

平成29年度公共事業再評価実施事業調査

整理番号	事業名	実施主体	千葉市	事業(再評価)所管課	建設局道路部 街路建設課
事業箇所 又は区間等	自:千葉市花見川区幕張町 至:千葉市花見川区幕張町	面積又は 延長	延長 0.87km 幅員 10~20m	再評価 実施理由	社会経済情勢 の変化

1 事業の概要

(1) 事業概要

事業の目的	本路線は、鉄道により分断された南北地区を繋ぎ、住宅が密集した当該地区における南北の骨格となる延長870mの道路で、鉄道交差部内にはJR総武線の錦糸町～千葉間における唯一の踏切である「花立踏切」が存在している。 この花立踏切は、ピーク時の遮断時間が40分/時以上である「開かずの踏切」として位置付けられていることから、鉄道交差部の地下立体交差化により踏切を除却すると共に、狭隘道路が多い当該地区において防災活動の軸となる道路を整備し、地域交通の安全性と利便性を確保すると共に、防災性の向上を目的としている。
事業の内容	延長0.87km 幅員 10~20m 車線数 本線2車線 副道2車線 立体交差事業
総事業費	21,800百万円

(2) 経緯

都市計画 決定	事業採択 年度	昭和56年度	完成予定 年度	平成44年度
用地取得 着手	昭和56年度	工事着手 平成10年度	施行期間	昭和56年度～平成44年度

(3) 上位計画・関連計画への位置付け

計画名	策定年度	位置付け
千葉市新基本計画	H24	第3章 まちづくりの基本方針 3 目指すべき都市の構造 (2) 今後の方向性 ウ 都市の機能 (ウ) 交通ネットワーク
千葉市新基本計画第二次実施計画	H27	方向性4 ひと・モノ・情報がつながる生活基盤の充実した安全で快適なまちへ 4-3-2 道路ネットワークの形成
地域防災計画 災害応急対策編	H26	第3章 大規模事故災害対策計画 第5節 鉄軌道災害対策計画
第10次千葉市交通安全計画	H28	第2章 踏切道における交通安全の対策 第2節 踏切道における交通安全の施策

(4) 関連事業等の整備・進捗状況

事業名 (事業主体)	都市計画道路美浜長作町線(幕張地区) (事業主体は平成4年度より千葉市)	事業内容	JR総武線・京成千葉線との立体交差化による踏切除去事業
事業箇所	花見川区長作町地内～ 花見川区幕張町地内	進捗状況	昭和55年度 事業認可取得 平成4年度 千葉市政令指定都市移行に伴い事業主体は千葉市 平成16年度 供用開始

2 事業の必要性等

(1) 事業を巡る社会経済情勢・周辺環境等及びその変化

<p>・平成6年度に踏切を除却するために立体交差化すべき踏切道として、踏切道改良促進法による指定を受けている。</p> <p>・事業着手当時は幕張223号線沿いに商店が並び、南北の地区交流を支える踏切道として花立踏切が使われていたが、時代の経過とともに商店等は幕張駅周辺や臨海部へ移動し、現在では通勤時に幕張駅へ向かう際の鉄道横断箇所として使用されている。</p> <p>・平成14年度に鉄道交差部工事のため、既設踏切を通行止めとし、近接箇所に設置する仮設踏切を歩行者・自転車用としたため、自動車が通行できなくなった。</p> <p>この仮設踏切設置後においては、死亡事故が4件、鉄道の運行支障となる事故が5件/年程度発生している。</p> <p>・平成16年度に本路線と並行する幹線道路「(都)美浜長作町線」の整備により、花立踏切から幕張駅側に約500m離れた位置に幕張昆陽地下道が供用された。</p> <p>・平成18年度に開発行為等の許可の基準に関する条例が施行され、幕張駅から半径1km内の市街化調整区域における開発が可能となったことにより、花見川区全体が人口減少傾向にあるにも関わらず、本地区においては、住宅等の開発により人口が急増し、幕張189号線等の生活道路への交通集中が問題となっている。</p> <p>・当該地区の生活道路への交通集中の問題を解決するために、本路線を含めた事業エリアを持つ東幕張土地区画整理事業(未施工)内に計画されている都市計画道路幕張本郷松波線の整備を地元から強く求められているが、土地区画整理事業の事業着手の見通しは立っていない。</p>

(2) 事業に対する地元の理解、協力、要望等及びその変化

【第11地区町内自治会連絡協議会】

・幕張215号線の事業費増大により平成23年度に工事を一時中断し、その際、平成28年度から工事を再開することで地元へ説明をしていたが、未だ再開しておらず、従前の車両通行の機能回復と速やかな工事再開を求めている。

・平成30年2月に幕張215号線は工事費の増大と工期の長期化により、現時点では工事再開が困難であることから、地区の一部の課題を解決し、整備効果が高い都市計画道路幕張本郷松波線の事業着手をすること、また幕張215号線を中止にしないことで、概ねの賛成意見が得られた。

【鉄道事業者(JR、京成)】

・踏切の空き時間の短さに起因する無理な横断や停滞により、近年事故が毎年発生しているため、早期踏切除却が求められている。

(3) 費用対効果分析 費用対効果分析の概要は、2-1ページ参照

区分	費用便益比(B/C)	経済的純現在価値(B-C)	経済的内部収益率	総便益(B) 百万円	総費用(C) 百万円	基準年
全体	0.2	-17,967百万円	0.5%	5,788	23,755	平成29年度
	【感度分析】 交通量: 0.2~0.3 事業費: 0.2~0.3 事業期間: 0.2~0.3					
残事業	0.6	-4,055百万円	1.8%	5,788	9,844	平成29年度
	【感度分析】 交通量: 0.6~0.7 事業費: 0.5~0.7 事業期間: 0.5~0.6					

市道幕張215号線のB/Cは、総費用(C)が大きいため、全体0.2、残事業0.6 1.0と低い結果となっている。

(4) 事業の効果等

・踏切事故の解消による社会的損失(人的被害)及び経済的損失(鉄道遅延)が解消される。
 ・南北の地区分断の解消 ・緊急車両の通行円滑化 ・医療施設や商業施設への所要時間短縮による利便性向上

(5) 総事業費の推移

年度	全体事業	当初	平成29年度(見込)		平成30年度以降(残事業)
工事	870m 18,500百万円	0m 6,600百万円	530m 4,400百万円		340m 14,100百万円
用地	9,050m ² 3,300百万円	0m ² 3,300百万円	9,050m ² 3,300百万円		0m ² 0百万円
その他	-	-	-		-
事業費計	21,800百万円	9,900百万円	7,700百万円		14,100百万円
進捗率 (累積)	事業費	-	35.3%		64.7%
	用地(面積)	-	100.0%		0.0%
	工事(延長)	-	60.9%		39.1%

事業の進捗状況	<p>(1) 用地取得は完了。道路整備(地上部)は530m完成し、地区の生活道路として供用している。地上部から鉄道交差部への擦り付け部である掘削部は、一部擁壁を築造している。</p> <p>(2) 地下立体交差化工事として、下記工事を実施し、残事業として82mのボックス築造工事が残っている。 発進・到達立坑の築造、 JR留置線の桁受用角形鋼管の設置 JR留置線擁壁基礎杭撤去</p> <p>(3) 平成23年度に工事の一時中断に伴い、下記の安全対策を実施している。 立坑の埋戻し、 JR留置線擁壁基礎杭の撤去部分を流動化処理土で充填</p>
---------	--

事業が長期化している理由	<p>・平成18年度 都内同種工事の事故を受け、鉄道側の安全基準が見直され、作業時間の短縮が余儀なくされた。(昼間 夜間3hのみ施工)</p> <p>・平成21年度 事業費が増額(99 154億円)</p> <p>・平成23年度 断面を縮小しコスト縮減(154 137億円)を図る。 この計画にて、平成28年度に事業を再開することを地元へ説明了解を得て、工事を一時中断した。</p> <p>・平成27年度 事業再開に向けた詳細設計の結果、下記内容が判明したため、現計画では事業計画が困難な状況となる。 更なる全体事業費の増額(137 218億円) (理由)・鉄道交差部の施工条件の変更(機械 人力) ・近年の人件費・資材の高騰 施工期間の長期化(7 15年)</p> <p>以上から、当初計画から大幅に工事費が増大し、工期が長期化したことにより、現時点では工事再開が困難な状況となっている。</p>
--------------	--

3 残事業の内容及び事業の進捗の見込み

残事業については、JR総武線・京成千葉線との現況平面交差区間(82m)を含む道路延長340mの施工となる。しかしながら、残事業費141億円の現計画での事業継続は困難であることから、コストの縮減が必要である。

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性

構造変更については、地上立体交差や更なる断面縮小等を検討したが、変更は困難である。また施工方法の変更については、現行の工法以外を検討したが、実績や経済性から変更が困難である。

5 対応方針（案）及びその理由

対応方針(案)		中断
理由	<ul style="list-style-type: none">・費用対効果は低いものの、花立踏切は、「開かずの踏切」であり、踏切を除却するために立体交差化すべき踏切道として、踏切道改良促進法による指定を受けている。・幕張215号線は、住宅が密集し道路が狭隘である当該地区において、地区の南北間の防災活動の軸として緊急時・災害時における緊急車両の通行ルートとして活用され、また緊急輸送道路である(都)美浜長作町線の平行路線としてリダンダンシーの機能を有する道路である。・施工時間及び施工方法の制限により幕張215号線の事業費が増大し、現時点では工事再開が困難であるため、将来の技術革新による大幅なコスト縮減を期待すると共に、海側への延伸等により効果を上げる手法を併せて検討する必要がある。・幕張本郷松波線が整備され、美浜長作町線へ接続することにより、当該地区において南北分断の一定の改善がなされ、更に地区の問題である幕張189号線等の生活道路への交通集中は改善される。・以上から、市道幕張215号線の立体交差事業を中断とし幕張215号線の立体交差事業の再開用途は、幕張本郷松波線の整備完了後とする。	

添付書類
位置図

3 - 1ページ