

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

千葉県 県土整備部 道路整備課

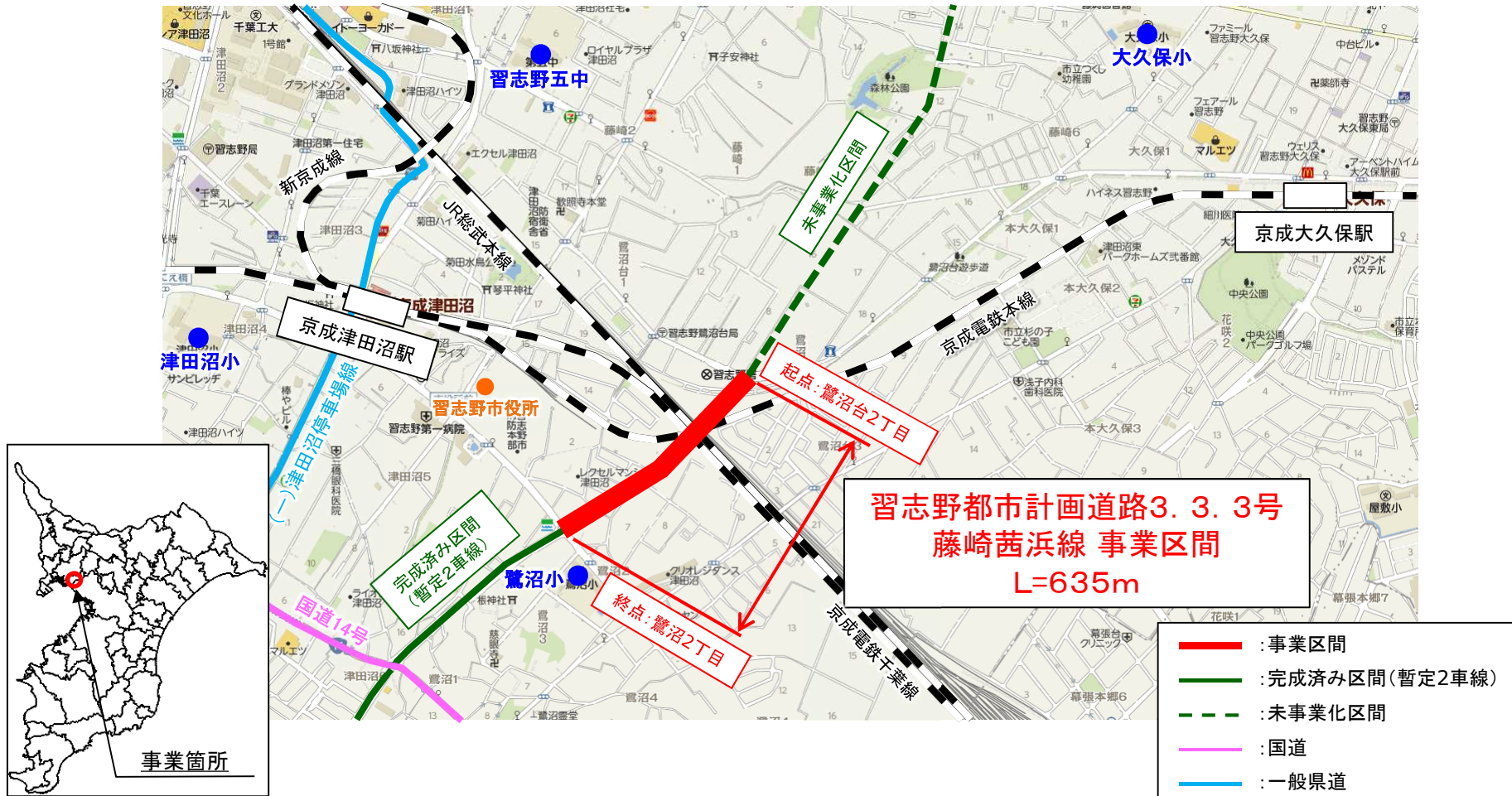
目次

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. コスト縮減
6. 事業投資効果
7. 対応方針(案)

1. 事業の概要

(1)事業の位置

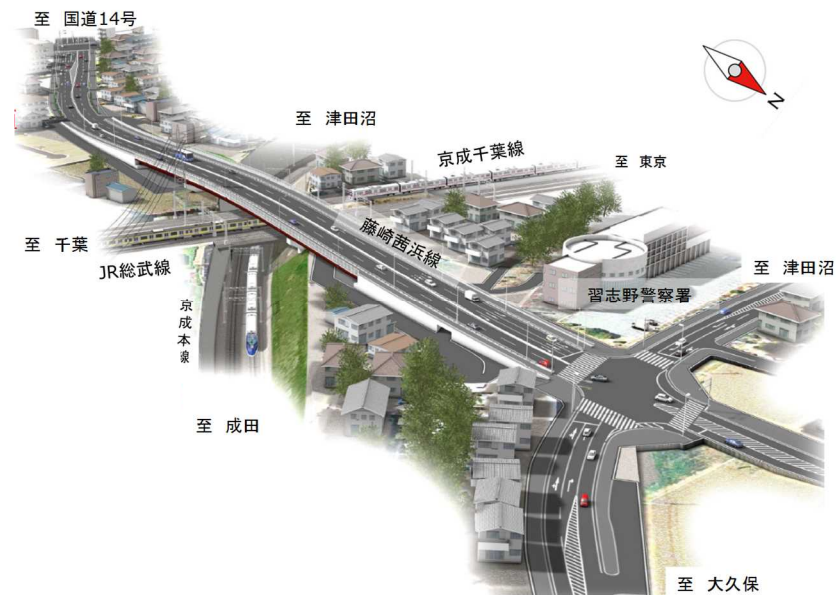
習志野都市計画道路3・3・3号 藤崎茜浜線 位置図



1. 事業の概要

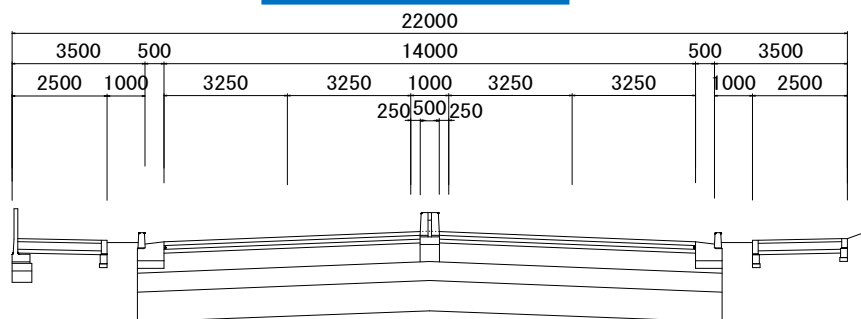
(2)事業内容

- ・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(前回)
 平成9年度~平成37年度(変更)
- ・事業費 : 69億円(前回)
 150億円(変更)

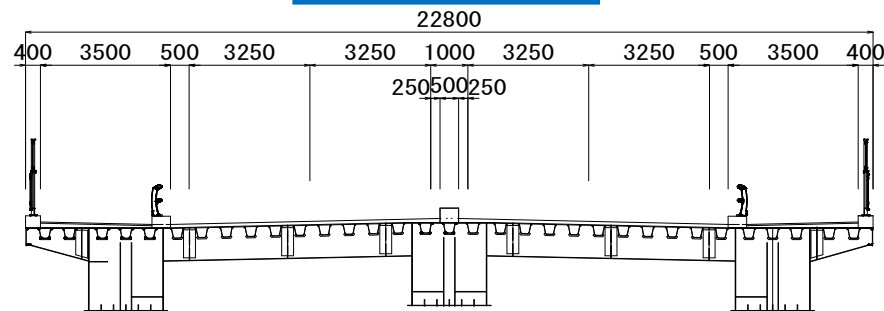


標準断面図

一般部



橋梁部

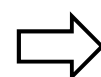


1. 事業の概要

(3) 事業計画の変更

平成30年度末までに、事業費と工期の変更について、認可変更を行う予定。

- | | |
|---------------------------|------|
| ・下部工の夜間施工の作業量等による増額(鉄道敷内) | 16億円 |
| ・上部工の安全対策等による増額(鉄道敷内) | 42億円 |
| ・鉄道施設支障移転の追加による増額(鉄道敷内) | 20億円 |
| ・労務単価の増額 | 3億円 |



事業費の変更(69億円→150億円)

- | | |
|------------------------|----|
| ・鉄道事業者との施行区分等の協議に要した期間 | 1年 |
| ・鉄道事業者の設計検討に要した期間 | 2年 |
| ・鉄道施設支障移転の追加による期間 | 1年 |
| ・跨線橋工事の施工検討結果に伴う期間 | 2年 |



工期の変更(平成31年度→平成37年度)

2. 事業の状況

■事業経緯

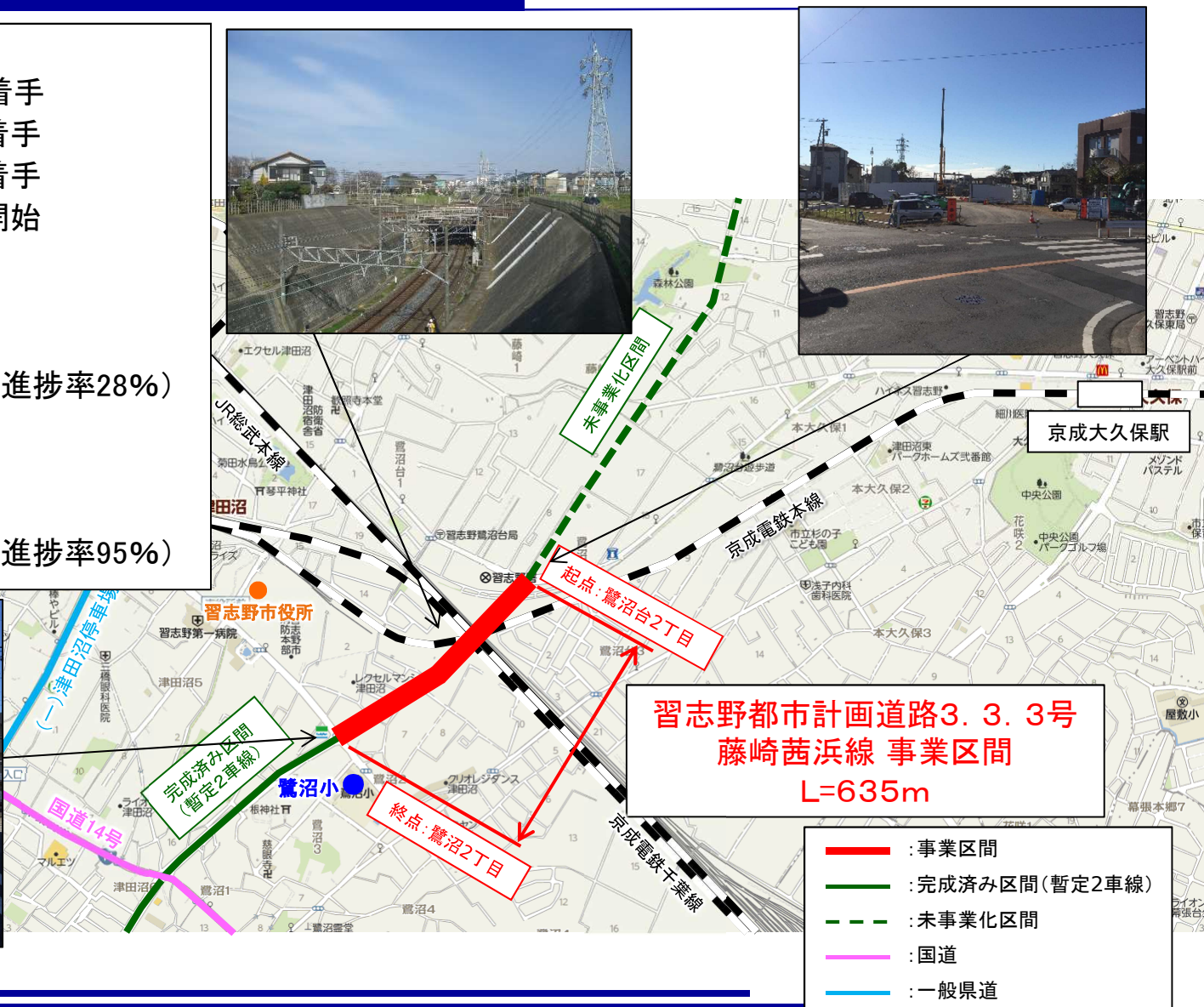
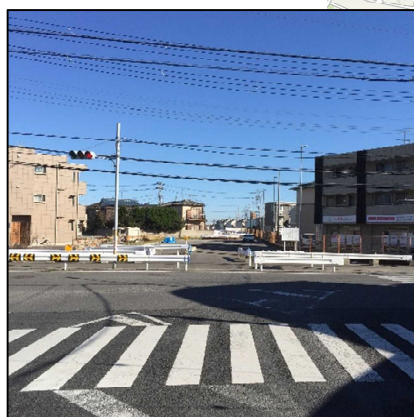
平成 9年度	事業着手
平成10年度	用地着手
平成25年度	工事着手
平成37年度	供用開始

■事業費

全体事業費 : 150億円
 投資済み事業費: 42億円(進捗率28%)

■用地面積

用地計画面積: 15,261 m²
 用地取得面積: 14,422 m²(進捗率95%)



3. 事業の必要性

(1) 渋滞状況

【①方向】

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。



朝



夕

【②方向】

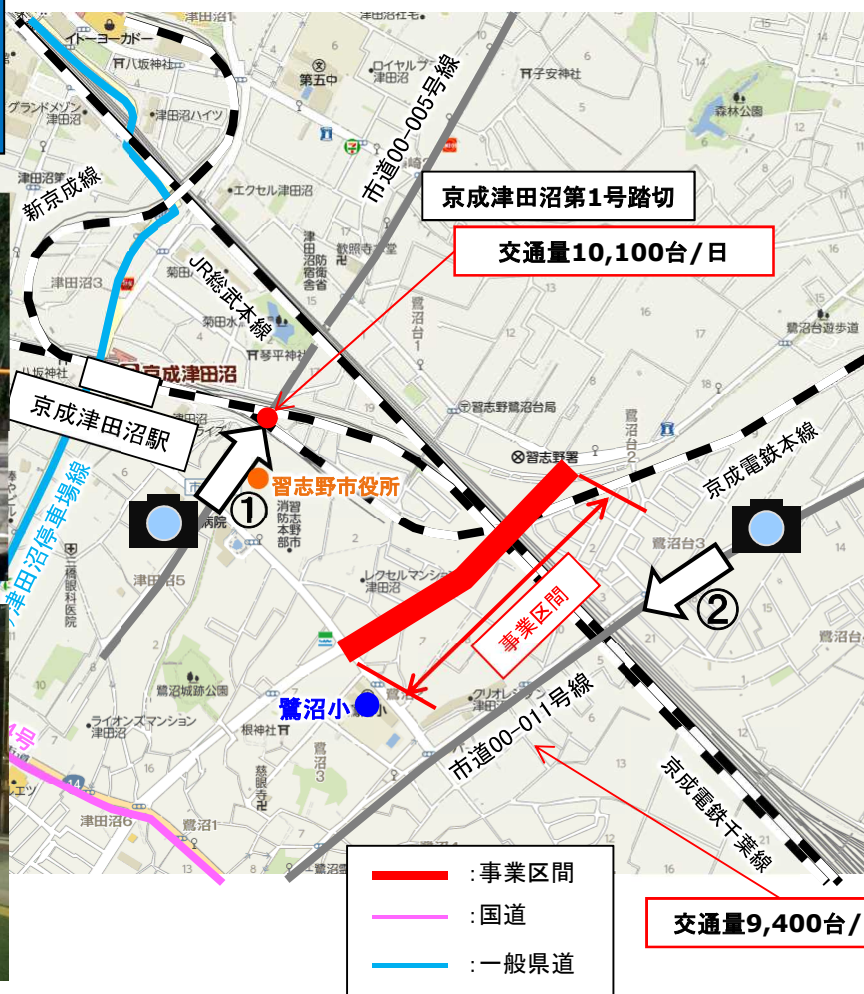
バス路線となっている上、朝夕の交通量が多いため、交通混雑が生じている。



朝



夕



3. 事業の必要性

(2) 歩道設置状況

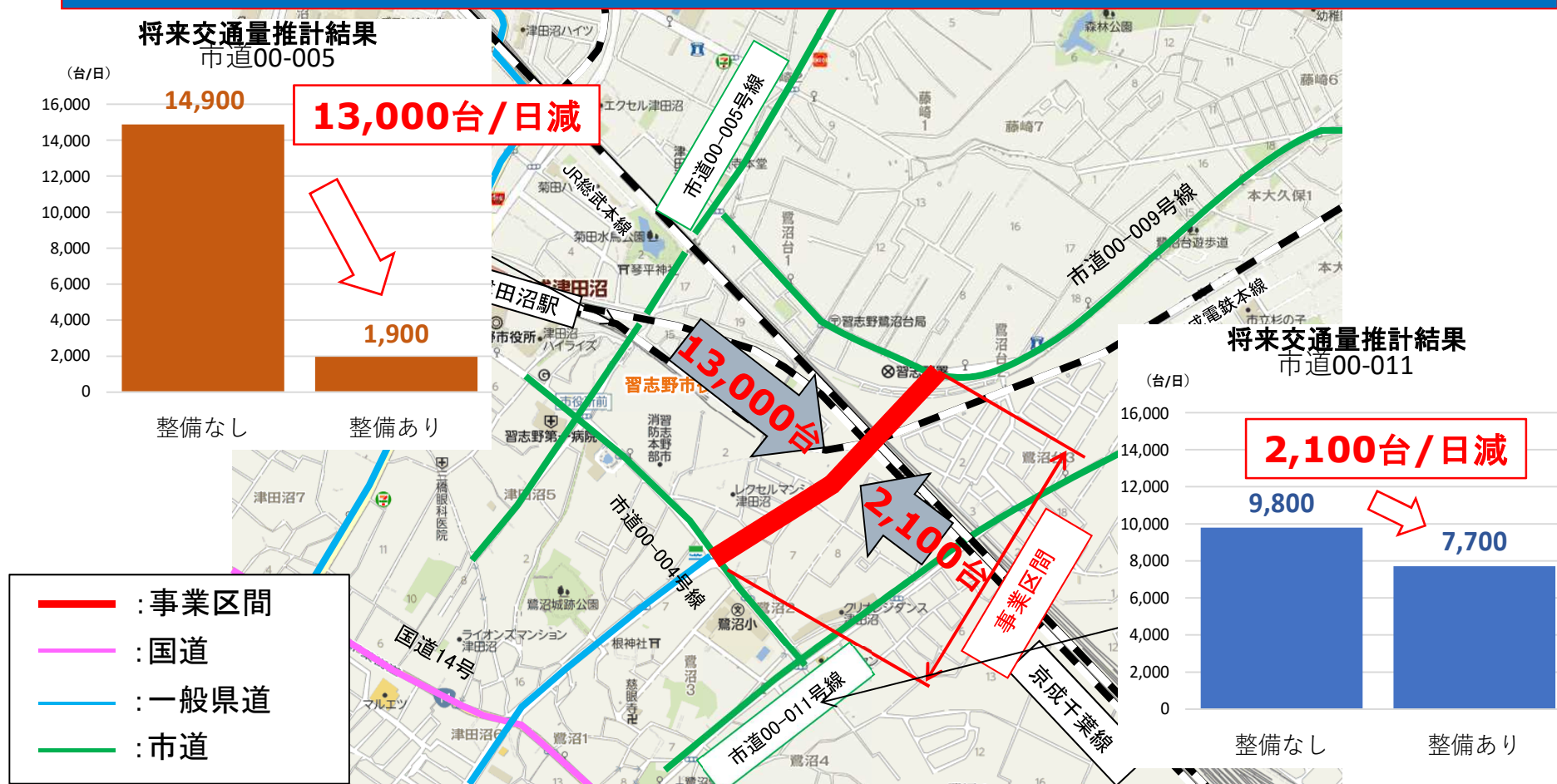
鷺沼小学校校区の通学路には、歩道が設置されていない区間が多く、交通量も多いため、安全性の向上が求められている。



4. 整備効果

(1) 渋滞緩和、走行性の向上

本路線の整備により自動車交通が転換され、平行市道の交通量が2,100～13,000台/日程度減少し、慢性的な混雑の緩和が期待される。



4. 整備効果

(2)安全性の向上

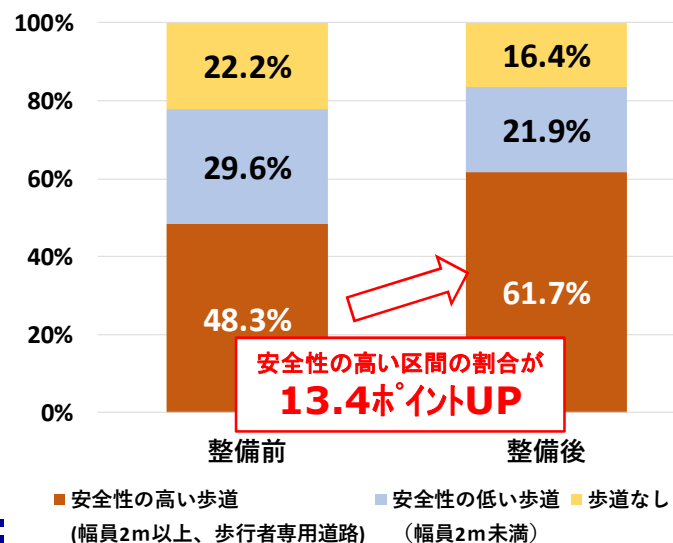


鷺沼台方面から鷺沼小学校へ向かう場合、必ず歩道の無い区間を通る。
 ⇒歩道の設置により、児童の安全性が向上



歩道設置区間でも2.0m以下の歩道の区間も多い。
 ⇒整備により、安全性の高い歩道の割合が増加する。

左図の通学路(濃線部)の歩道状況割合



4. 整備効果

(3) 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

習志野市消防本部
中央消防署 藤崎分遣所



大型緊急車両の通行困難



京成本線北側から習志野第一病院へ搬送する場合、踏切を通過



【2次救急医療機関】
習志野第一病院

習志野市消防本部

鷺沼台2丁目付近～習志野第一病院



⇒踏切迂回により移動時間が最大21分短縮

- : 事業区間
- : 完成済み区間(暫定2車線)
- - - : 未事業化区間
- : 国道
- : 一般県道

5. コスト縮減(1)

建設発生土の工事間流用による縮減

- ・補強土壁(テールアルメ)内盛土を、近接地ストックヤードから工事間流用することにより縮減

2,200万円縮減



建設発生土の流用

盛土量 約7,000m³(補強土壁内盛土)
に対する施工費を縮減
購入土:2,640円/m³
工事間流用:1,061円/m³ ※掘削運搬費

5. コスト縮減(2)

仮設道路の設置費用の削減

- ・住宅地内の一般道路部を先行整備して、跨線橋工事の工事車両の進入道路として使用することで、仮設進入路の設置費を縮減



通常設置する仮設道路



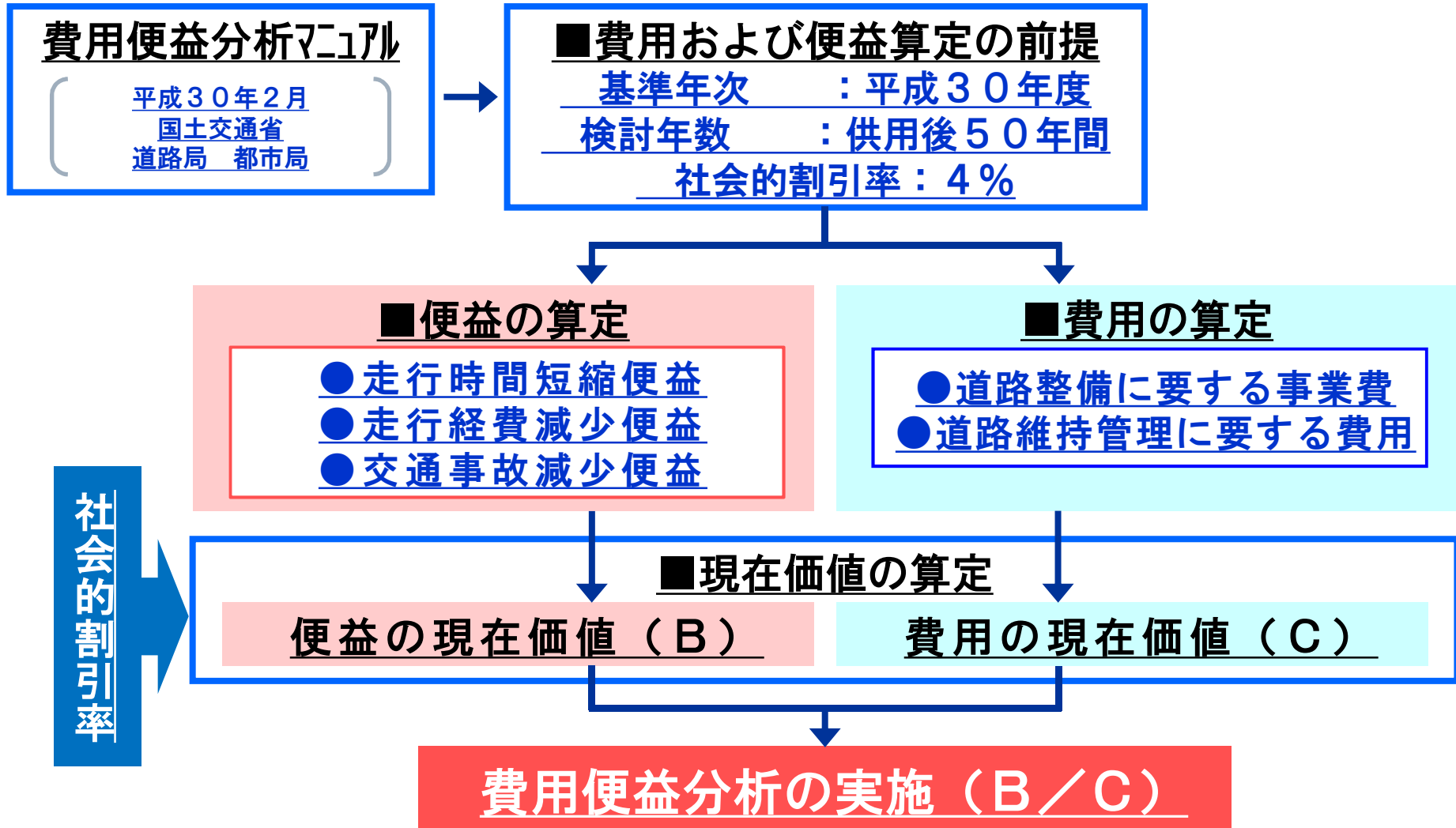
今回の対応

1,800万円縮減

仮設道路面積:幅7.5m×延長200m
=1,500m²に対する施工費を縮減
仮設道路施工:3,500円/m²
仮設道路撤去:1,160円/m²

6. 事業投資効果

(1) 費用便益比の算定方法



6. 事業投資効果

(2) 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)
	169億円	3億円	3.8億円	175億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2
	149億円		0.40億円	150億円	

【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)
	169億円	3億円	3.8億円	175億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.2
	81億円		0.40億円	82億円	

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。(維持管理費、交通時効減少便益を除く)

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。

6. 事業投資効果

(3) 費用便益比の算定結果

B/Cの 比較		前回再評価(H26)	今回評価(H30)
	費用便益マニュアル	平成20年11月版	平成30年2月版
	再評価対象延長	635m	635m
	基準年次	平成26年度	平成30年度
	完成予定年次	平成31年度	平成37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17年度道路交通センサス	平成22年度道路交通センサス
	交通量の推計時点	平成42年度	平成42年度
	計画交通量	19,400 台/日	21,900 台/日
	総便益 (B)	179 億円	175 億円
	総費用 (C)	78 億円	150 億円
	B/C	2.3	1.2

事業費の 比較		前回評価(H26)	今回評価(H30)	備考
	事業費	68.5 億円	149.9 億円	
	うち工事費	28.3 億円	113.1 億円	測量試験費等を含む
	うち用地補償費	40.2 億円	36.8 億円	

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】

事業全体

残事業費

○費用便益比(B/C) ⇒ 『1.2』

『2.2』

○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
- ・歩道利用者の安全性の向上
- ・緊急車両の移動時間短縮