

# 事業再評価

---

社会資本整備総合交付金(街路事業)  
市川都市計画道路3・5・26号 鬼高若宮線

千葉県 県土整備部 道路整備課

---

---

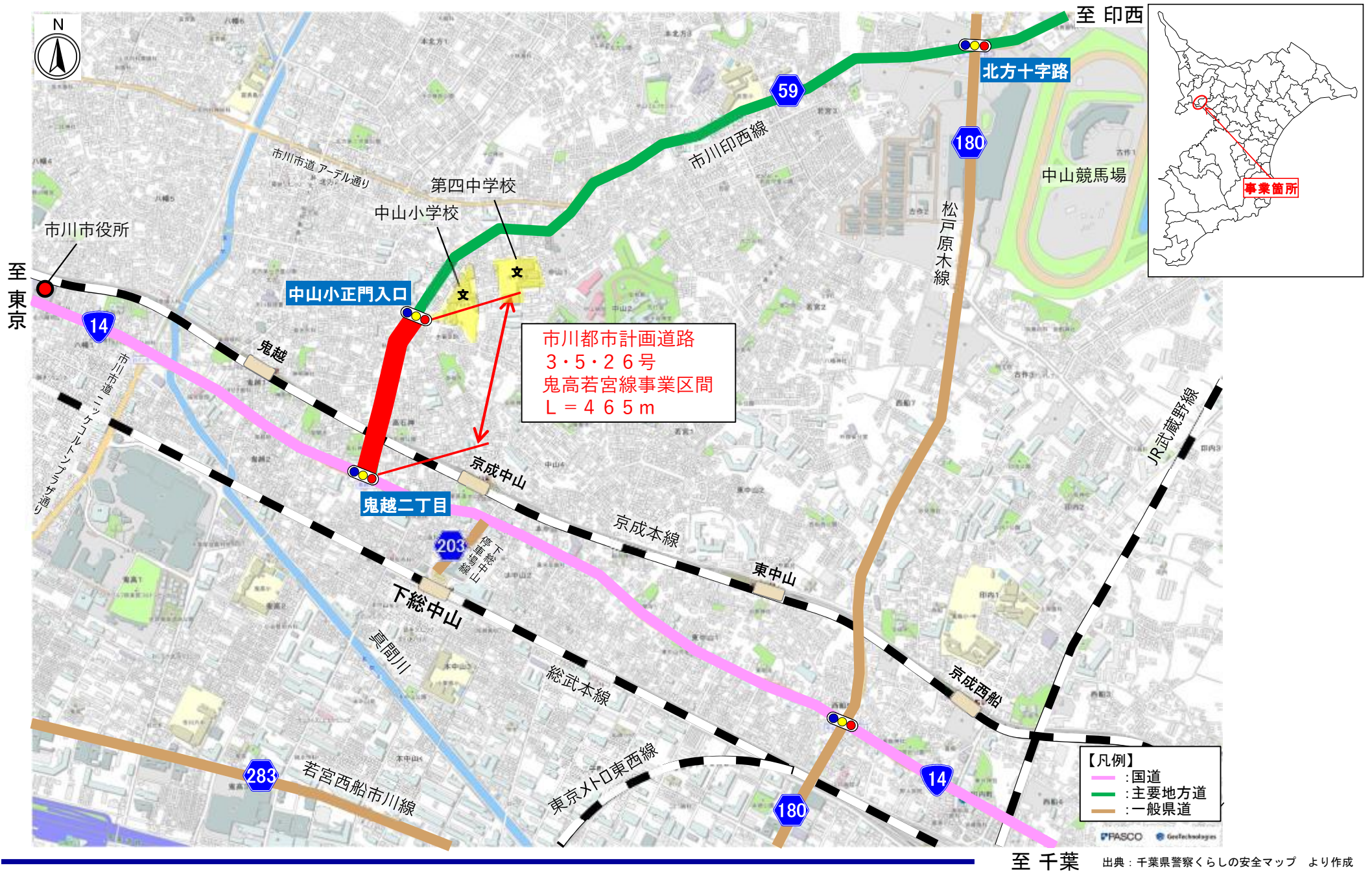
---

# 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



# 2. 事業の進捗状況

## (1) 事業の進捗状況

### 計画概要

起 点	いちかわ 市川市鬼越1丁目	道路規格	第4種第2級
終 点	おにごえ なかやま 中山1丁目	設計速度	40km/h
延 長	L=465m	全体事業費	80億円
幅 員	W=15m~39m		

### 事業状況

平成11年度 事業着手  
平成12年度 用地着手  
令和元年度 工事着手  
令和14年度 完了予定

### 事業進捗率

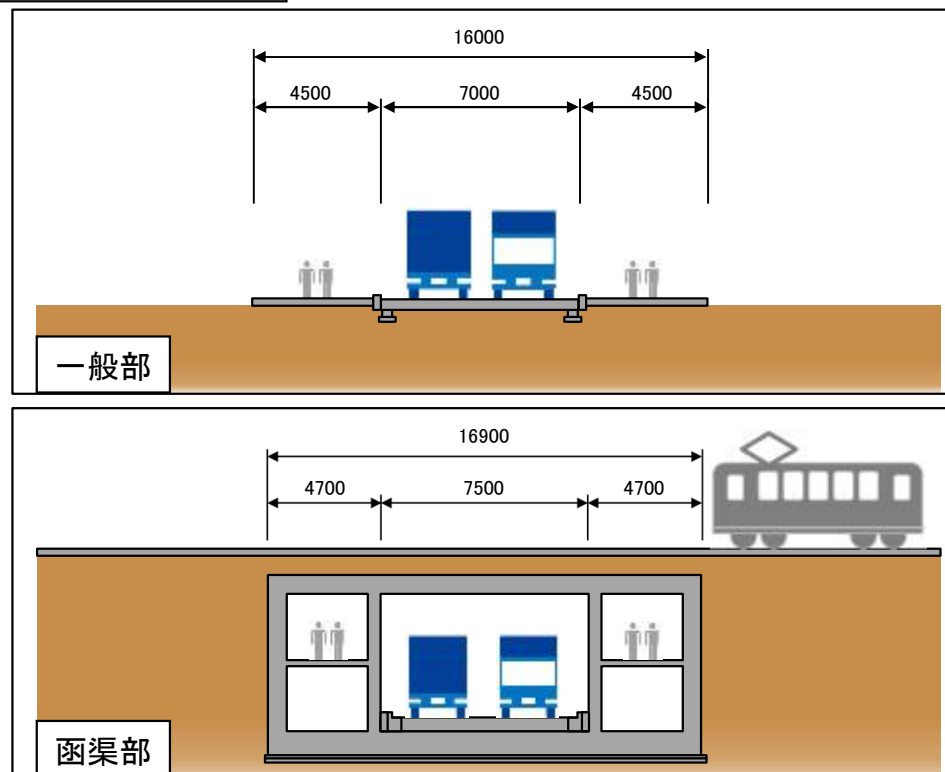
72% (事業費ベース)

### 用地進捗率

98% (面積ベース)

【令和5年度末見込】

### 計画横断図



## 2. 事業の進捗状況

### (2) 事業期間の延伸



#### 変更内容

- ・事業期間を7年延伸(令和7年度から令和14年度に変更)

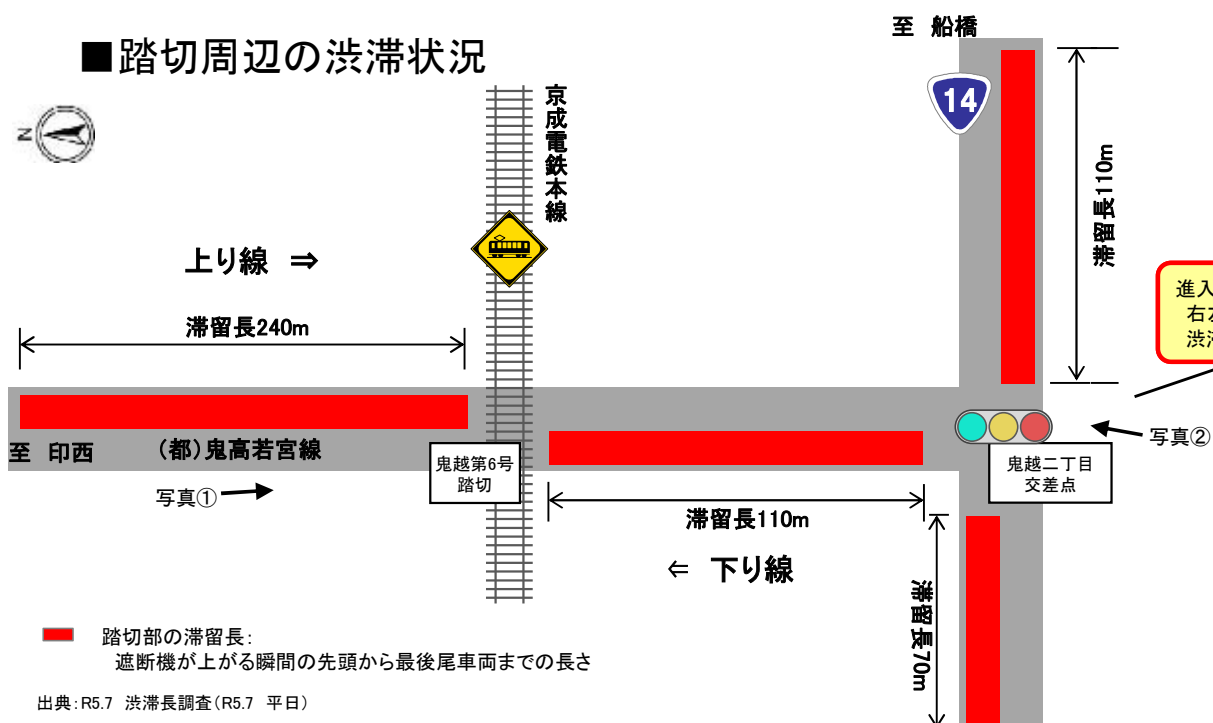
#### 延伸理由

- ・用地取得に時間を要したため。

# 3. 社会経済情勢

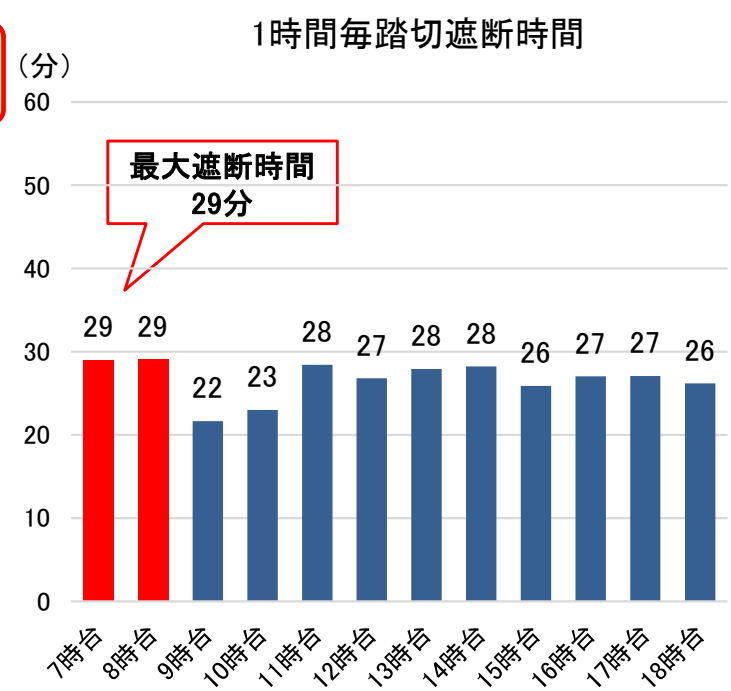
## (1) 渋滞の状況

- ・踏切により、1時間のうち最大約30分間、交通が遮断されている。
- ・上り線では、印西市側に最大240mの滞留が発生しており、下り線においても、国道14号から鬼高若宮線への進入が出来ず、滞留が発生している。



■踏切遮断時間

遮断時間7.7時間/日  
(運行時間:5時~24時)  
1時間当たり最大29分



出典: 平成29年度の県単街路整備委託(交通量調査)

# 3. 社会経済情勢

## (2) 歩道の設置状況

・本事業区間は、住宅地と駅や小中学校を結ぶ通勤・通学路となっているが、歩道の幅員が狭小な区間や歩道未整備区間の路肩を通行している状況であり、利用者の安全性が確保されていない。

### ■事業区間内の歩道未整備箇所

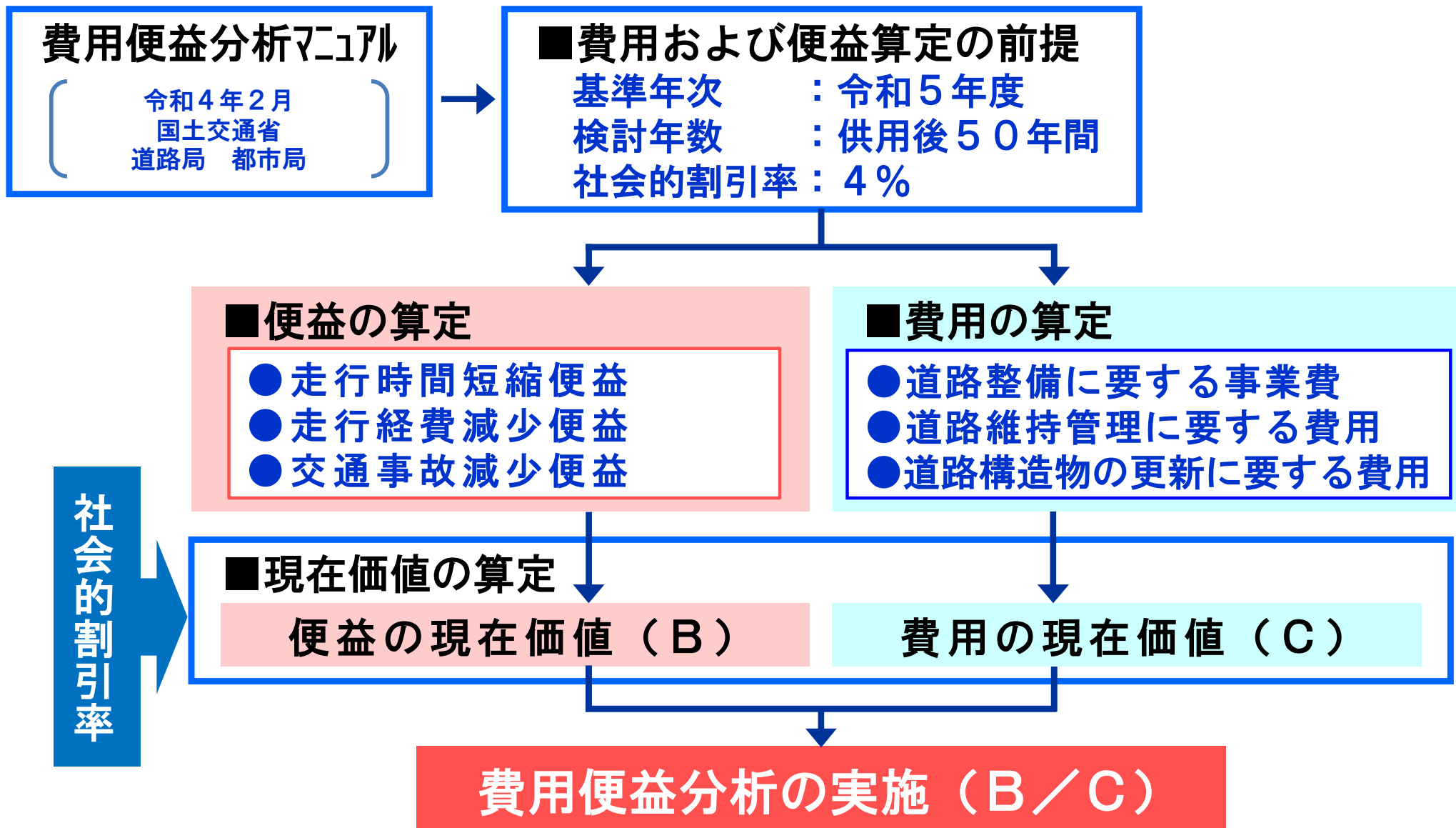


### ■歩行者・自転車利用状況



# 4. 事業の投資効果

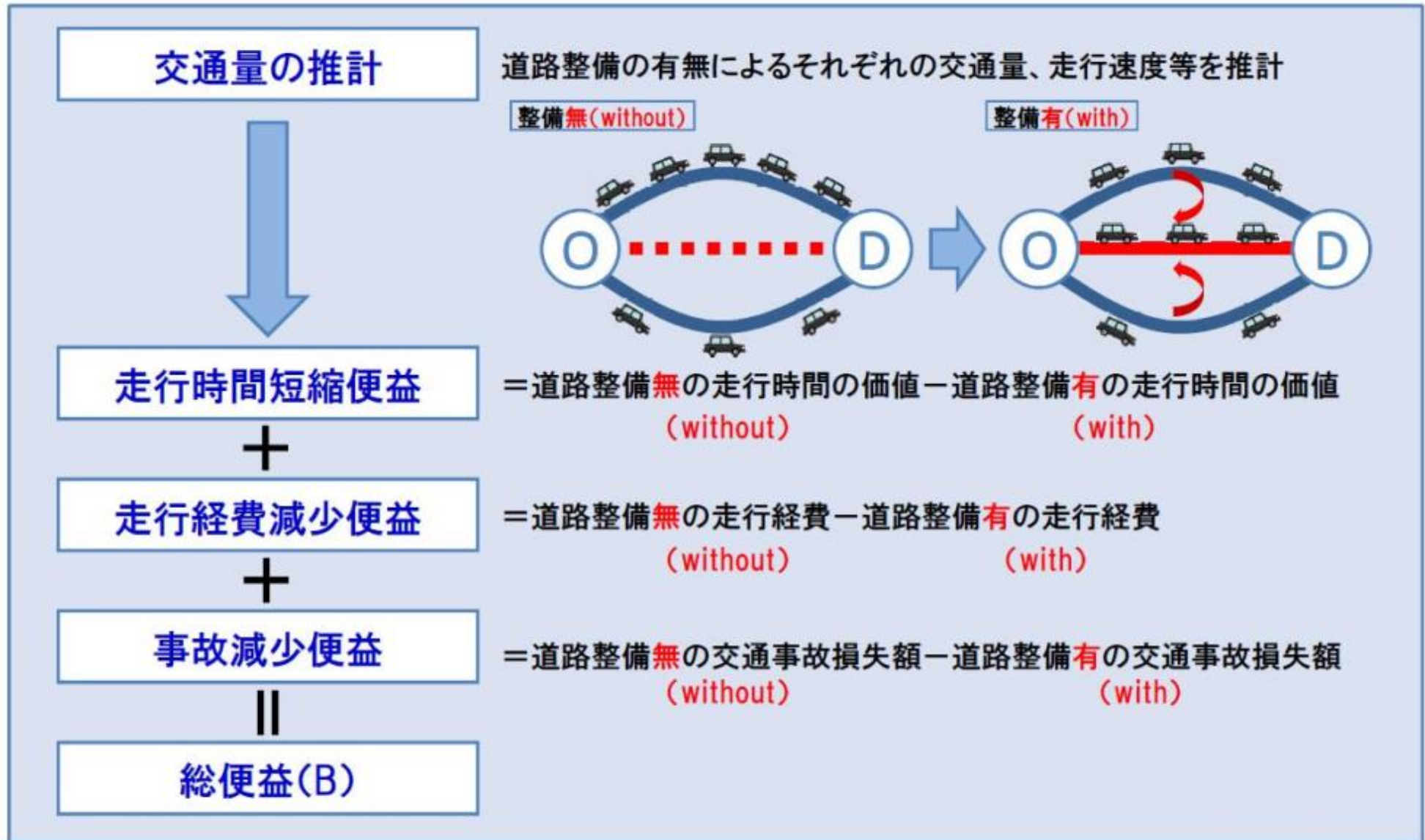
## (1) 費用便益比の算定方法





# 4. 事業の投資効果

## (2) 便益の算定方法

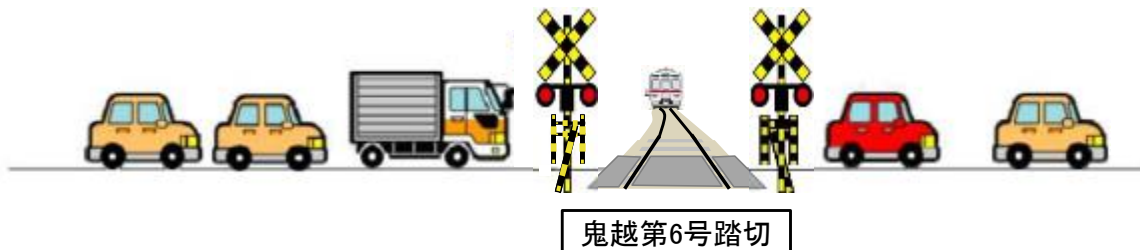


# 4. 事業の投資効果

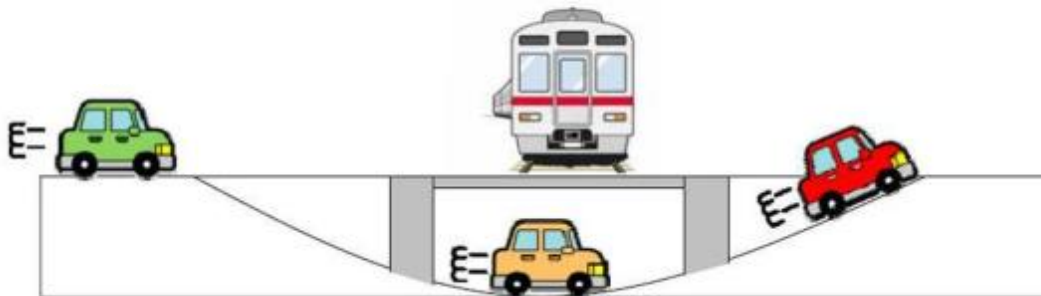
## (3) 踏切遮断時間解消

- 踏切除却により、踏切遮断時間が解消

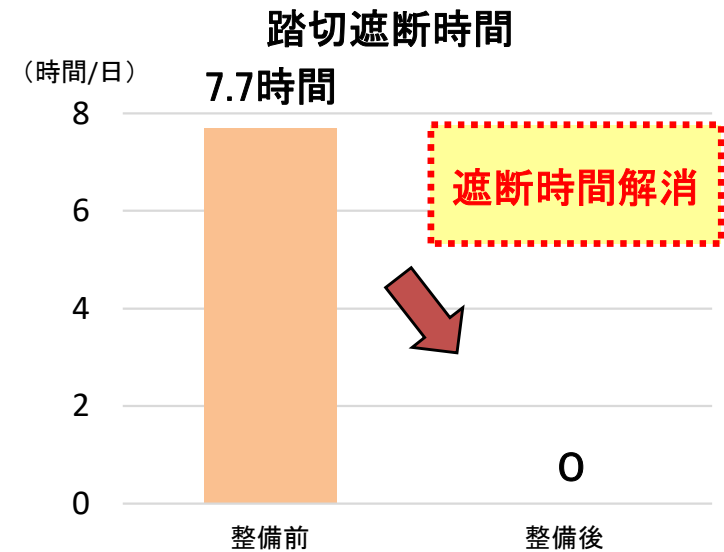
整備前



整備後



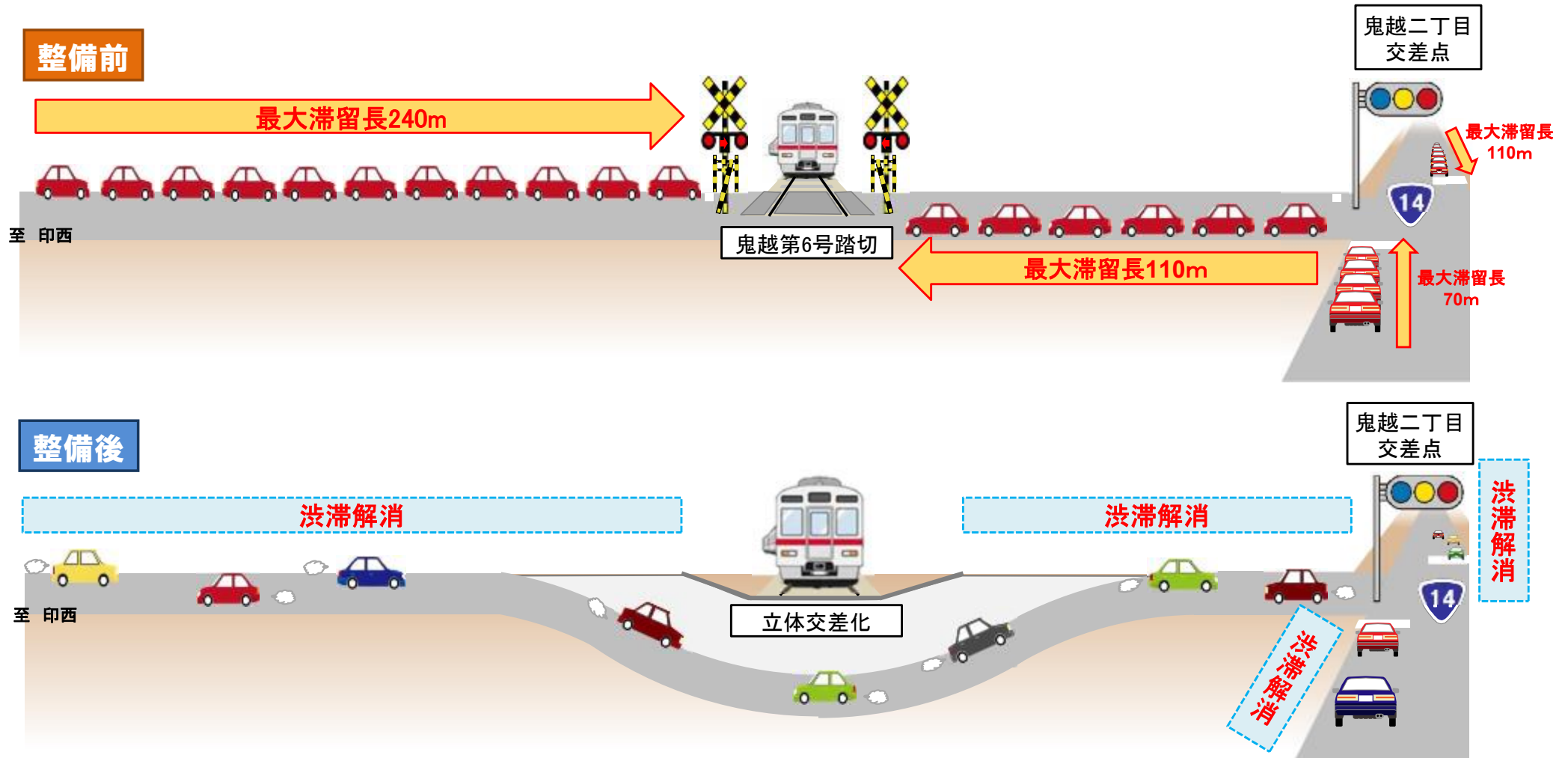
### 踏切遮断時間の解消



# 4. 事業の投資効果

## (4) 走行性の向上

- ・ 鉄道との立体化により走行性が向上し、踏切に起因する渋滞が解消される。

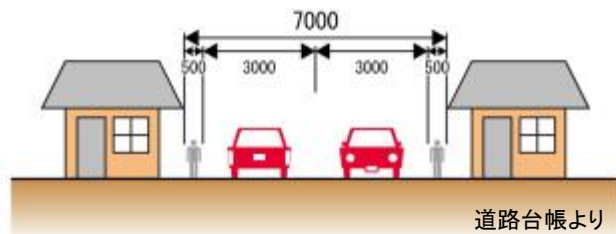


# 4. 事業の投資効果

## (5) 安全性の向上

- ・歩道の整備により、歩行者と自動車の分離が図られ、利用者の安全を確保。
- ・踏切除却により、踏切に起因する事故が解消。

整備前



整備後

歩行者と自動車の分離による歩行者の安全の確保

踏切による事故が解消

一般部

函渠部

安全性の向上

# 4. 事業の投資効果

## (6) 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)
	145億円	14億円	1億円	159億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3
	119億円		1億円	120億円	

基準年：令和5年度

### 【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)
	145億円	14億円	1億円	159億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	7.9
	19億円		1億円	20億円	

基準年：令和5年度

注1) 便益・費用については、基準年(令和5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(交通事故減少便益及び維持管理費を除く)。

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

### (7) 費用便益比の算定結果

B/Cの 比較		今回評価(R5)	前回評価(H30)
	費用便益マニュアル	令和4年2月版	平成30年2月版
	対象延長	465m	465m
	基準年次	令和5年度	平成30年度
	供用予定年次	令和15年度	令和8年度
	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
	計画交通量	146 百台/日	146 百台/日
	総便益 (B)	159 億円	164 億円
	総費用 (C)	120 億円	101 億円
B/C	1.3	1.6	

事業費の 比較		今回評価(R5)	前回評価(H30)	備考
	事業費		80 億円	80 億円

# 5. コスト縮減

## コスト縮減への取り組み

### 残土処分費の削減

- ・掘削工で発生した土砂を他事業に流用することにより、残土処分費を削減
- ・技術の進展による新技術・新工法の積極的な活用を図り、コスト縮減に努めていく。

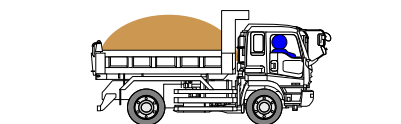
掘削工



土砂運搬



工事間流用



盛土に流用

## 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】

事業全体

残事業費

○費用便益比(B/C) ⇒ 『1.3』

『7.9』

○整備効果

- ・踏切遮断時間解消
- ・渋滞解消・走行性の向上
- ・安全性の向上