

事業再評価

市川都市計画道路3・5・26号

鬼高若宮線

市川市鬼越1丁目～市川市中山1丁目

事業所管課 道路整備課

事業主体 千葉県

位置図



概要・横断面構成

道路規格 第4種第2級

延長 465m

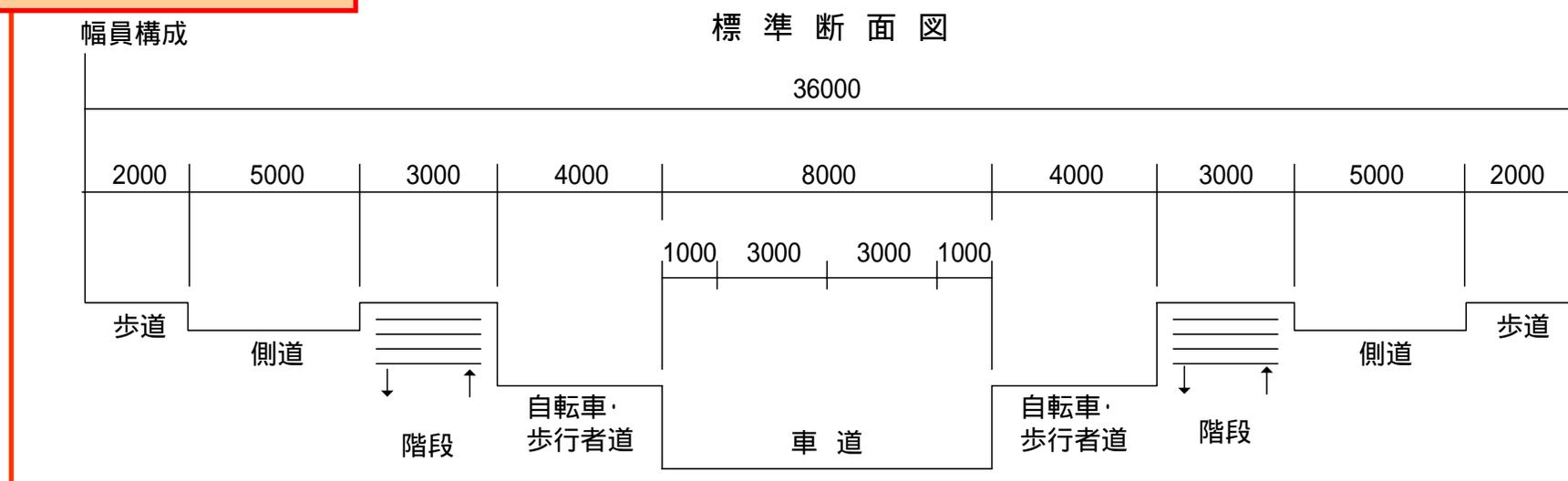
幅員 15m ~ 39m

全体事業費 71.3億円



< 鬼越第6号踏切の現況 >

横断面構成



事業の経緯

平成11年度：事業化

平成12年度：用地着手

平成25年度：供用予定

事業費

全体事業費：71.3(億円)

投資済事業費：37.1(億円) (進捗率52%)

用地面積

用地計画面積：8,702m²

用地取得面積：6,277m² (進捗率72%)

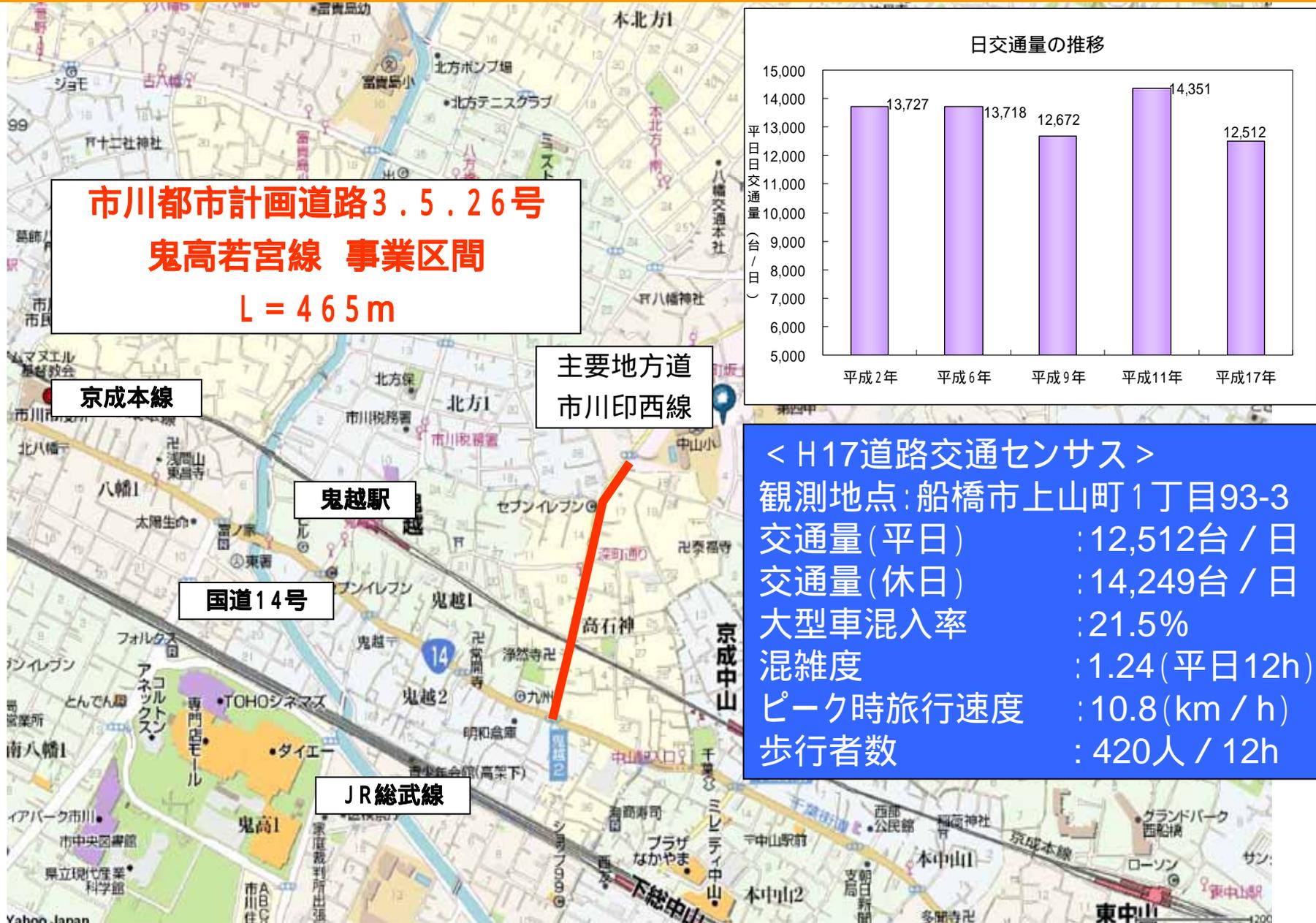
【長期化の理由】

用地取得の難航により事業期間が長期化
…寺の移転、檀家の総意を得るのに時間を要した

【今後の進め方】

- 平成22年度 迂回路工事着手予定
- 平成24年度 本体工事着手予定
- 平成29年度 供用予定

事業の必要性 (1) 交通状況



事業の必要性 (2) 踏切の状況

踏切交通安全実態総点検より、
抜本対策を要する緊急対策踏切に位置づけられている。

現状

遮断時間 7.3時間 / 日

1時間当たり最大 29分

踏切交通遮断量 **62,992台時**
(ボトルネック踏切)



< 鬼越第6号踏切の現況 >

ボトルネック踏切とは

踏切交通遮断量(二輪のものを除く)

交通量 / 日 × 踏切遮断時間 / 日 = 5万台時以上

事業の必要性 (3) 渋滞状況

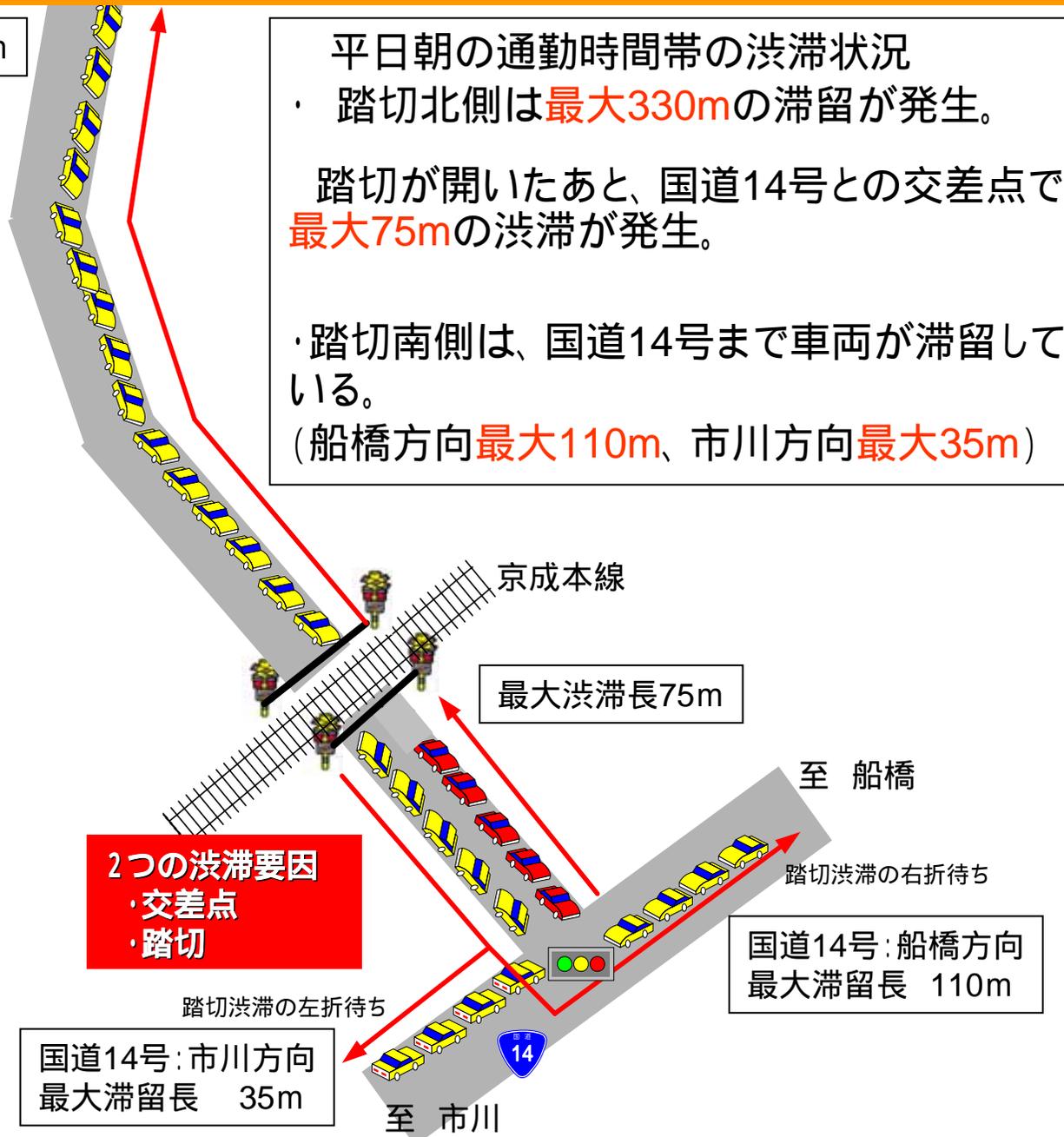
最大滞留長330m



踏切北側:最大滞留長330m

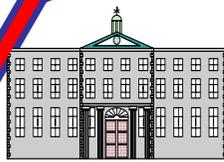
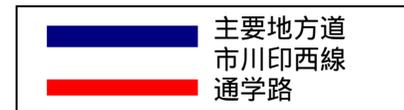


国道14号との交差点
:最大渋滞長75m



事業の必要性(4) 歩道設置状況

本事業区間は現在、歩道が確保されておらず、**歩行者・自転車は路肩を通行せざるを得ない。**



中山小学校

事業区間

京成線

至 市川



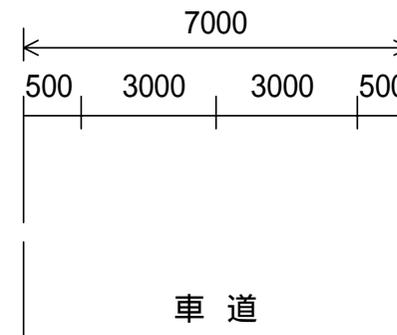
至 千葉

自転車・歩行者は路肩通行

現状



標準断面図

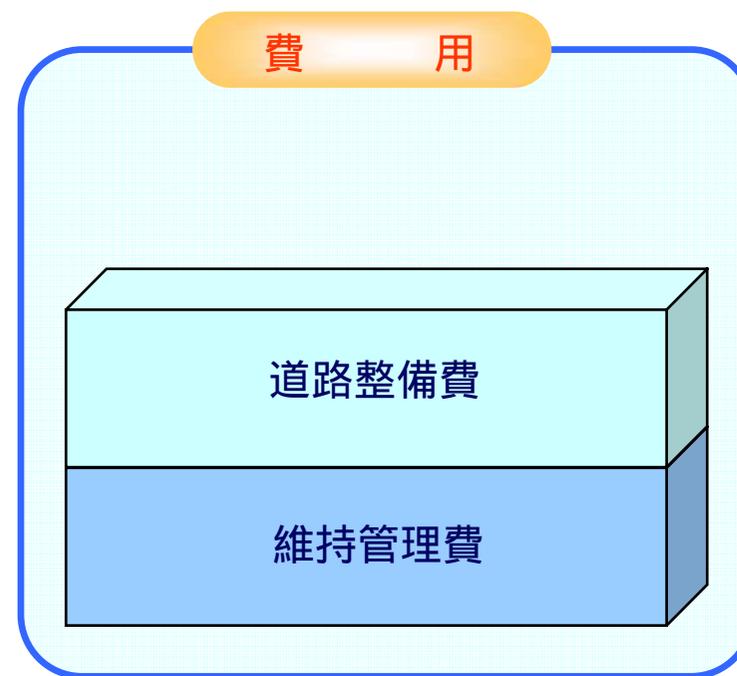
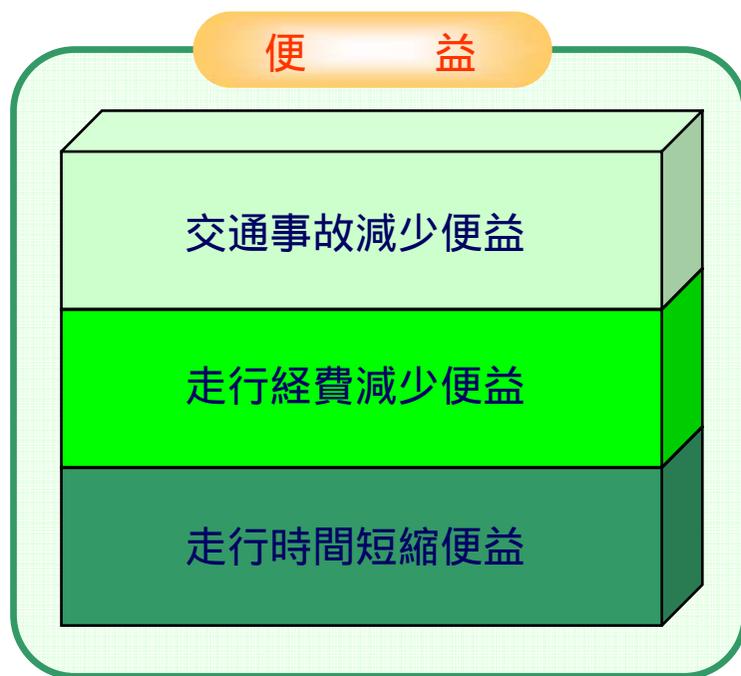


事業の必要性(5) 事業投資効果(費用便益分析)

(1)費用便益比(B / C)の算定

社会費用便益比

$$B / C = (\text{プロジェクト便益の現在価値}) \div (\text{プロジェクト費用の現在価値})$$



事業の必要性 (5) 事業の投資効果 (平成25年度供用)

費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成20年度		
単純合計	71.3億円	0.8億円	72.1億円
基準年における 現在価値(C)	72.2億円	0.3億円	72.5億円

便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成20年度			
供用年	平成25年度			
初年度便益	14.4億円	1.3億円	0.2億円	15.8億円
基準年における 現在価値(B)	230.5億円	12.0億円	3.4億円	246.0億円

算定結果

費用益費比(B/C)	3.4
------------	-----

整備効果(1) 渋滞緩和、走行性の向上

整備効果

区間延長 = 465m

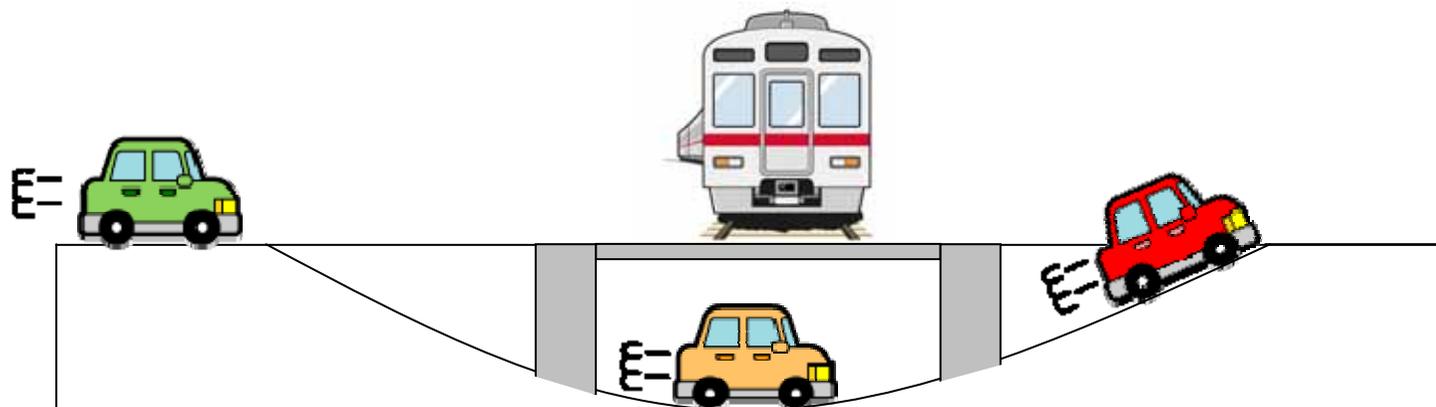
事前

ピーク時平均走行速度10.8km/hでの走行時間 2分35秒
(H17道路交通センサス)



事後

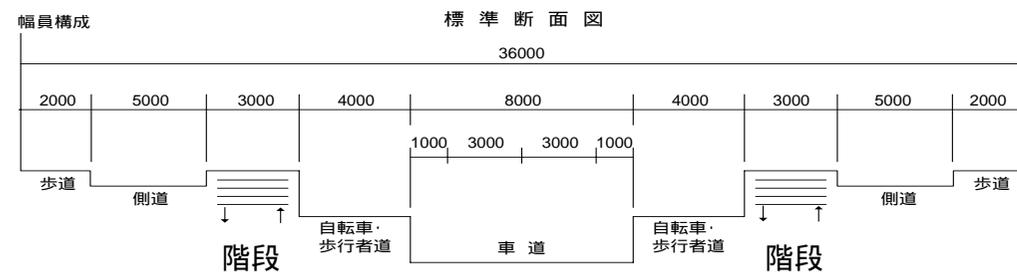
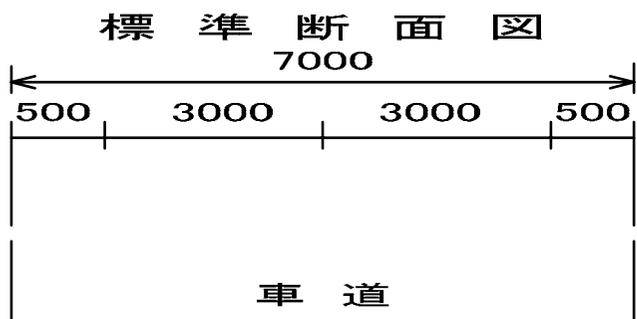
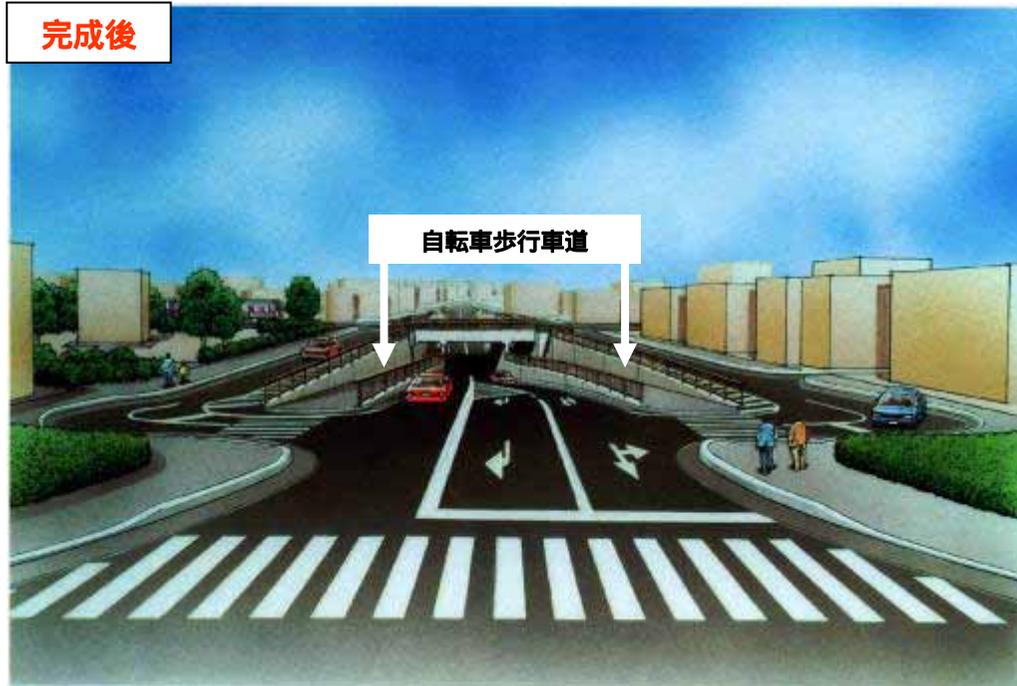
旅行速度40km/hでの走行時間 42秒 最大で約2分短縮



整備効果(2) 安全性の向上

整備効果

- ・踏切事故が解消され自動車・歩行者の安全性向上
- ・歩行者と自動車の分離により歩行者の安全確保



整備効果(3) 防災機能の向上

整備効果

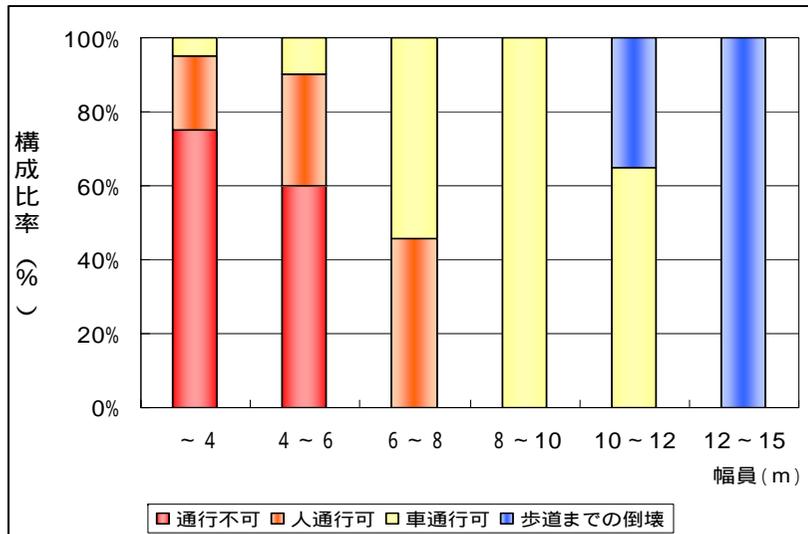
現状7mから15m以上に拡幅されることにより、防災機能が向上する。
 緊急輸送道路(2次路線)の確保 火災時の延焼遮断

緊急輸送道路の確保
 12m以上の幅員で 建築物の倒壊から車両の通行を確保できた事例

火災時の延焼遮断
 12m以上幅員で 火災時の延焼を遮断できた事例

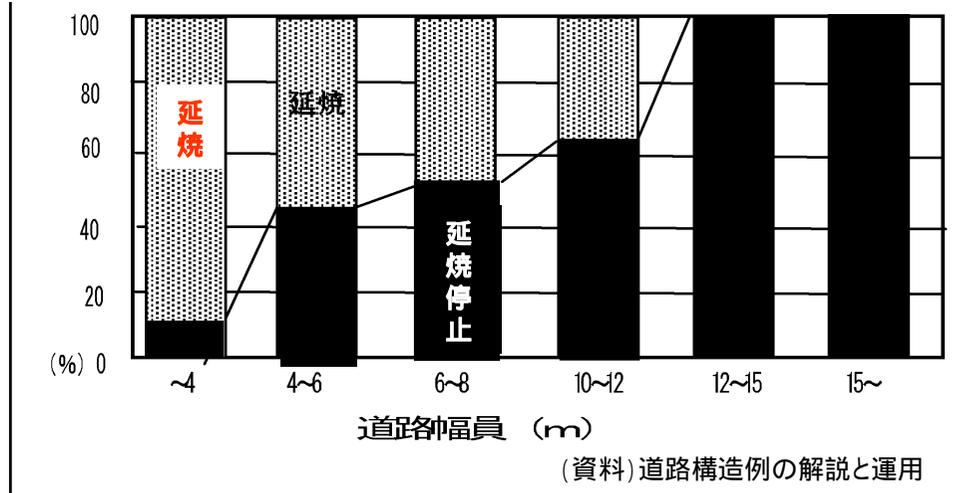
道路幅員別の道路倒壊状況

(阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例)



道路幅員別の延焼停止率

(阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例)



車道通行可: 車道上に倒壊建築物は存在するが通行可能
 歩道までの倒壊: 歩道上に倒壊建築物は存在するが車道は影響なし
 (資料) 旧建設省

事業を継続し、効果の早期発現を目指す。

【理由】

- ・踏切除却による**渋滞の緩和**
走行性の向上
踏切事故の解消
- 歩道設置による**歩行者の安全性向上**
- 幅員拡幅による**防災機能の向上**
の整備効果が期待できる。
- ・用地取得が7割を超える進捗状況にある。