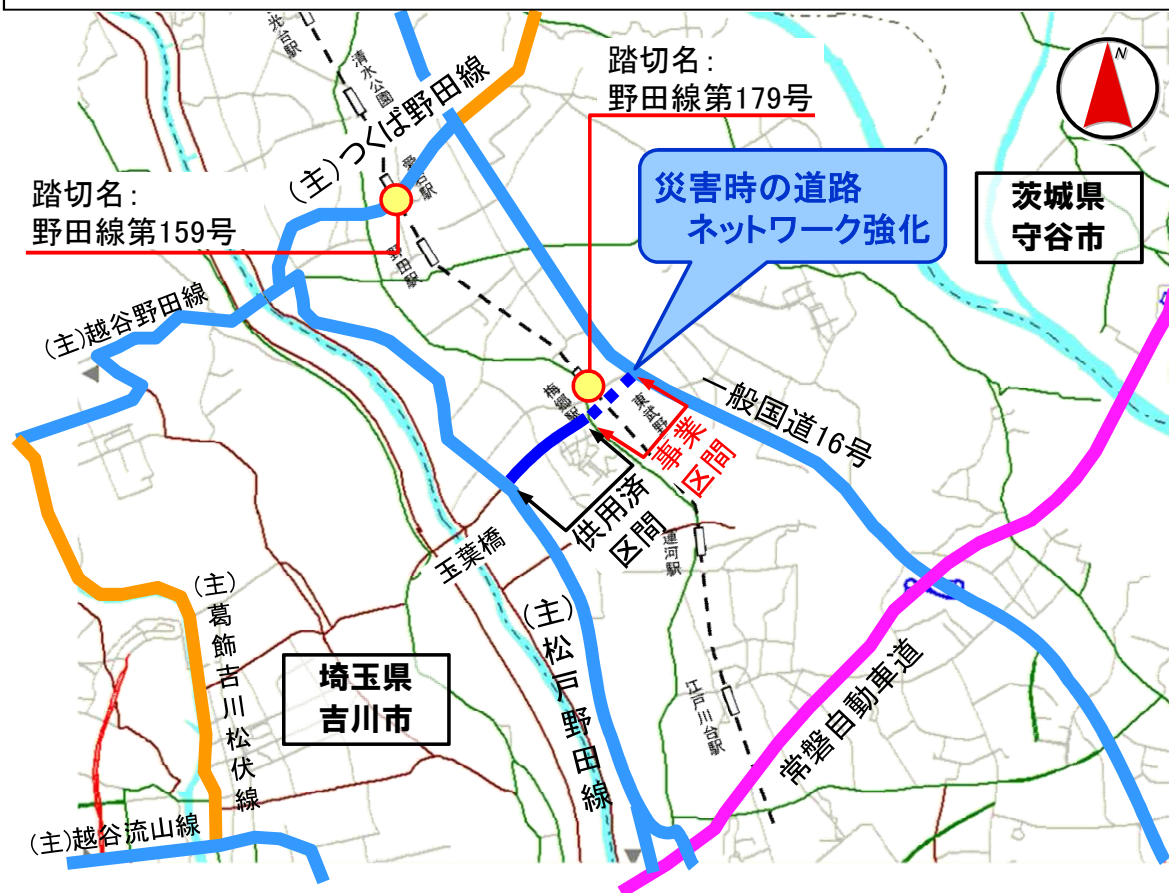
＜現況＞所要時間約27分 ⇒ ＜整備後＞ 所要時間約11分（約16分短縮）



3. 整備効果

(2) - 3 防災機能の向上

・1次路線(一般国道16号、(主)松戸野田線)の道路ネットワークを補完する
 道路となり、災害時の避難・救助、物資輸送等のルートとして機能することが期待



凡例

<道路種別等>

- 事業区間
- 供用済み区間
- ボトルネック踏切

<緊急輸送路>

- 1次路線(国道、県道)
- 1次路線(高規格道路)
- 2次路線(県道)

【緊急輸送道路】
 大規模な地震が発生した際、避難・救助、物資供給等の応急対策活動を広域的に実施し、非常事態に対応した交通を確保することを目的に指定された道路

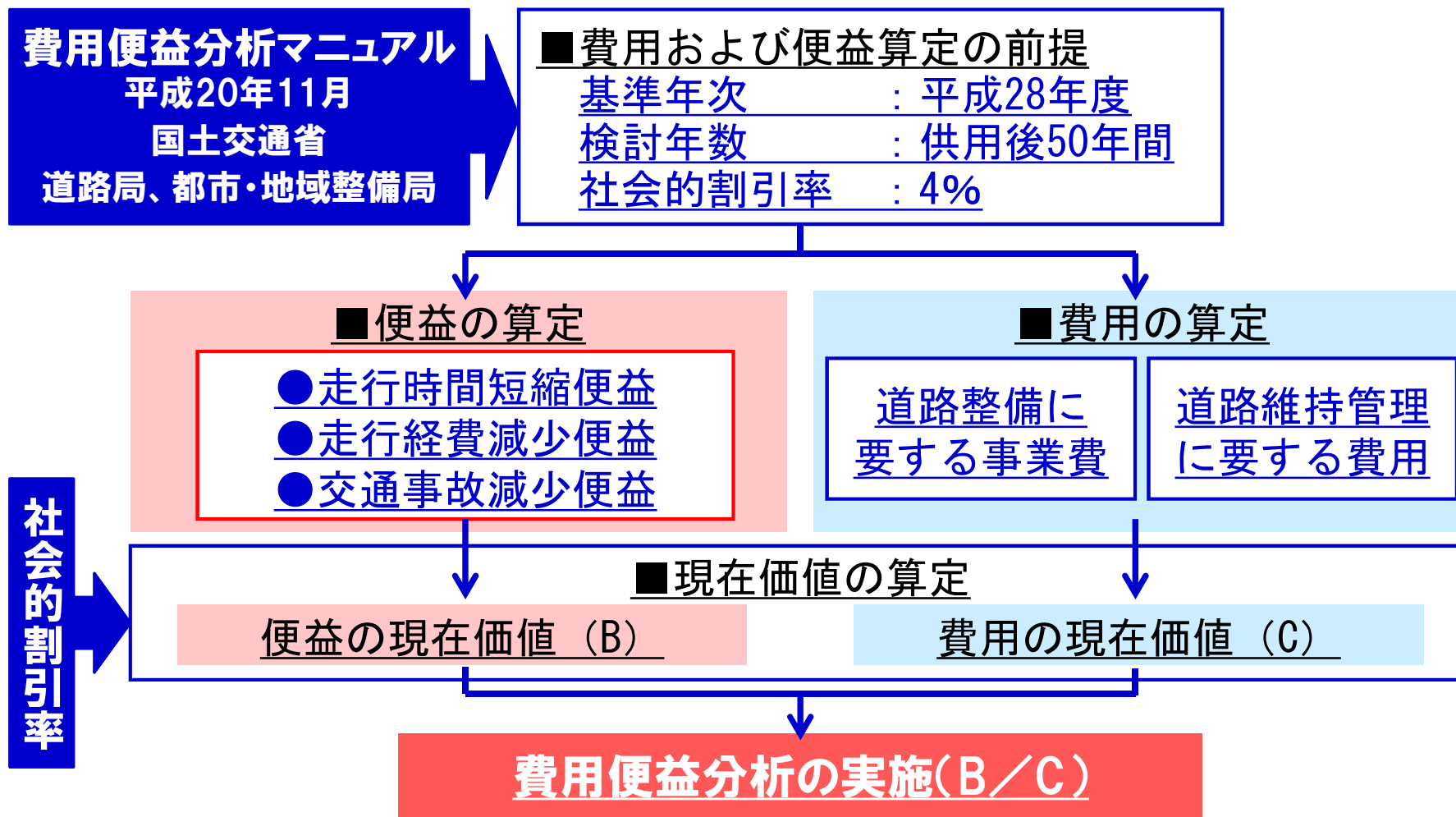
【1次路線】
 県の本庁舎及び県土整備部出先機関や空港及び主要港湾へ通じる道路

【2次路線】
 1次路線と市町村役場、主要な防災拠点(救急物資等の備蓄地点等)を相互に連絡する幹線的な国・県道、市町村道

4. 事業投資効果

(1) 費用便益比の算定

■ 便益算定フロー図



4. 事業投資効果

(2) 費用便益比

| | |
|---------|---------|
| ■計算条件 | |
| ・基準年次 | :平成28年度 |
| ・供用開始年次 | :平成31年度 |

【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) |
|-------|----------|----------|----------|-------|------------|
| | 128億円 | 27.7億円 | 7.3億円 | 163億円 | |
| 費用(C) | 総事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | |
| | 76億円 | 0.7億円 | 77億円 | | |

【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) |
|-------|----------|----------|----------|-------|------------|
| | 128億円 | 27.7億円 | 7.3億円 | 163億円 | |
| 費用(C) | 総事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | |
| | 67億円 | 0.7億円 | 68億円 | | |

注1) 便益・費用については、基準年(平成28年度)における現在価値後の値である。

注2) 費用及び便益額整数止めとする。

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。

5. 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、他事業への有効活用により、残土処理費用を縮減



建設発生土の有効活用



掘削土砂の有効活用

6. 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) ⇒ 『 2.1 』

○整備効果

- ・バイパス整備による交通の円滑化
- ・交通量の改善によるボトルネック踏切の解消
- ・大型車交通量の減少による通学路の安全性向上
- ・医療・防災機能の向上