

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道14号 市川拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	千葉県
起終点	自：千葉県市川市市川 至：千葉県市川市新田	延長	0.82km		
<p><b>事業概要</b></p> <p>一般国道14号は、市川市市川を起点とし船橋市及び習志野市を経て千葉市中央区本町に至る、延長約15kmの、千葉県と東京都を結ぶ幹線道路である。</p> <p>本事業は、東京外かく環状道路（外かん）の供用に合わせ、市川市市川の0.82kmについて、現道を4車線に拡幅整備するものである。</p>					
<p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>本事業は、外かんの整備効果を最大限発現させるとともに、近傍のJR市川駅や京成本線市川真間駅・菅野駅といった交通結節点へのアクセス強化を図り、合わせて沿道環境の改善を図るものである。</p> <p>現在、整備中である外かんの供用に合わせた整備が必要であることから、平成19年度から用地取得を推進するため、新規事業化を要望するものである。</p>					
全体事業費	13億円	計画交通量	33,800台/日		
<p><b>事業概要図</b></p>					

**関係する地方公共団体等の意見**  
市川市が外かんに接続する国道の整備として要望している。

**事業採択の前提条件**  
費用対便益：便益が費用を上回っている

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.3	総費用：10.32億円 （事業費：9.72億円 維持管理費：0.60億円）	総便益：24.02億円 （走行時間短縮便益：22.20億円 走行費用減少便益：1.56億円 交通事故減少便益：0.26億円）	基準年：平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)		
		事業費変動	B/C= (事業費 %)	B/C= (事業費 %)		
		事業期間変動	B/C= (事業期間 %)	B/C= (事業期間 %)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		<p>【渋滞損失時間の改善】 56,389人・時間/年 (9,636,797 9,580,408人・時間/年)</p> <p>【1kmあたり(台kmあたり)渋滞損失時間】 212人・時間/年・km (36,135 35,923人・時間/年・km)</p> <p>【渋滞度曲線】 【その他の特徴】</p> <p style="text-align: right;">データは県内平均・全国平均と比較すること</p>		
		事故対策		<p>【死傷事故率】 269件/億台キロ (100件) 千葉県内平均：約126.3件/億台キロ (約2.1倍) 全国平均：約120.0件/億台キロ (約2.2倍)</p> <p>【その他の特徴】</p> <p style="text-align: right;">データは県内平均・全国平均と比較すること</p>		
	社会全体への影響	歩行空間		基本的に2.5m幅で歩道を整備するが、用地等により制限がある箇所は、現状の歩道幅を確保しながら4車線化を図る。		
		住民生活		轄轄している市川市内の交通の吸収・分散により交通混雑を緩和させ、近傍の交通結節点(駅)へのアクセスを強化する。		
		地域経済		交通混雑の緩和により、沿道の商業施設等の利用の増加等の効果が期待できる。		
		災害		当該道路は緊急輸送道路一次路線であり、本事業は災害時の交通網の確保に有効である。		
環境			当該地域は自動車NOx・PM法対策地域に指定されており、本事業により、CO2排出削減量619.0t/年、NO2排出削減量0.39t/年、SPM排出削減量0.03t/年等の効果が期待できる。			
地域社会		外かんの整備と合わせ、首都圏並びに市川市内、県北西部の交通混雑の緩和及び安全で快適なまちづくりを図る。				
事業実施環境		地元の合意の状況として、外かんの設計・用地説明会において、本事業についても説明済みであり、特に反対意見はない。				

採択の理由

費用便益が2.3と便益が費用を上回っているとともに都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、当該箇所の現況渋滞損失時間が県内上位にあり、渋滞対策の必要性・効果は高いと判断できる。  
以上により、本事業を採択した。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。