

# 事業再評価

---

社会資本整備総合交付金事業

習志野都市計画道路3・3・3号 藤崎茜浜線

平成26年11月13日

千葉県 県土整備部 道路整備課

---

---

# 目次

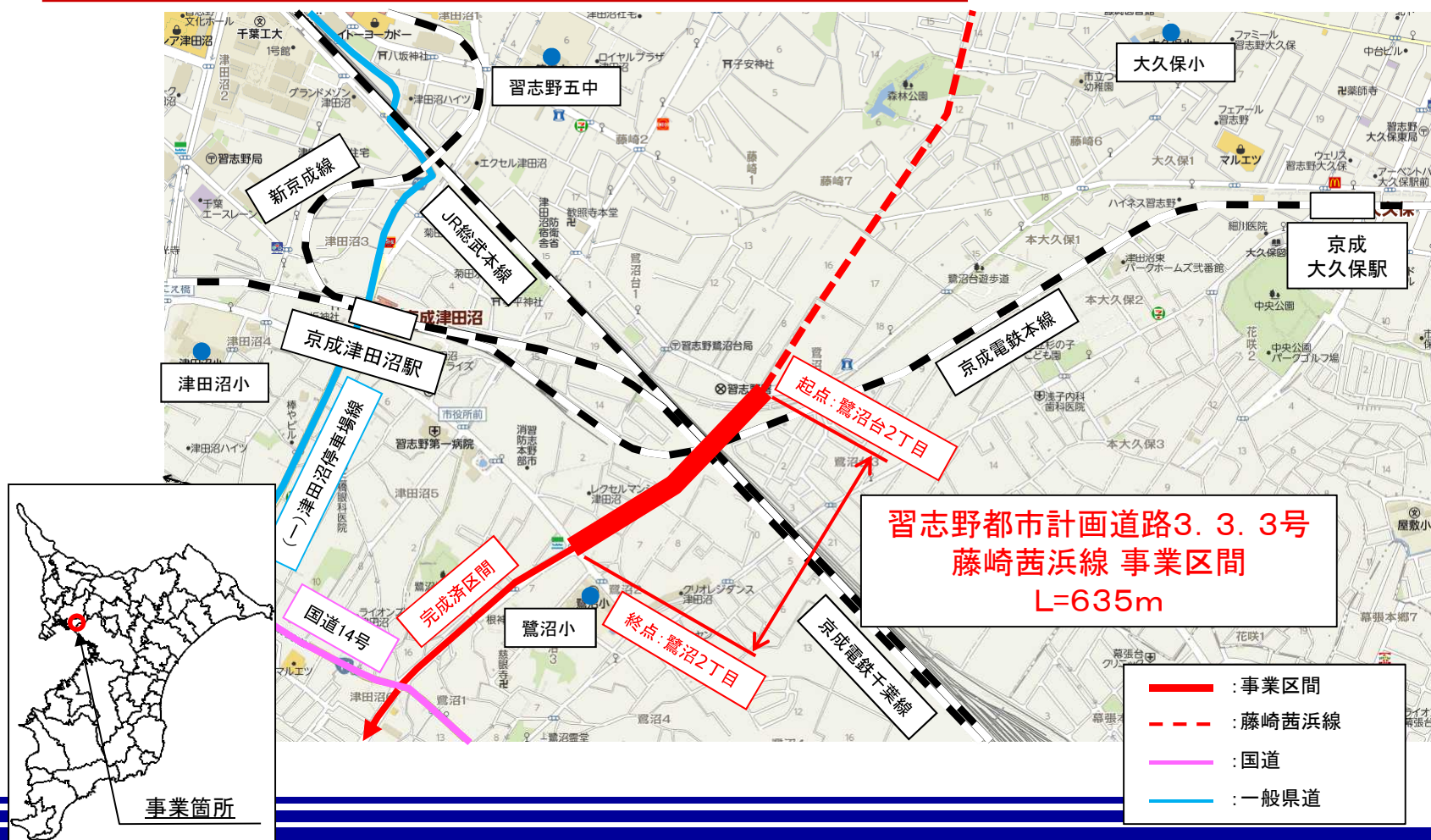
---

1. 事業の概要
2. 事業の状況
3. 事業の必要性
4. 整備効果
5. 事業投資効果
6. コスト縮減
7. 対応方針(案)

# 1. 事業の概要

## (1)事業の目的

習志野都市計画道路3・3・3号 藤崎茜浜線 位置図



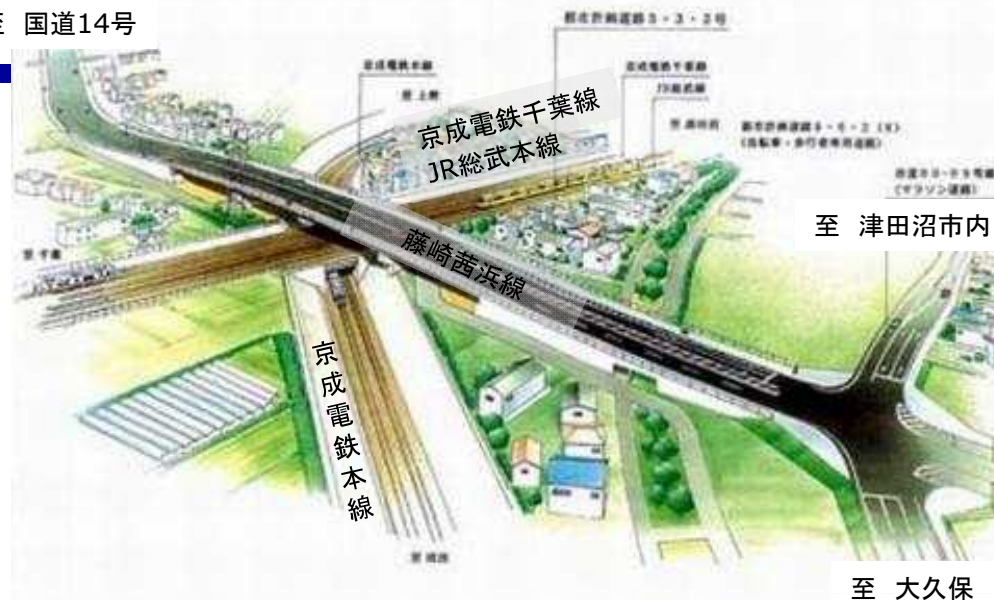
# 1. 事業の概要

## (2)事業内容

- ・事業区間 : 習志野市鷺沼台2丁目  
~ 鷺沼2丁目
- ・事業延長 : L=635m
- ・幅員 : W=22m~40m
- ・道路規格 : 第4種第1級
- ・設計速度 : 60km/h ・車線数 : 4車線
- ・事業期間 : 平成9年度~平成31年度

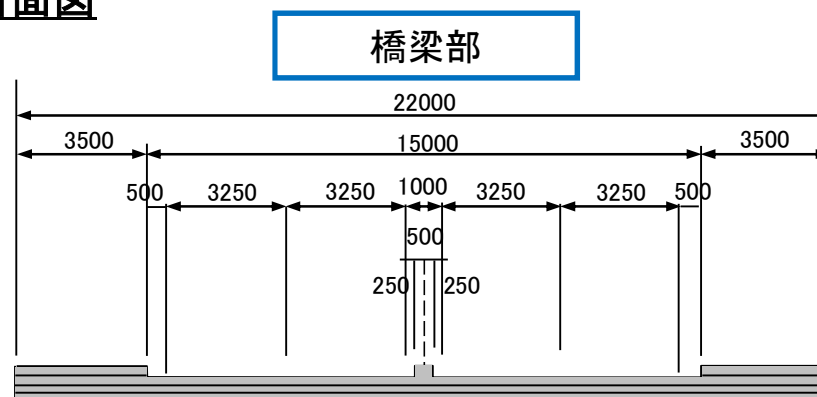
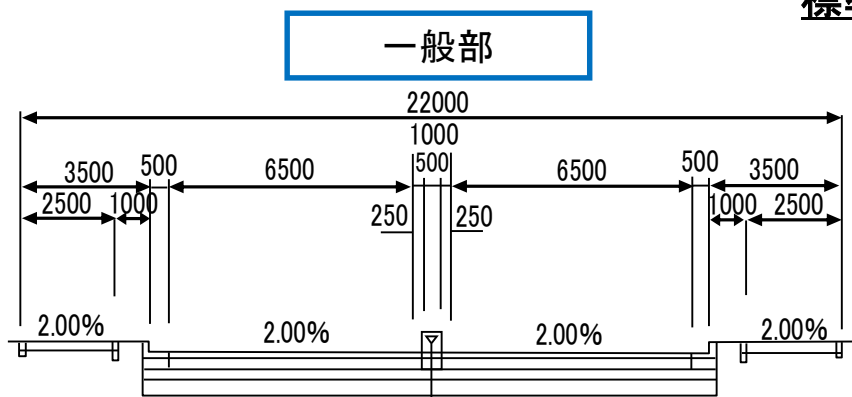
### 完成予想図

至 国道14号



### 横断面構成

### 標準断面図



## 2. 事業の状況

---

### □ 事業経緯

平成9年度	事業着手
平成10年度	用地着手
平成25年度	工事着手
平成31年度	供用開始

### □ 事業費

全体事業費 : 68.5億円

投資済み事業費 : 38.7億円 (進捗率57%)

※平成26年度末予定

### □ 用地面積

用地計画面積 : 14,170.00m<sup>2</sup>

用地取得面積 : 13,028.36m<sup>2</sup> (進捗率92%)

※平成26年度末予定

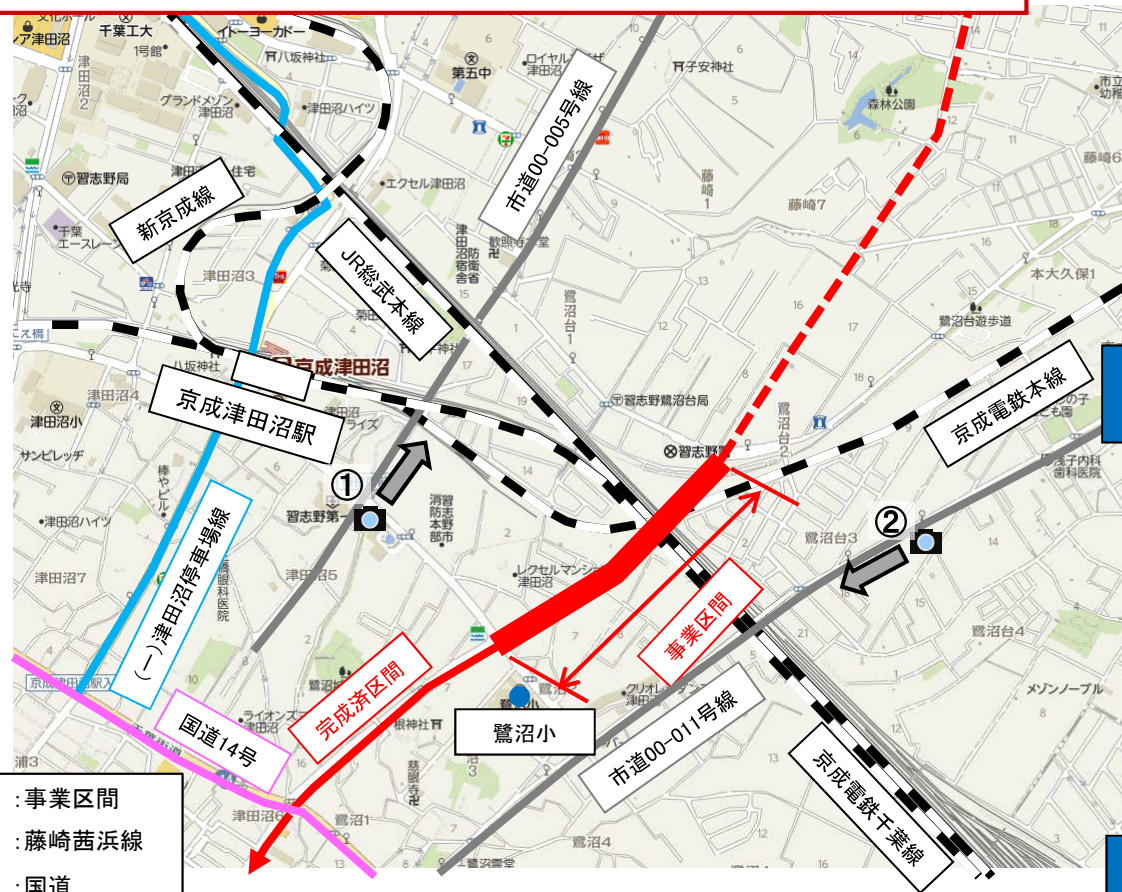




# 3. 事業の必要性

## (2) 渋滞状況

習志野都市計画道路3・3・3号 藤崎茜浜線 位置図



京成本線との踏切が交通の流れを分断し、慢性的な交通渋滞となっている。



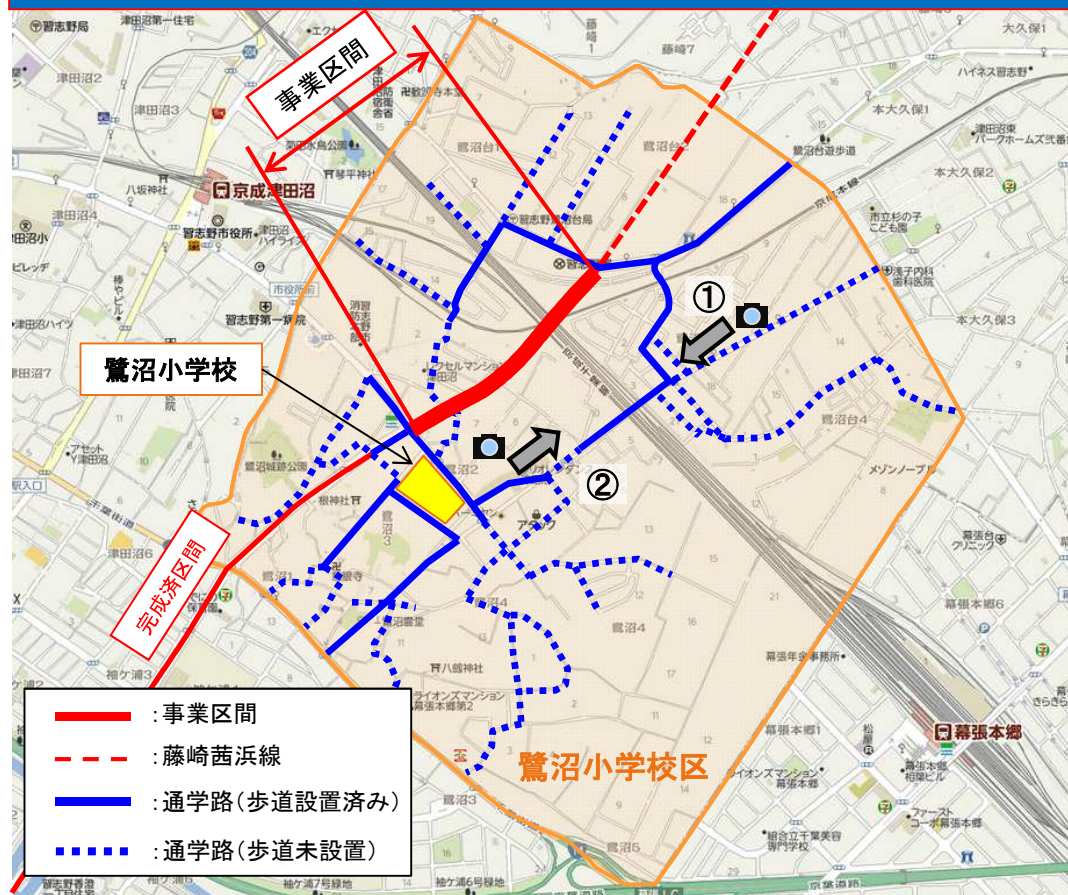
バス路線となっている上、朝夕の交通量が多いため、交通混雑が生じている。



# 3. 事業の必要性

## (3) 歩道設置状況

鷺沼小学校校区の通学路には、歩道が設置されていない区間が多く、交通量も多いため、安全性の向上が求められている。





## 4. 整備効果

### (1) 渋滞緩和、走行性の向上

京成津田沼第1号踏切(市道00-005号線)

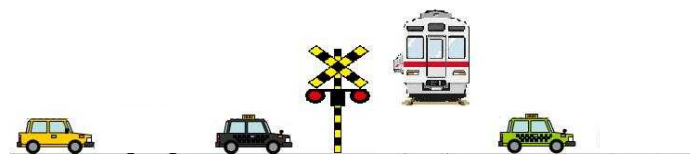


整備前

自動車交通量 10,100台/日      踏切遮断時間 8.4時間/日

踏切自動車交通遮断量 84,840台時/日 > 50,000台時/日

自動車ボトルネック踏切



整備後

自動車交通量 約1,000台/日\*      踏切遮断時間 8.4時間/日

踏切自動車交通遮断量 約8,400台時/日 < 50,000台時/日

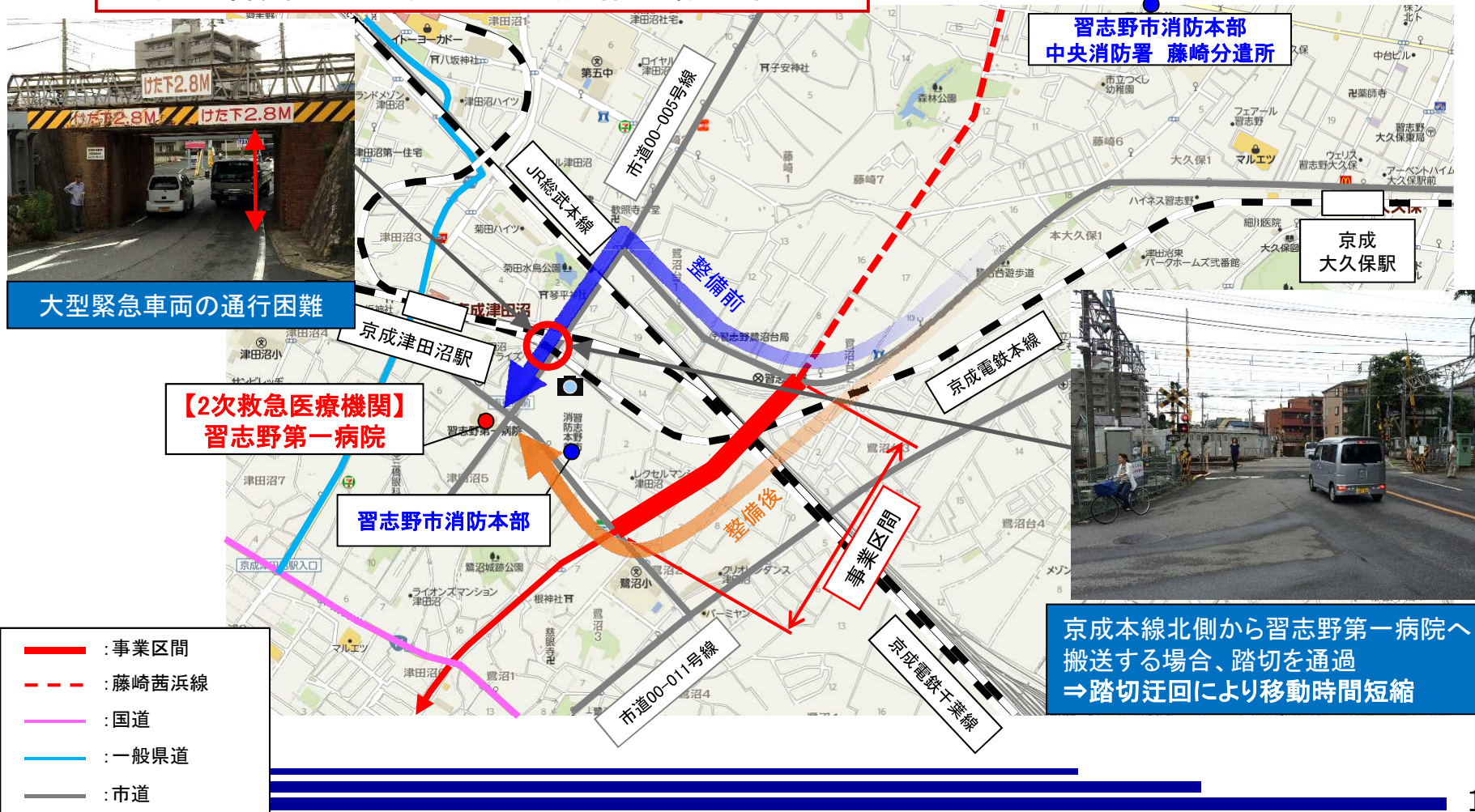
自動車ボトルネック踏切の解消

\* H42交通量推計より

# 4. 整備効果

## (2) 緊急車両の移動時間短縮

習志野都市計画道路3・3・3号 藤崎茜浜線 位置図



## 4. 整備効果

### (3)安全性の向上

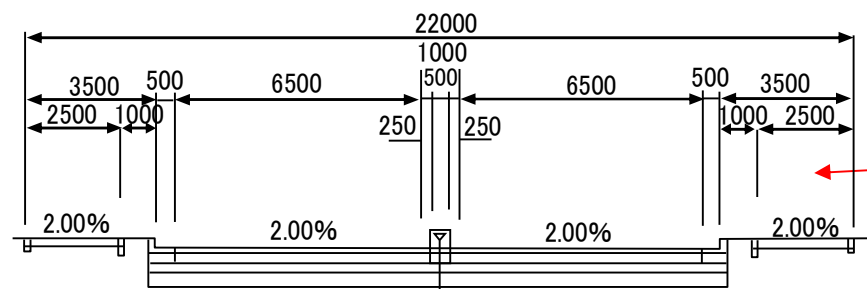
現況(市道00-005号線)



現況(市道00-011号線)



標準断面図



● 歩道の設置により  
歩行者の安全性が向上



## 4. 整備効果

### (4)防災機能の向上

#### 整備効果

・幅員22.0mで整備することにより防災機能が向上する。

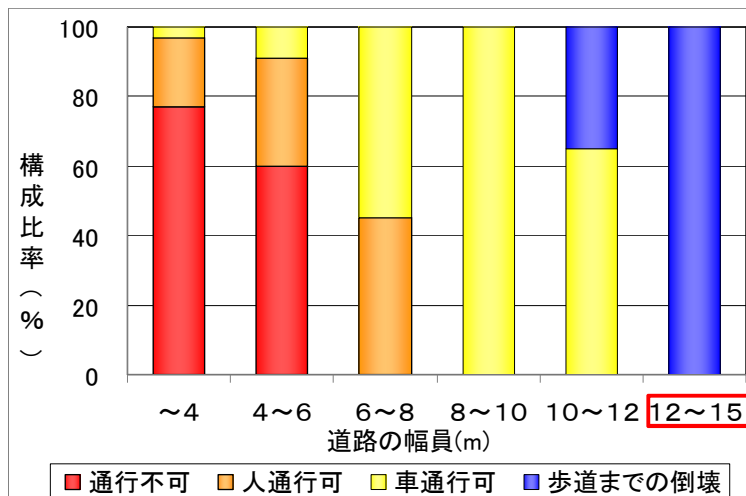
#### ①緊急時の車両通行の確保

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、防災機能が向上

#### ②火災時の延焼遮断

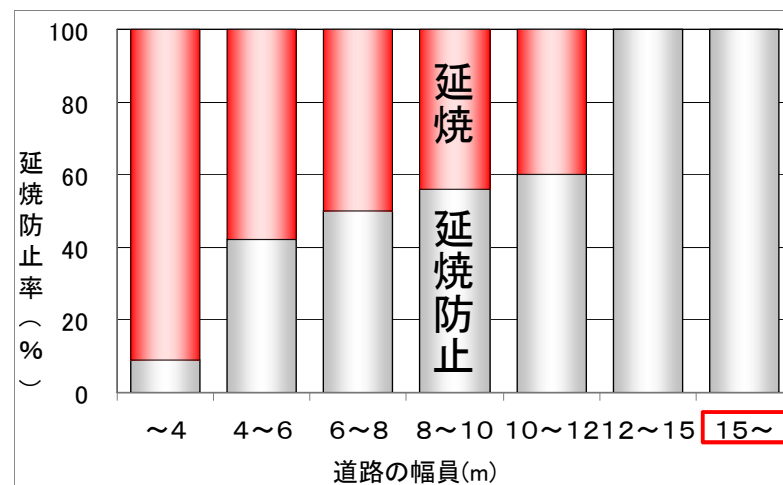
12m以上の幅員で火災時の延焼を遮断でき、防災機能が向上

阪神・淡路大震災における道路幅員と道路閉塞との関係



車道通行可: 車道に倒壊建築物は存在するが通行可能  
歩道までの倒壊: 歩道に倒壊建築物は存在するが車道は影響なし  
(資料)都市防災実務ハンドブック 地震防災編

阪神・淡路大震災における道路幅員と延焼防止率の関係



(資料)道路構造令の解説と運用

# 5. 事業投資効果

## (1)費用便益比の算定 ■ 便益算定フロー図

### ■費用および便益算定の前提

基準年次 : 平成26年度  
検討年数 : 供用後50年間  
社会的割引率 : 4%

### 費用便益分析マニュアル

平成20年11月  
国土交通省  
道路局、都市・地域整備局

### ■便益の算定

- 走行時間短縮便益
- 走行経費減少便益
- 交通事故減少便益

### ■費用の算定

道路整備に  
要する事業費

道路維持管理  
に要する費用

### ■現在価値の算定

便益の現在価値 (B)

費用の現在価値 (C)

社会的割引率

費用便益分析の実施 (B/C)

# 5. 事業投資効果

## (2) 費用便益比

### ■事業の投資効果

【全体事業費】平成31年度供用時

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)  2.3
	169億円	6億円	4.0億円	179億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	78億円	0.3億円		78億円	

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

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。



## 6. コスト縮減(1)

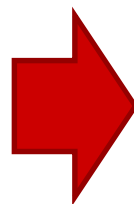
---

### □ 施設の長寿命化によるライフサイクルコストの低減

- ・道路照明灯におけるLEDの採用により、ライフサイクルコストを縮減



ナトリウム灯



白色LED

## 6. コスト縮減(2)

### □ 資源の有効活用による処理費用の縮減と環境対策

- ・残土の他事業への流用により、残土処理費用を縮減



建設発生土の流用



掘削土砂の流用

## 7. 対応方針(案)

**事業を継続し、効果の早期発現を目指す**

### 【理由】

- 費用便益比(B/C) ⇒ 『 2.3 』
- 整備効果
  - ・交通の転換による周辺道路の渋滞緩和・走行性の向上
  - ・緊急車両の移動時間短縮
  - ・歩道利用者の安全性の向上
  - ・防災機能の向上
- 用地取得の進捗状況 9割以上