

事業番号2  
千葉県 県土整備  
公共事業評価審議会  
令和2年度 第2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

令和2年11月11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)

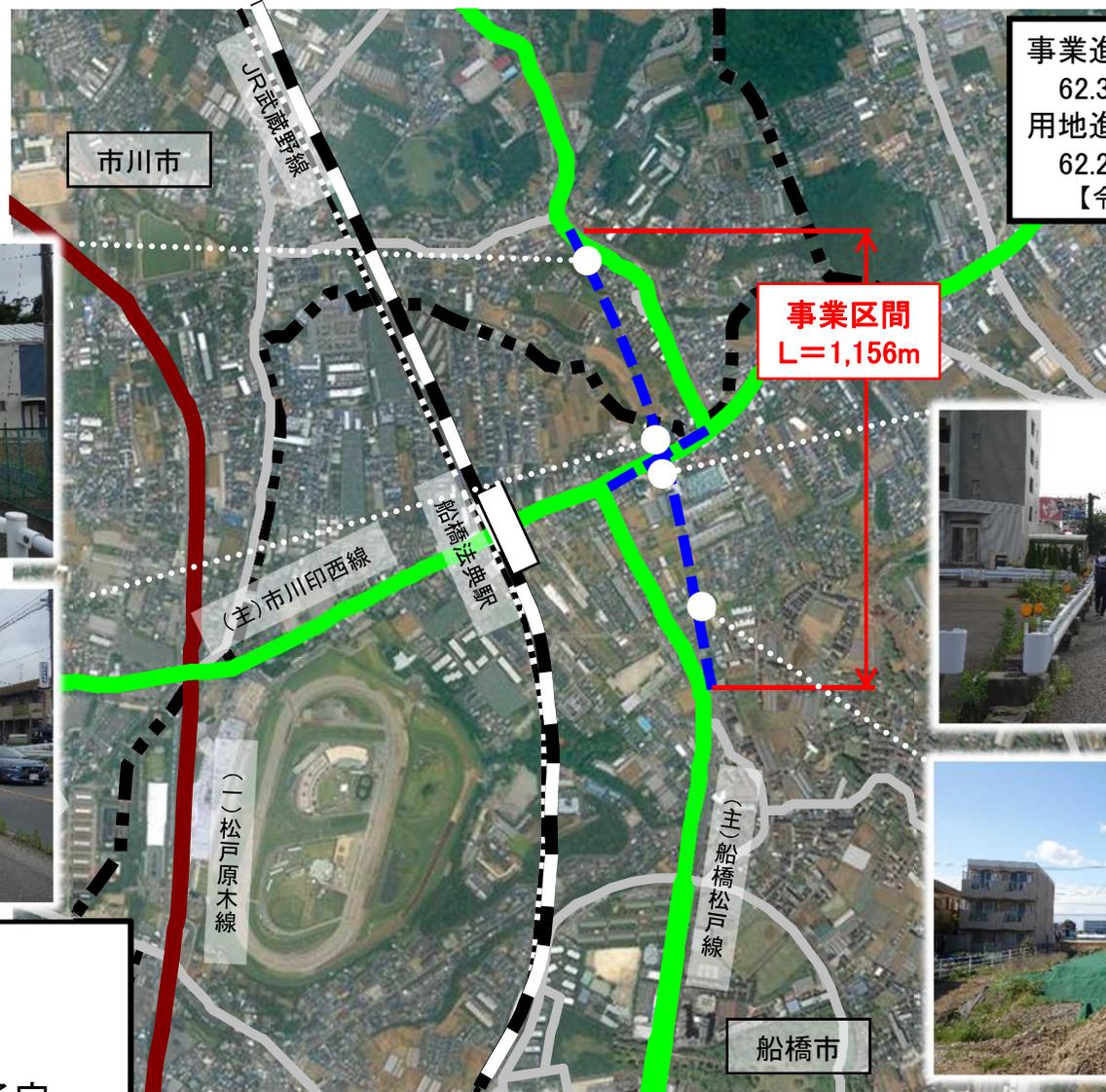


# 2. 事業の進捗状況

凡例

<道路種別>

- 事業区間
- 主要地方道
- 一般県道
- その他道路



事業進捗率  
62.3%(事業費ベース)  
用地進捗率  
62.2%(面積ベース)  
【令和2年度末予定】

事業区間  
L=1,156m



平成13年度 事業着手  
平成14年度～ 用地買収  
令和7年度 事業完了予定

出典：国土地理院ホームページ

## 2. 事業の進捗状況

### ○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2年度末予定) 面積ベース:62.2%

#### 対策

事業期間までに完了できるように、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

前回(H27)から大きな変化はない

## (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、主要渋滞箇所と特定されている。
- ・(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、混雑度が1.67である。

**【凡例】**

〈道路種別〉

- 事業区間
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他道路

〈主要渋滞箇所〉

- 箇所
- 区間

〈交通量データ〉

- ★ H27センサスデータ
- H30.12 交通量調査データ  
※調査日:H30.12.4(火)

○混雑度: 交通容量に対する交通量の比  

$$\text{混雑度} = \frac{\text{交通量(台/12h)}}{\text{交通容量(台/12h)}}$$

○主要渋滞箇所は、渋滞関係データから渋滞が発生している箇所を抽出し、周辺住民や民間事業者、道路管理者の意見を踏まえた上で特定されている。



(主)船橋松戸線・(主)市川印西線でクランクを形成

▼写真①



▼写真②

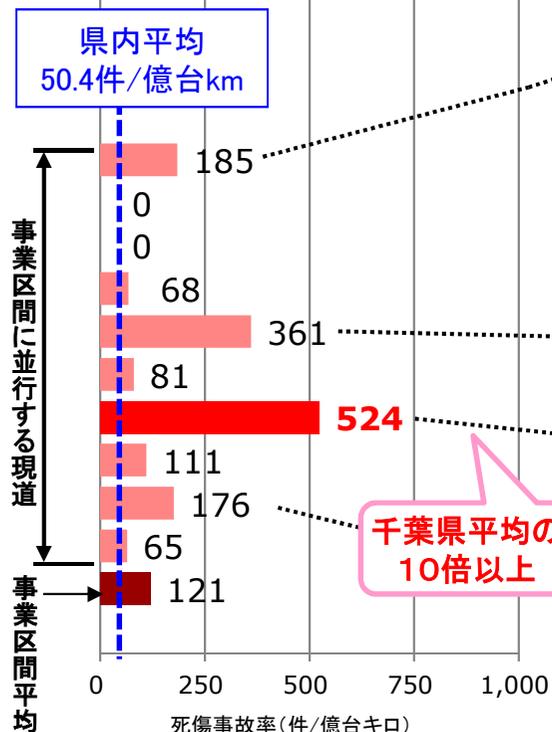


# 3. 社会経済情勢

前回(H27)から大きな変化はない

## (2)交通事故の状況

- ・現道のほとんどの区間・交差点で死傷事故率が50.4件/億台km(県内平均)を超過している。
- ・現道では5年間に41件の死傷事故が発生し、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6割を占めている。

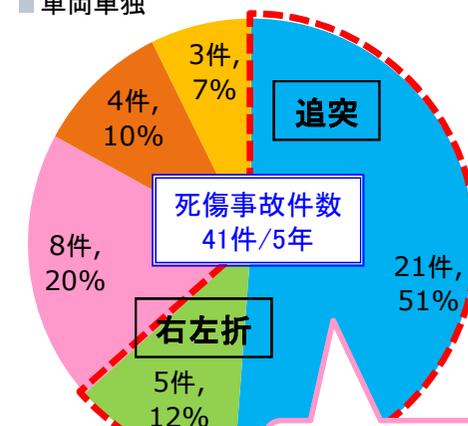


▲現道の死傷事故率(H25~H29)

出典:公益財団法人 交通事故総合分析センター



- 追突
- 出会い頭
- その他車両相互
- 車両単独
- 右左折
- 正面衝突
- 人対車両



渋滞・クランク形状に起因  
追突、右左折時の事故が約6割

▲現道の死傷事故件数(H25~H29)

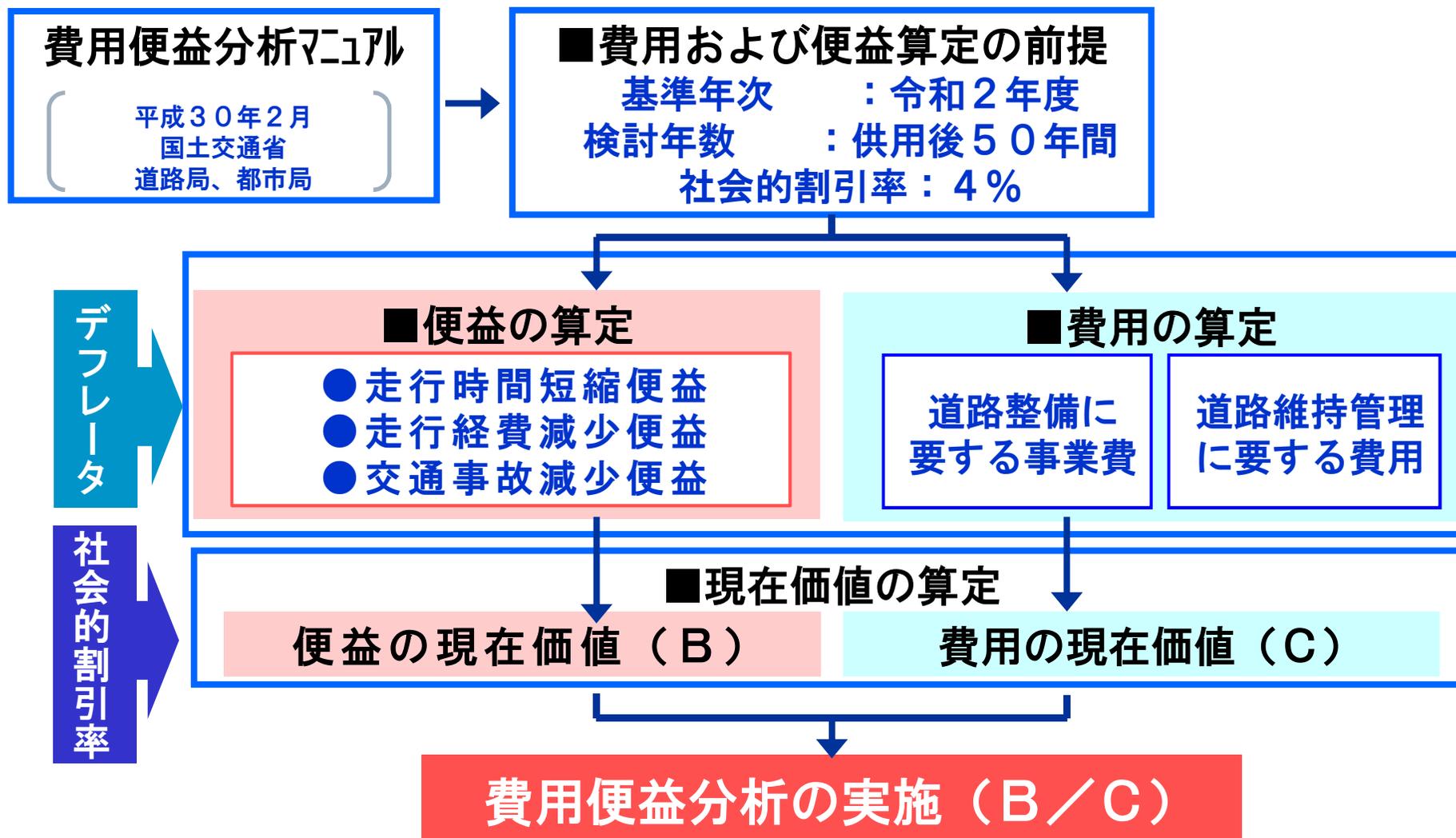
出典:公益財団法人 交通事故総合分析センター

【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)

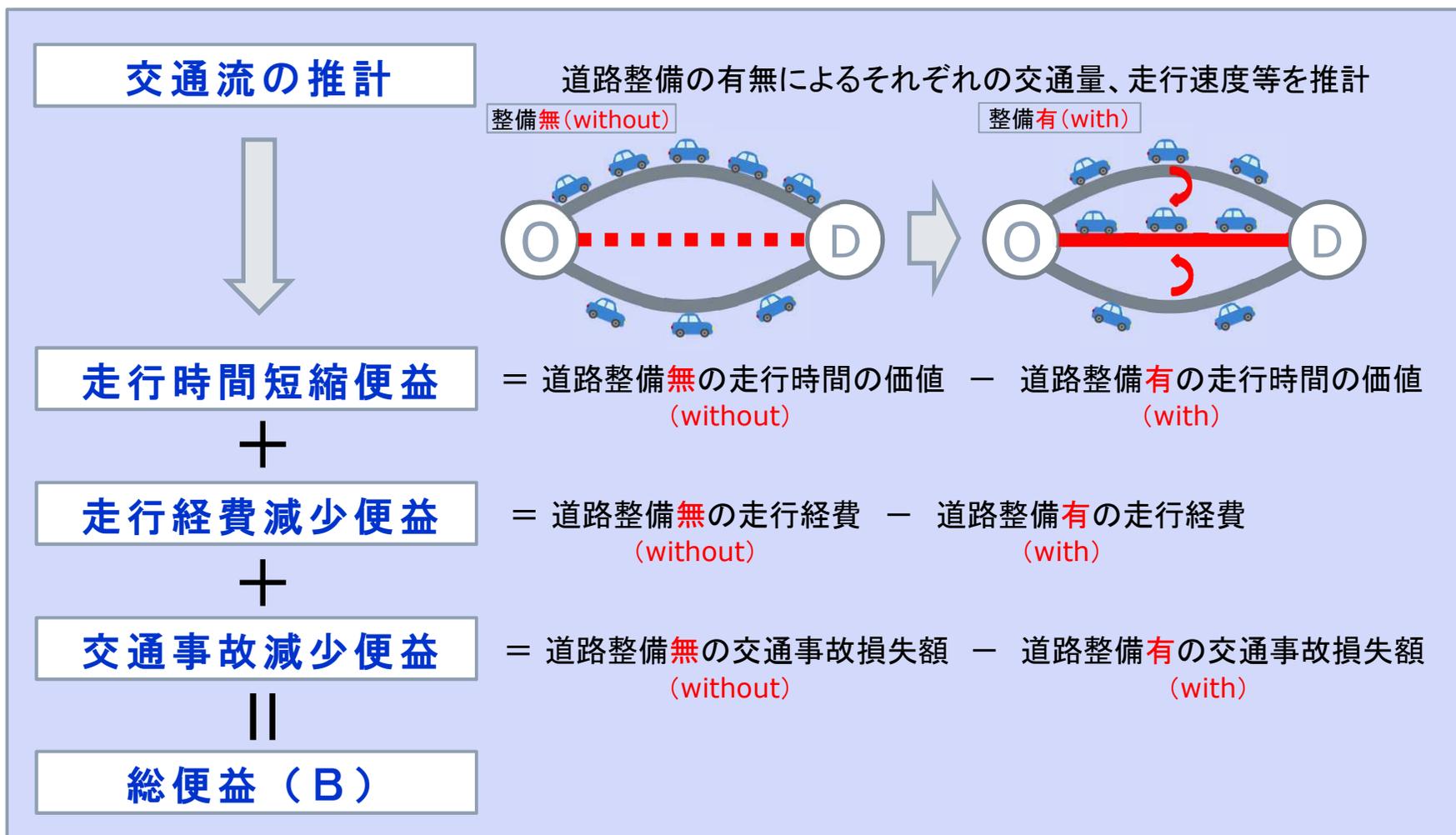
# 4. 事業の投資効果

## (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



## 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(R2)	前回評価(H27)	備考
費用便益マニュアル	平成30年2月版	平成20年11月版	費用便益分析マニュアルの更新
対象延長	1,156m	1,156m	
基準年次	令和2年度	平成27年度	基準年次の更新
供用予定年次	令和8年度	令和4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22年度 道路交通センサス	平成17年度 道路交通センサス	基礎データの更新
推計交通量	195(百台/日)	204(百台/日)	基礎データの更新
総便益(B)	266億円	270億円	
総費用(C)	84億円	73億円	基準年次の更新
B/C	3.2	3.7	

#### 事業費の比較

	今回評価(R2)	前回評価(H27)	備考
事業費	69.5	69.5	

## 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)
	251億円	10億円	5億円	266億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	83億円	1億円		84億円	

#### 【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)
	251億円	10億円	5億円	266億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	20億円	1億円		21億円	

基準年：令和2年度

注1)便益・費用については、基準年(令和2年度)における現在価値化した後の値である。

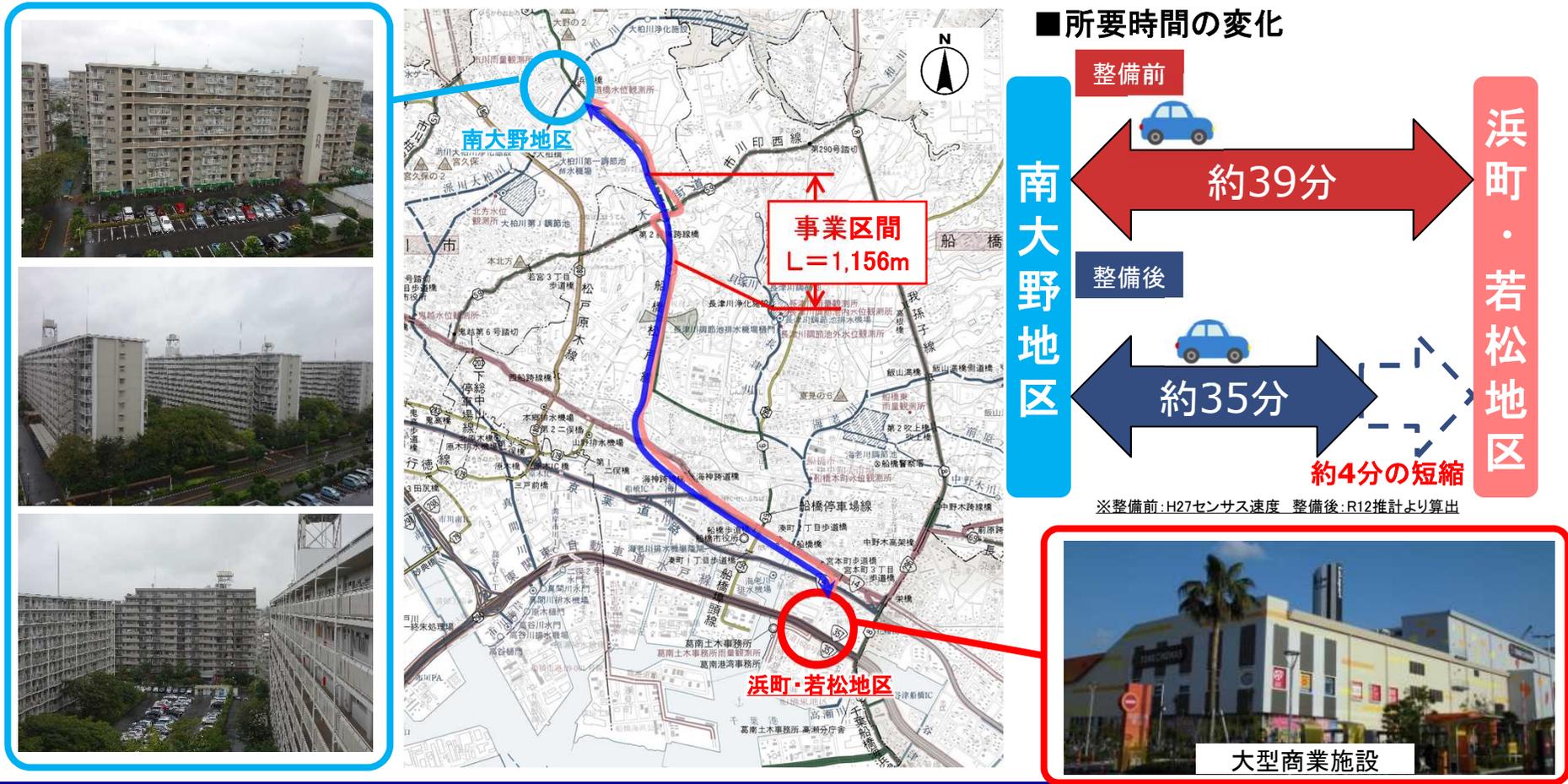
注2)費用及び便益額は整数止めとする。

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)

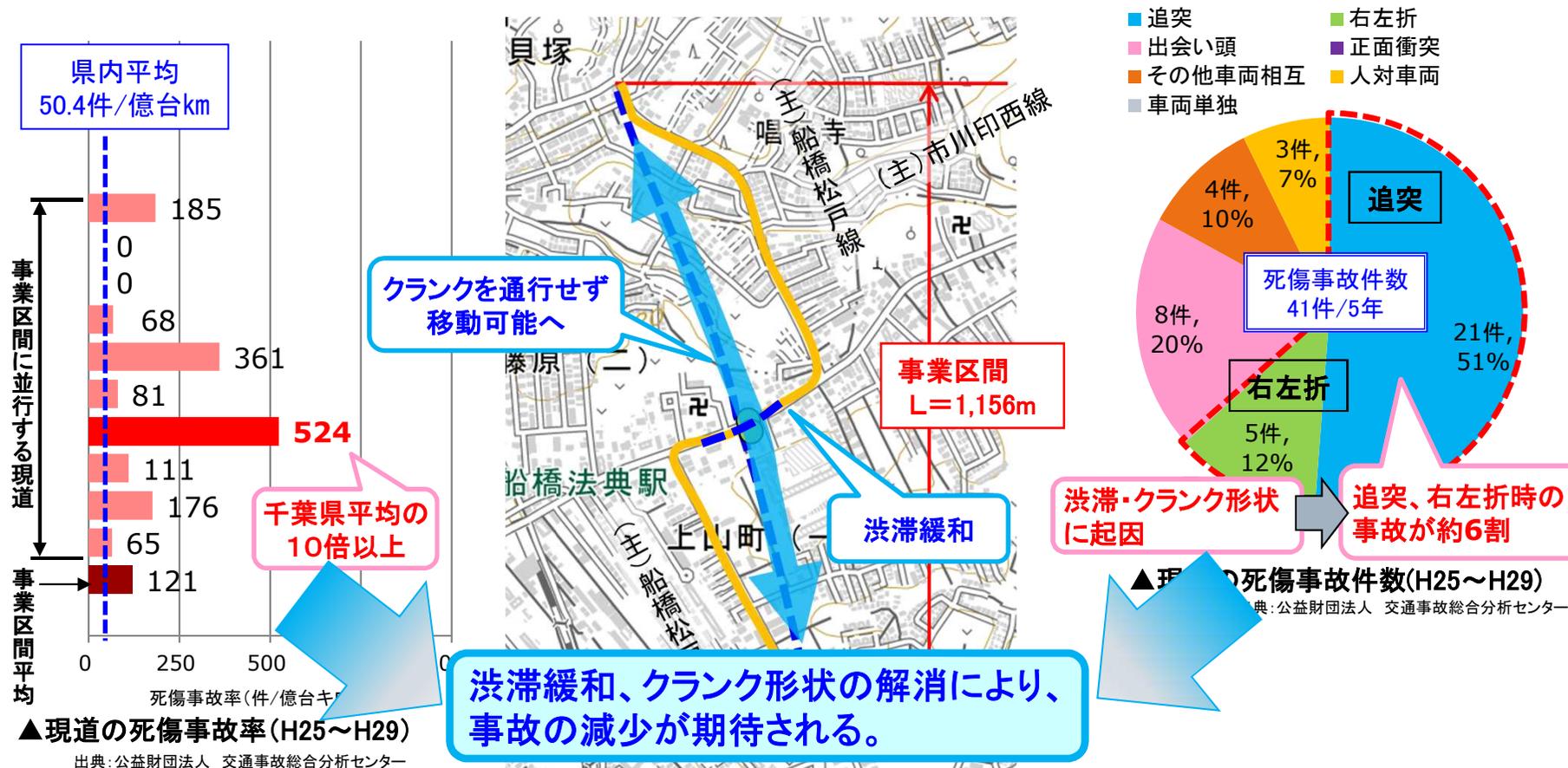
・バイパスの整備により、南大野地区から若松・浜町地区までの所要時間が約4分短縮する。



# 4. 事業の投資効果

## (5)-2整備効果(交通事故減少便益)

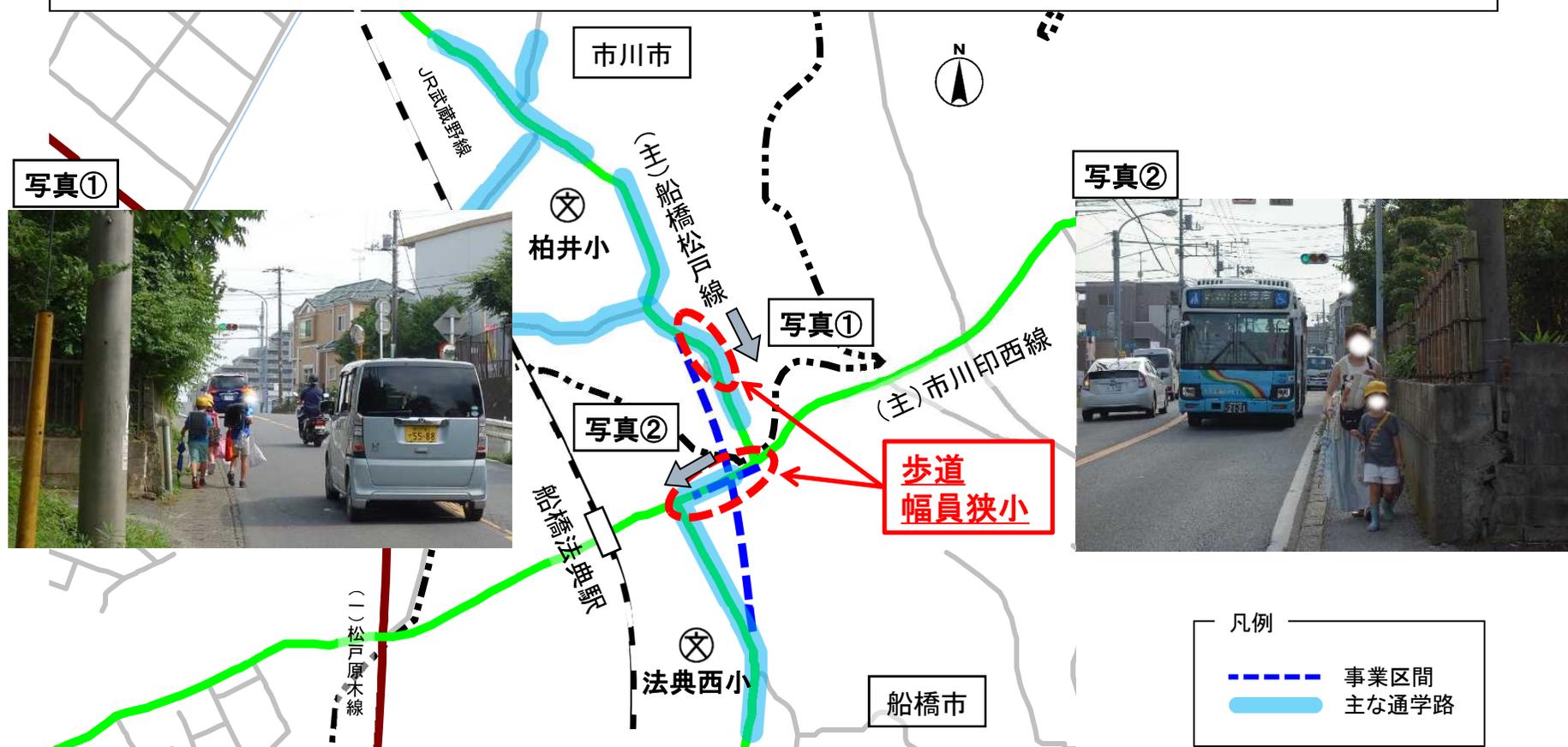
・バイパスの整備により、クランクを通行せず移動可能となり、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。



## 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)

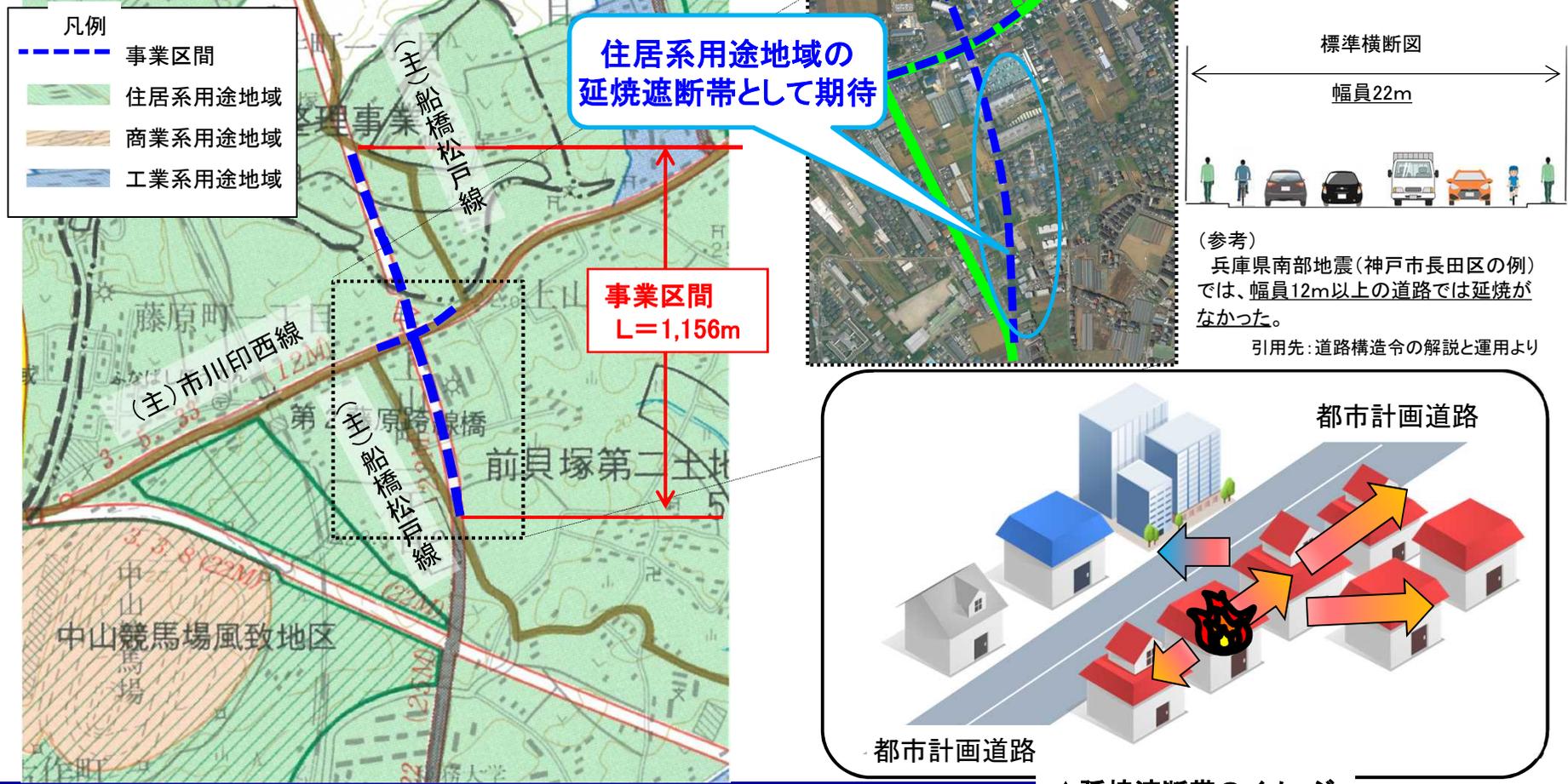
- ・歩道整備により、歩行者の安全性が向上し、通学児童生徒の安全の確保も図られることが期待される。
- ・現道の交通量が減少し、現道を通行する歩行者の危険性の低下が期待される。



# 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、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。



▲延焼遮断帯のイメージ

## 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)

---

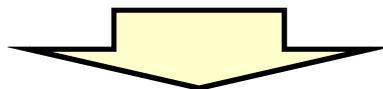
○費用便益比(B/C) ⇒ 『3.2』

○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**