

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 にしうら ふじわらちよう 西浦藤原町線

船橋都市計画道路3・5・33号 ふじわらちよう まごめちよう 藤原町馬込町線

市川都市計画道路3・3・ 9号 かしわい おおまち 柏井大町線

令和7年11月14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

起点：船橋市上山町1丁目

終点：市川市柏井町1丁目

延長：L=1,156m

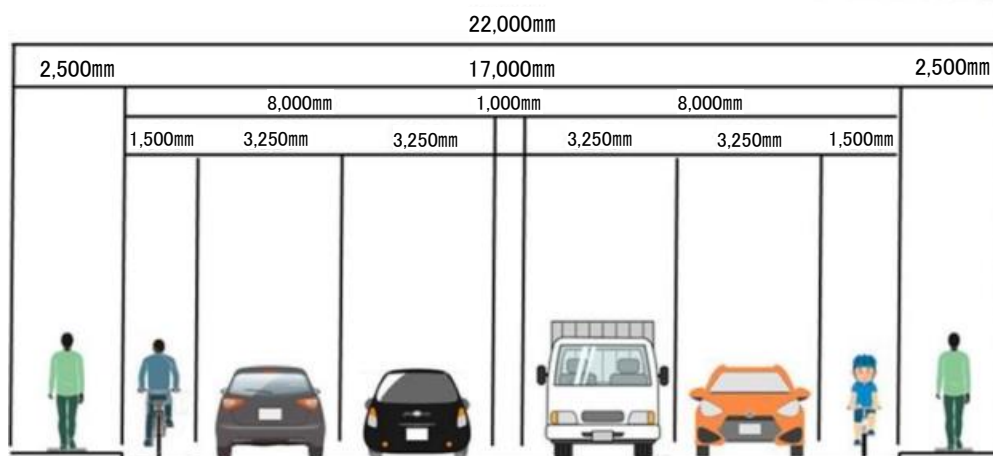
幅員：W=22.0～25.0m

道路規格：第4種第1級

設計速度：60km/h

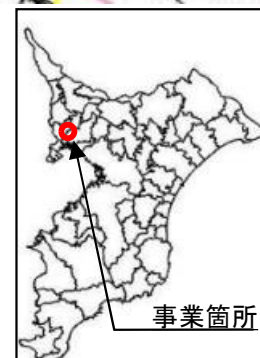
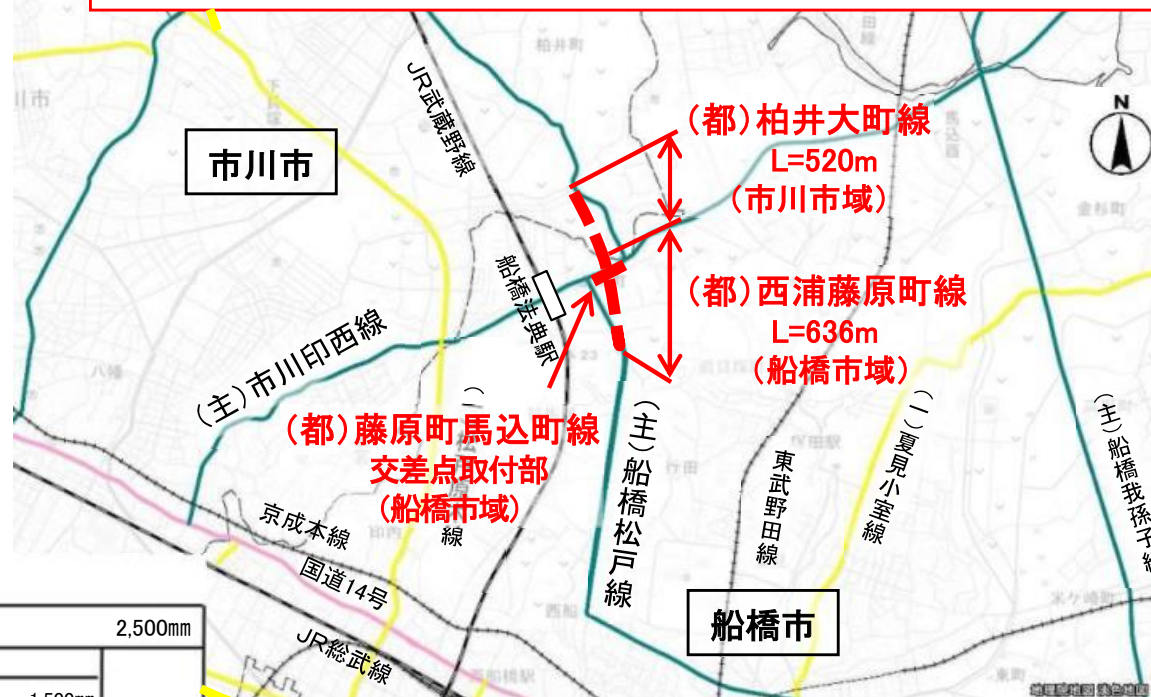
全体事業費：76.0億円

計画横断面図



船橋都市計画道路3・4・22号 西浦藤原町線
 船橋都市計画道路3・5・33号 藤原町馬込町線
 市川都市計画道路3・3・9号 柏井大町線

事業区間 L=1,156m



凡例

<道路種別>

- 事業区間
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道

2. 事業の進捗状況

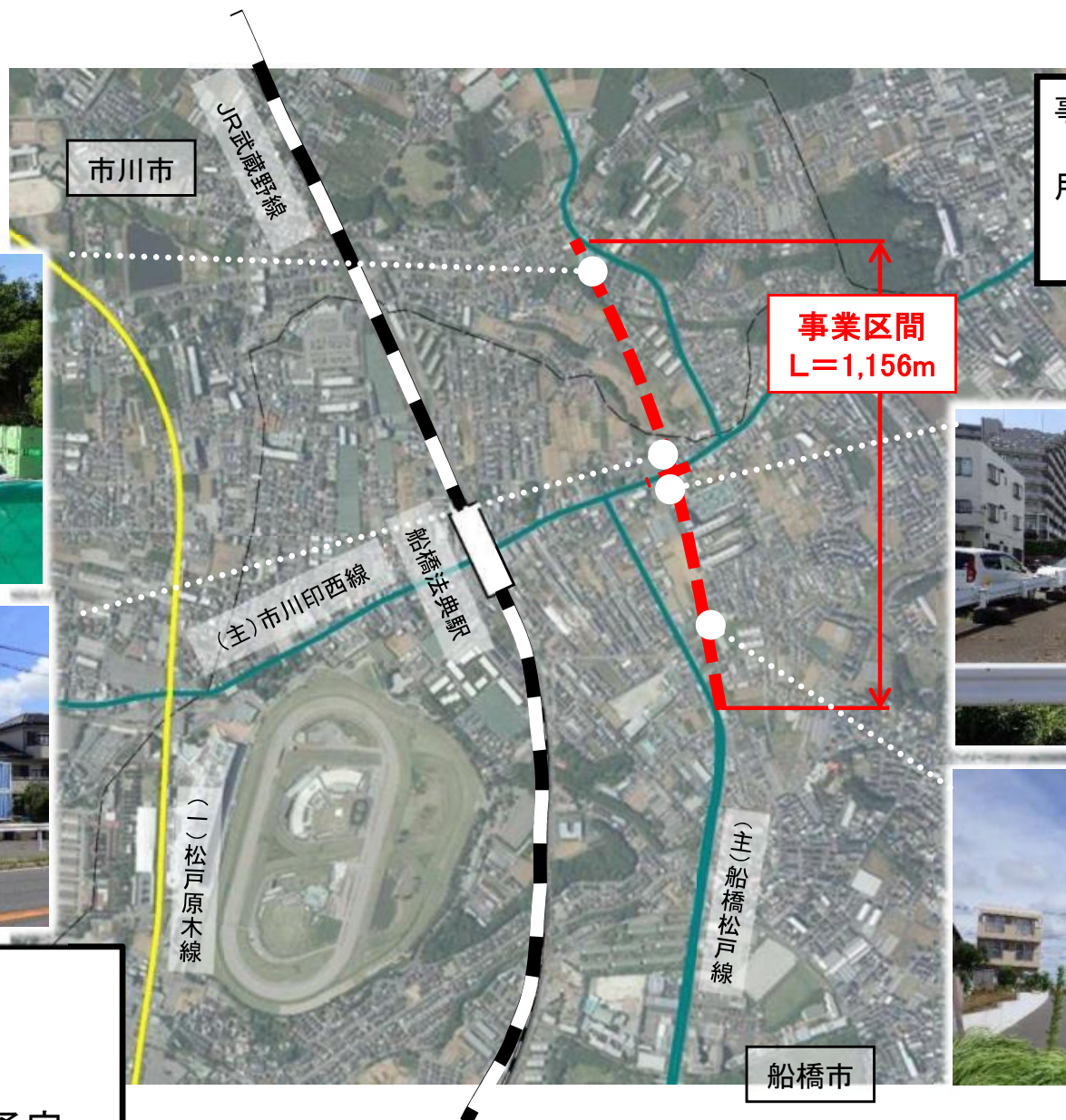
凡例

＜道路種別＞

- 事業区間
- 主要地方道
- 一般県道



平成13年度 事業着手
平成14年度～ 用地買収
令和15年度 事業完了予定



事業進捗率

59.5%(事業費ベース)

用地進捗率

67.0%(面積ベース)

【令和7年度末予定】

事業区間
L=1,156m

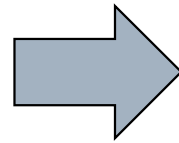


出典：国土地理院ホームページ

2. 事業の進捗状況

(2)ー1 事業費増加について

前回評価(R2再評価)
約69.5億円



今回評価(R7再評価)
約76.0億円(約6.5億円増)

項目	内容
① 工事費の増額 (1.2億円)	・労務単価・資材コスト上昇による工事費増額(1.2億円)
② 用地費の増額 (5.3億円)	・地価公示価格の変動による用地費の増額(5.3億円)

2. 事業の進捗状況

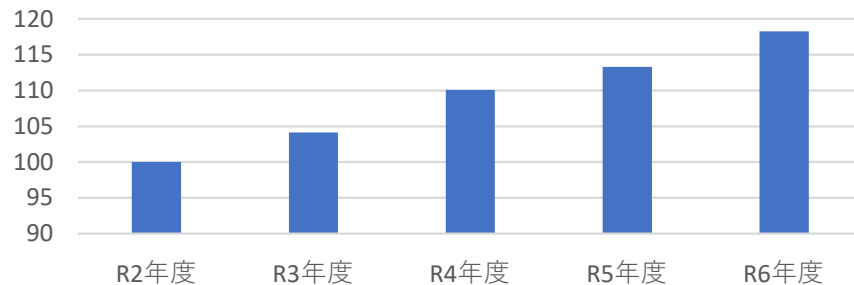
(2)ー2 事業費増額の要因①ー1

○ 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1.1億円
○ 週休2日制度の取組による事業費増	約0.1億円
合計	約1.2億円

○ 残工事に対しての工事費割増	6.0億円(残事業費【R7時点】) × 1.18 = 7.1億円	増額	約1.1億円
○ 週休2日制度の取組割増	7.1億円(割増した残工事費合計) × 1.02 = 7.2億円	増額	約0.1億円

労務単価・資材コスト上昇等による増額合計 1.1億円 + 0.1億円 = 約1.2億円

■ 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

※ 令和2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

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)一2 事業費増額の要因②

○ 地価公示価格の変動による用地費の増額

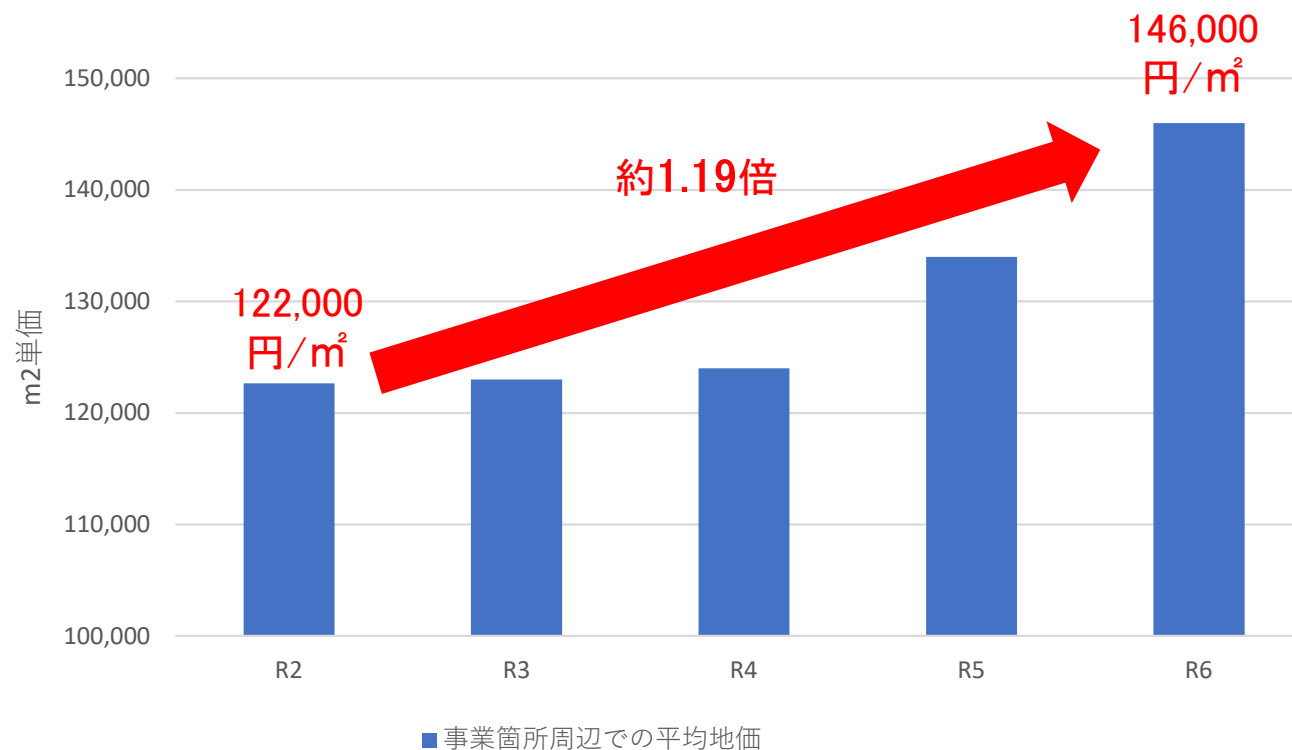
約5.3億円

○ 用地費割増

27.9億円(残事業費【R7時点】) $\times 1.19 = 33.2$ 億円

増額 約5.3億円

■ 地価公示価格の推移



出典: 国土交通省 地価公示

2. 事業の進捗状況

(2)ー3 事業期間の延伸



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:67.0%

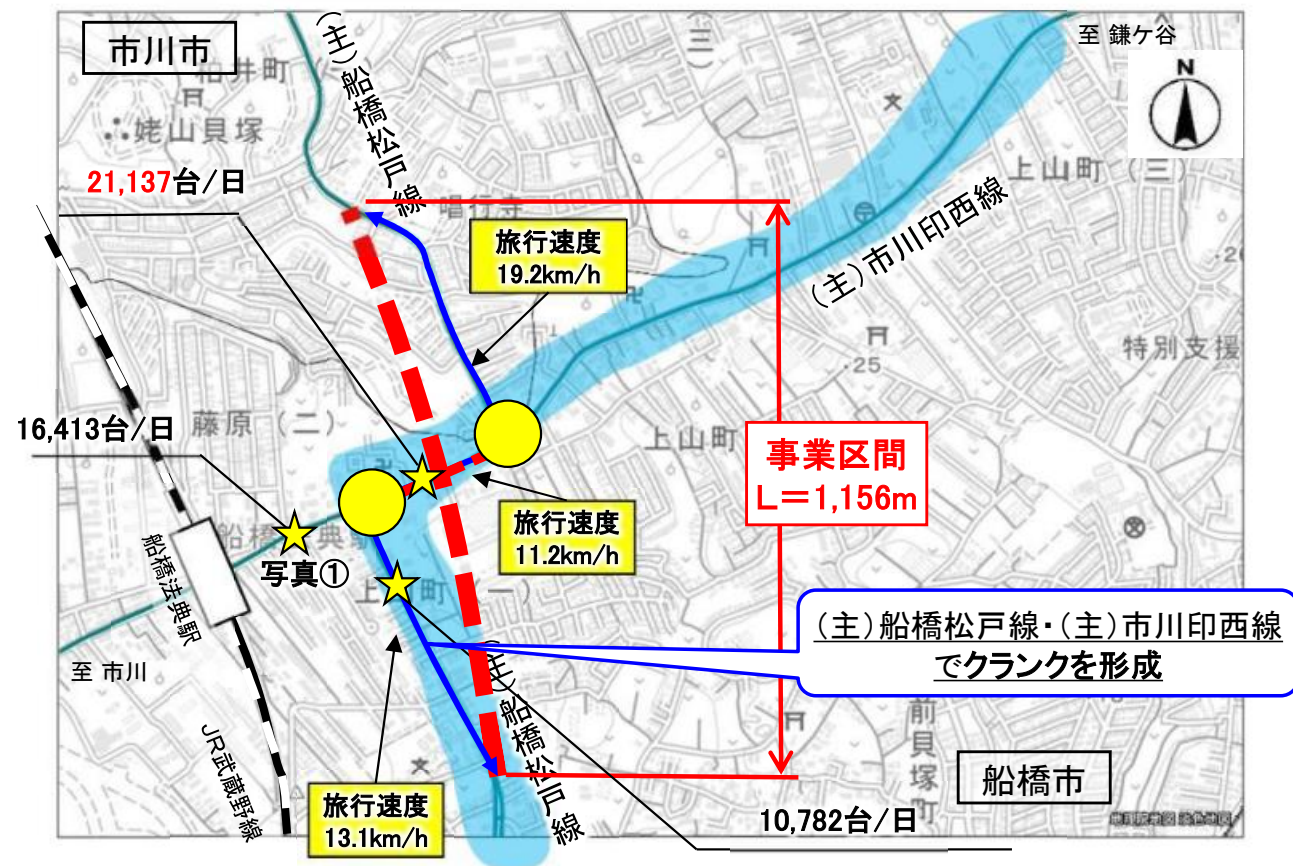
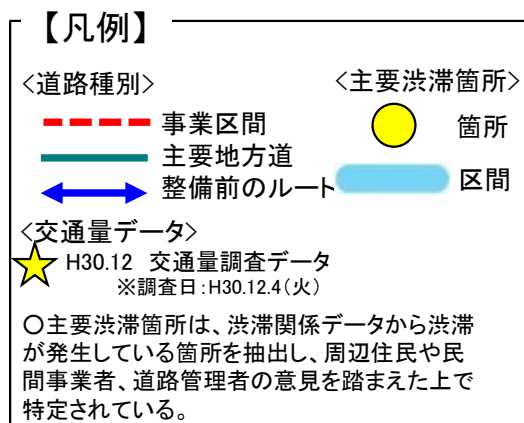
対策

事業期間までに完了できるよう、これまで以上に用地取得や工事の進捗及び工程管理を図っていく。

3. 社会経済情勢

(1)現道の状況

- ・事業区間の起点と終点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障害となっており、主要渋滞箇所特定されている。
- ・(主)市川印西線と重用している区間は、交通量が2万台/日を超え、旅行速度が10km/h前後となっている。

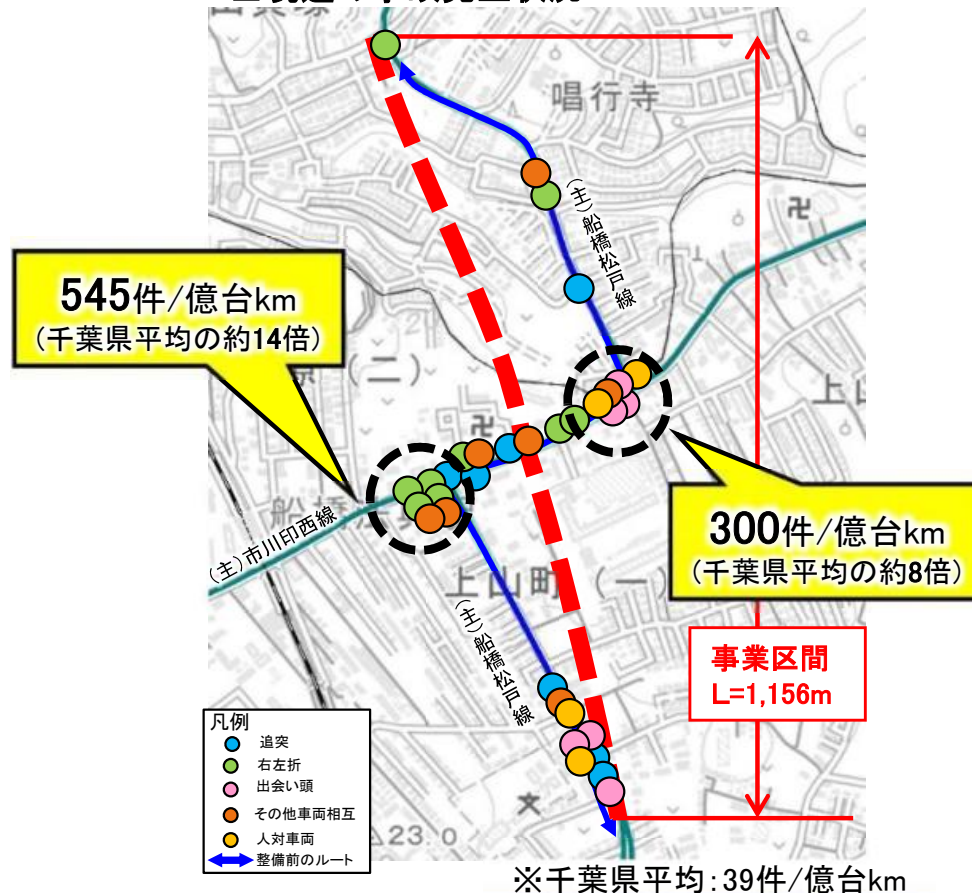


3. 社会経済情勢

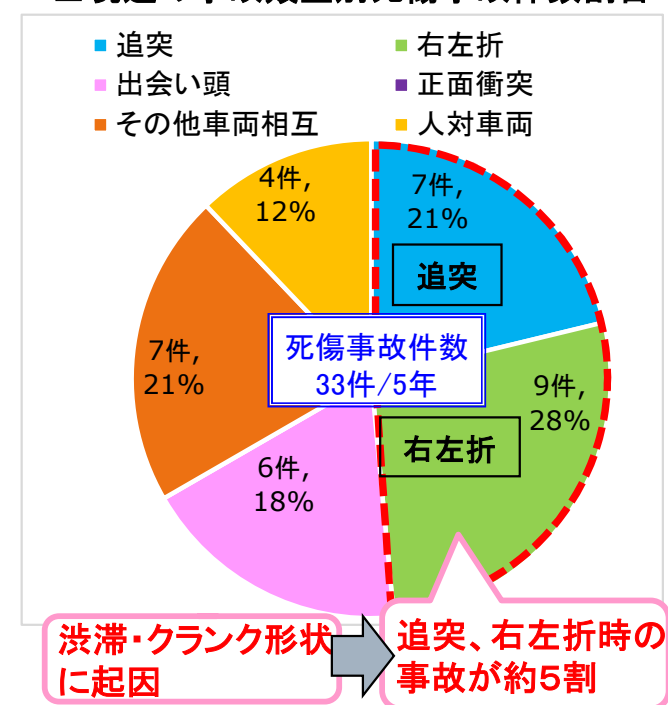
(2)交通事故の状況

- ・交差点の死傷事故率は、300件/億台km、545件/億台kmであり、千葉県平均の約8～14倍に及び、危険な状況である。
- ・渋滞やクラック形状に起因する追突や右左折時の事故が、全体の約5割を占めている。

■現道の事故発生状況



■現道の事故類型別死傷事故件数割合



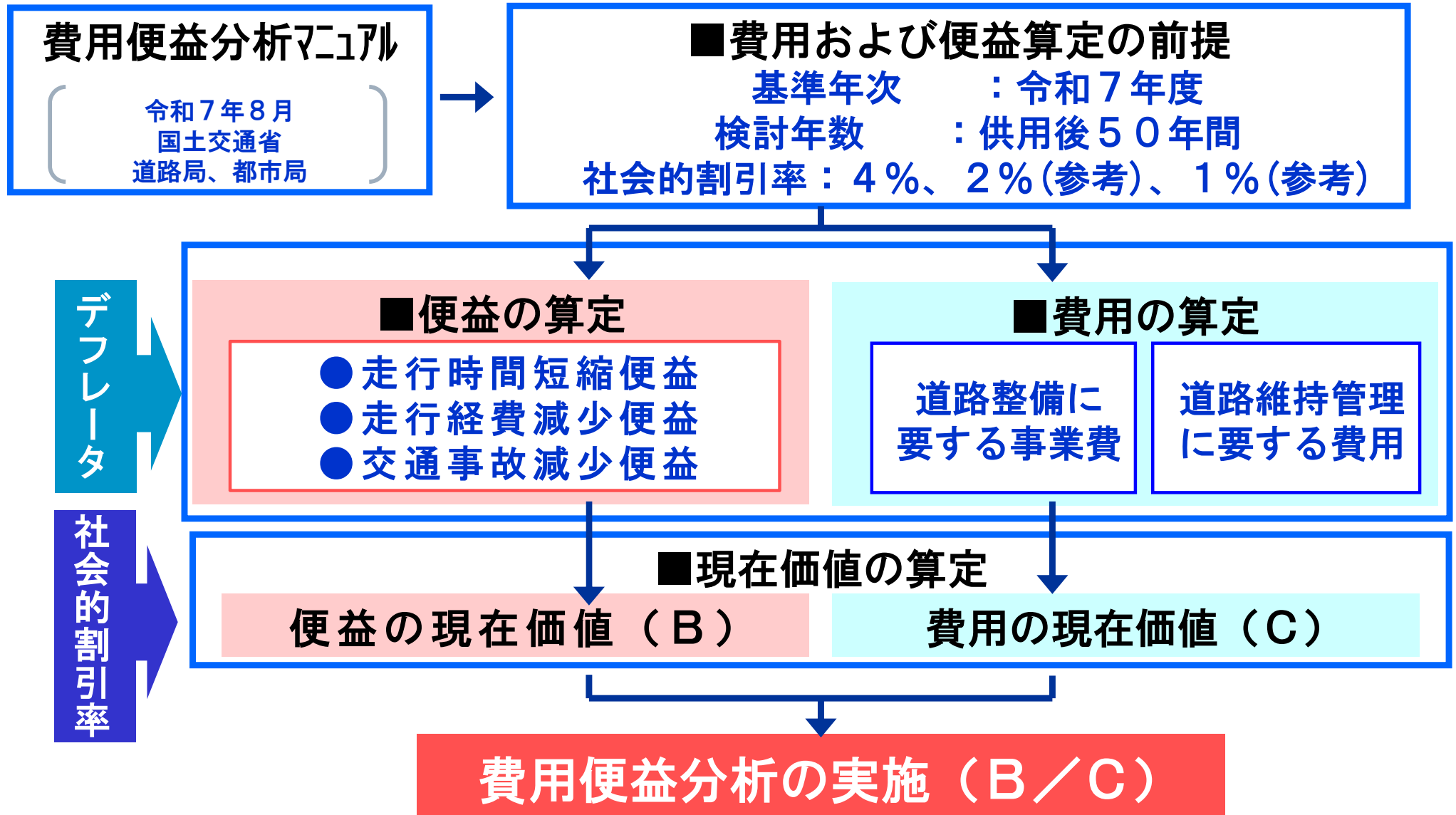
出典: 公益財団法人 交通事故総合分析センター H30～R4

【死傷事故率とは】

- ・1台の車が一定距離走行する間に事故に遭う確率を指す。
- ・死傷事故率=年間死傷事故件数/走行台キロ
(件/億台キロ)=(件数)/(年間交通量×走行距離)

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

交通流の推計



走行時間短縮便益

+

走行経費減少便益

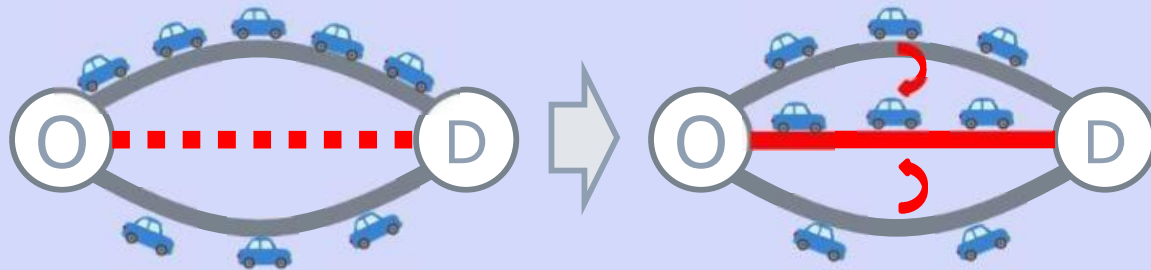
+

交通事故減少便益

||

総便益 (B)

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)



= 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) 費用便益比の算定結果

B/Cの 比較

	今回評価(R7)	前回評価(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	最新の原単位への更新
対象延長	1,156m	1,156m	
基準年次	令和7年度	令和2年度	基準年次の更新
供用予定年次	令和16年度	令和8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	202(百台/日)	195(百台/日)	基礎データの更新
総便益(B)	228億円	266億円	
総費用(C)	104億円	84億円	基準年次の更新
B/C	2.2	3.2	・B/C 4.2(社会的割引率2%) ・B/C 6.6(社会的割引率1%)

事業費 の比較

	今回評価(R7)	前回評価(R2)	備考
事業費(億円)	76.0	69.5	6.5億円増加

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)
	213億円	12億円	2.4億円	228億円	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	
	103億円	1.0億円	0億円	104億円	

2.2

【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)
	213億円	12億円	2.4億円	228億円	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	
	22億円	1.0億円	0億円	23億円	

10.1

基準年：令和7年度

注1) 便益・費用については、基準年(令和7年度)における現在価値化した後の値である。

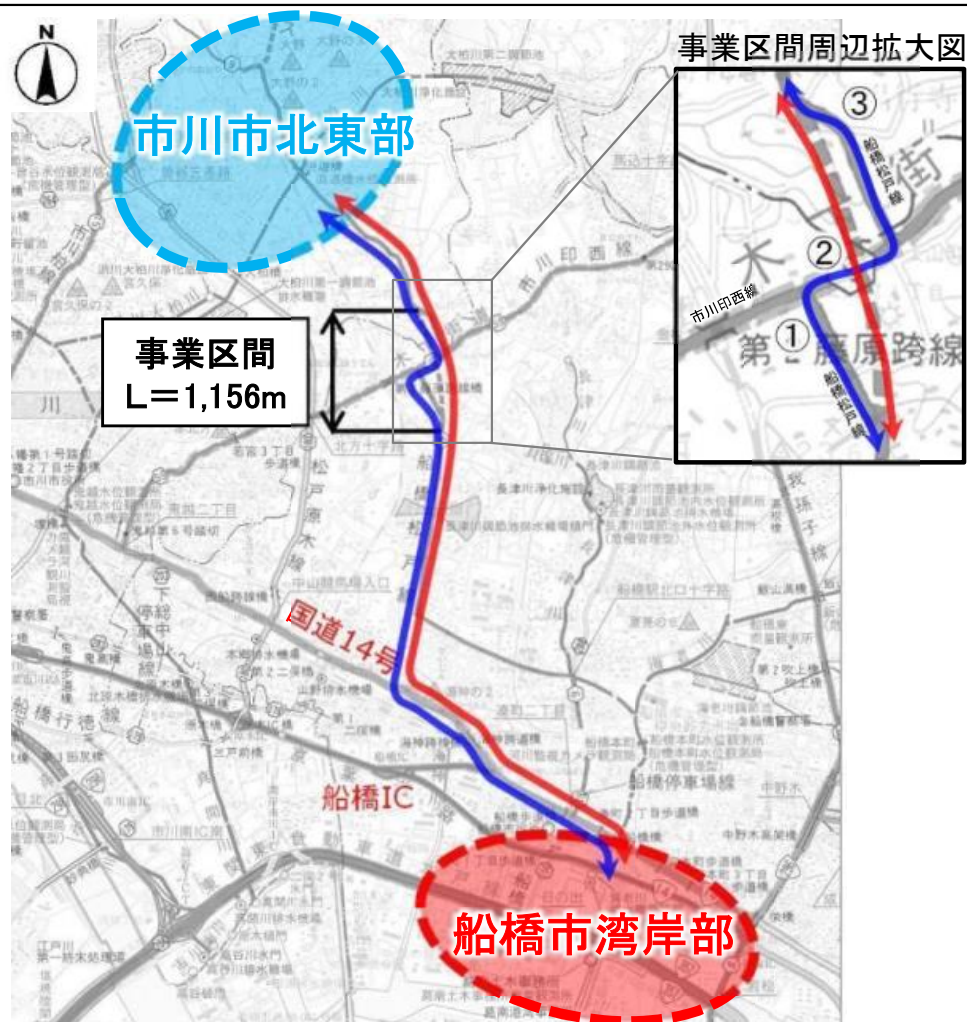
注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

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。

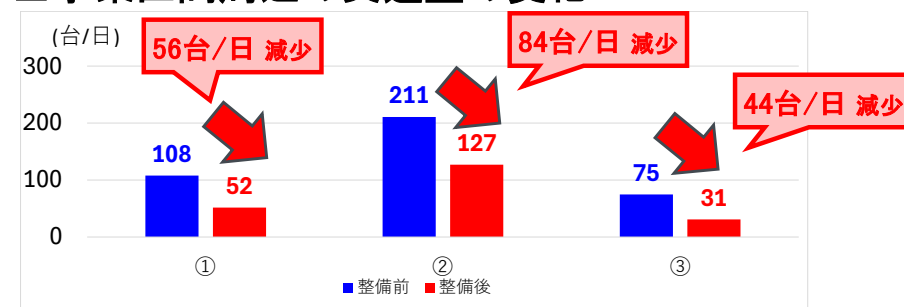
4. 事業の投資効果

(5)-1 整備効果(走行時間短縮便益、走行経費減少便益)

- ・バイパスの整備により、市川市北東部から船橋市湾岸部までの走行時間が約3分短縮する。
また、国道14号及び船橋ICへのアクセス機能の強化が図られ、交通混雑の緩和が期待される。

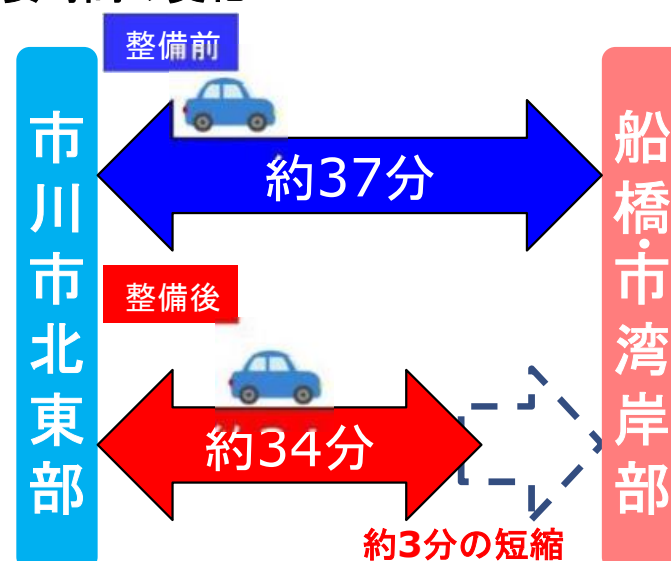


■事業区間周辺の交通量の変化



※整備前: R3センサス 整備後: R22推計より算出

■所要時間の変化



※整備前: R3センサス速度 整備後: R22推計より算出

4. 事業の投資効果

(5)-2整備効果(交通事故減少便益)

- ・バイパスの整備により、クランクを通行せず移動可能となり、走行安全性が向上し、交通事故の減少が見込まれる。

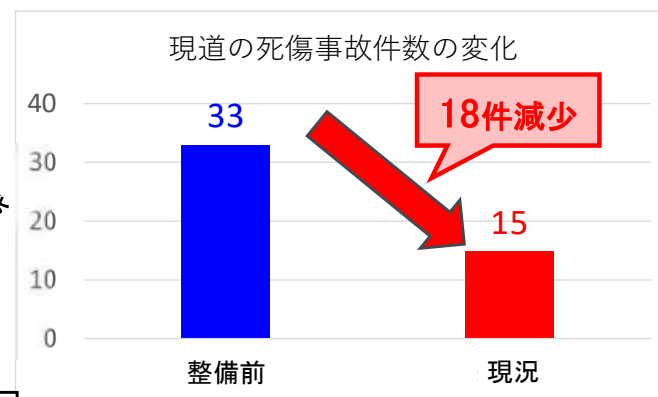
■通行する道路の変化(現況)



■通行する道路の変化(整備後)



■現道の死傷事故件数の変化



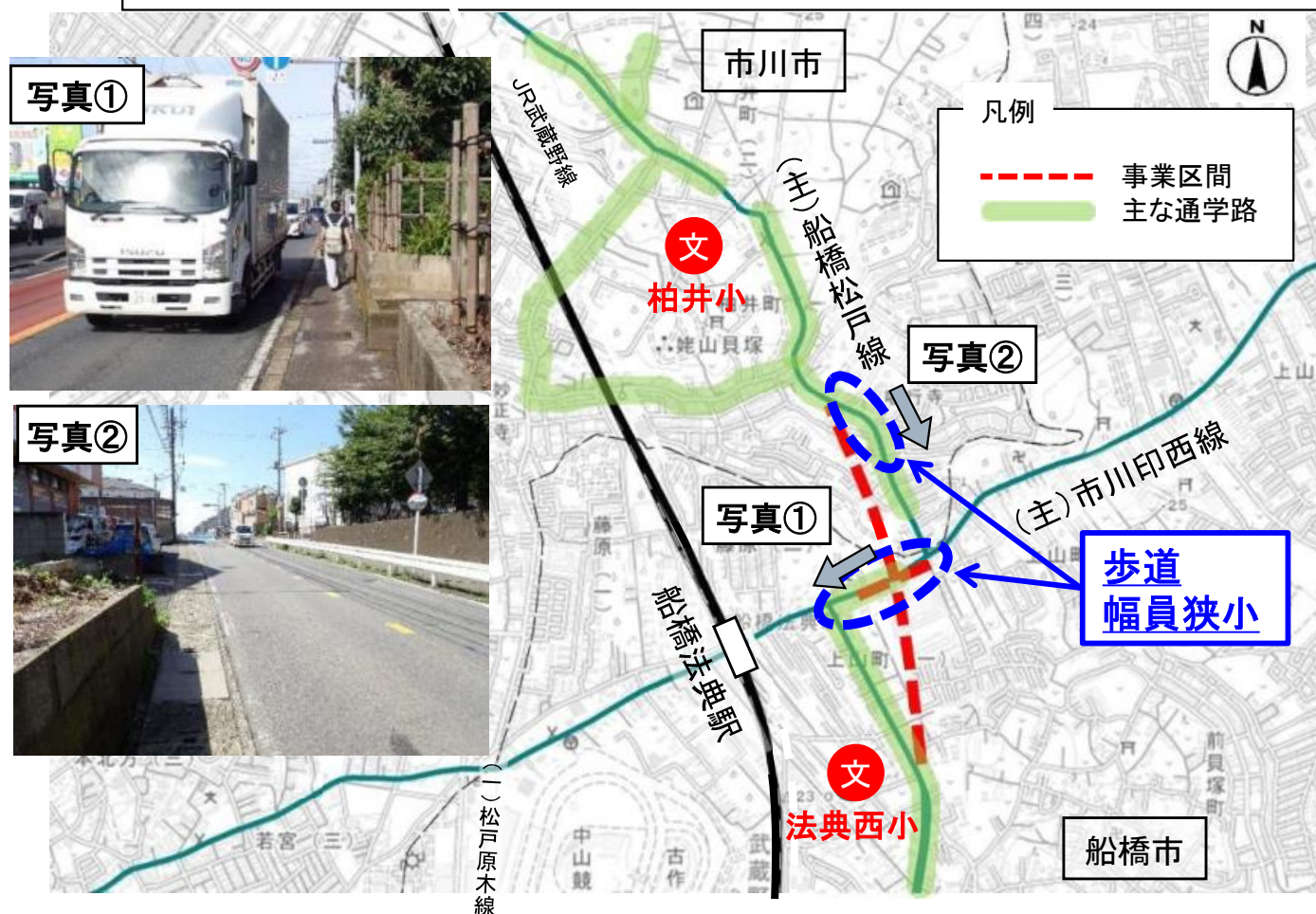
※5年間の死傷事故件数を集計
出典: 現況 公益財団法人 交通事故総合分析センター H30~R4
整備後 将来交通量推計結果より算出

クランク形状の解消により、
走行安全性が向上し、
事故の減少が期待される。

4. 事業の投資効果

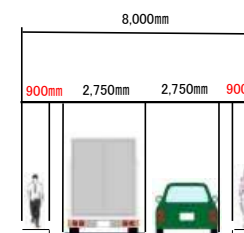
(6) 歩行者の安全性の向上 (便益の算定に含まれていない効果)

- ・バイパスの整備により、広い歩道が確保され、歩行者の安全性が向上し、通学児童の安全性の確保も図られることが期待される。
- ・現道の交通量が減少し、現道を通行する歩行者の安全性向上が期待される。



■ 歩道幅員の変化

整備前



整備後



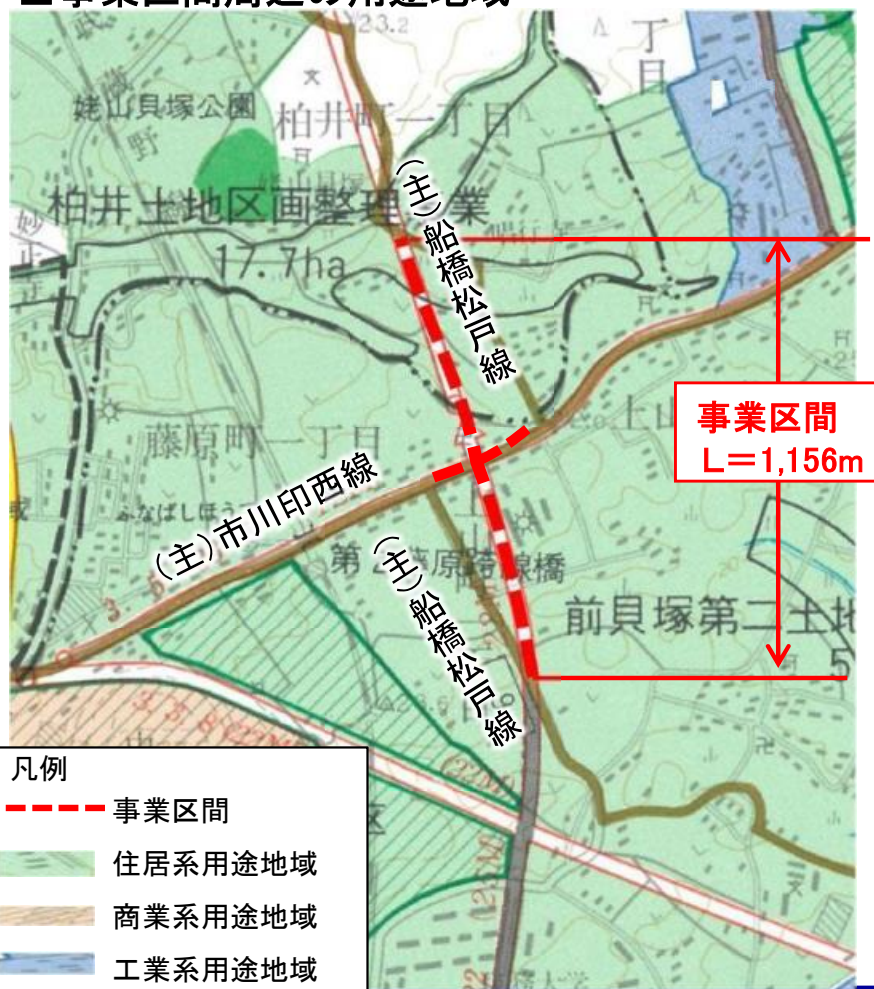
広い歩道が確保され、歩行者の安全性向上に期待

4. 事業の投資効果

(7)都市防災機能の強化 (便益の算定に含まれていない効果)

- ・幅員22～25mの都市計画道路が整備されることにより、住宅が密集する沿線地域において、火災時の延焼遮断帯としての機能が期待されるなど、都市防災機能の強化に資する。

■事業区間周辺の用途地域



■道路幅員の変化

整備前



(参考)

兵庫県南部地震(神戸市長田区の例)では、幅員12m以上の道路では延焼がなかった。

引用先:道路構造令の解説と運用より

整備後



■延焼遮断帯のイメージ



バイパス整備により住居系用途地域の延焼遮断帯として期待

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. 2』

○整備効果

- ・バイパス整備による移動時間の短縮
- ・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】

- ・歩行者の安全性の向上
- ・都市防災機能の強化



事業を継続し、効果の早期発現を目指す