

# 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 ふじさき 藤崎 あかねはま 茜浜線

令和8年2月2日

千葉県 県土整備部 道路整備課

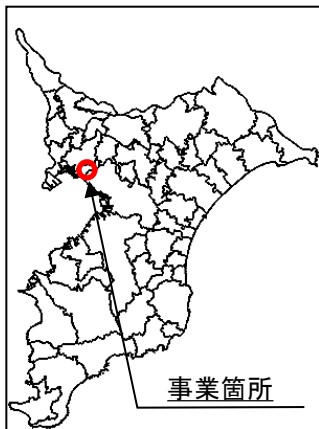
# 目次

---

1. 事業の概要
2. 事業の進捗状況
3. 事業の必要性
4. 事業の投資効果
5. コスト縮減
6. 対応方針(案)

## (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

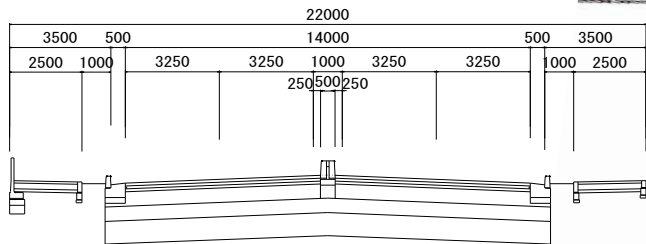


# 1. 事業の概要

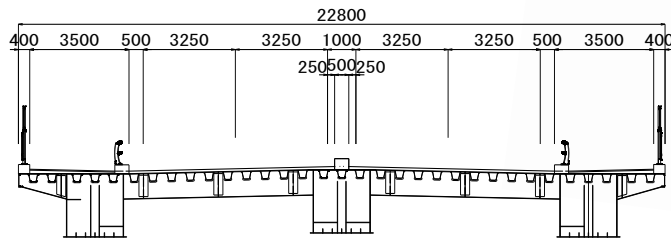
## (2)事業内容

標準断面図

一般部



橋梁部



- ・事業区間 : 習志野市鷺沼台2丁目  
~ 鷺沼2丁目
- ・事業延長 :  $L=635\text{m}$
- ・幅員 :  $W=22\text{m}\sim 40\text{m}$
- ・道路規格 : 第4種第1級
- ・設計速度 :  $60\text{km/h}$  ・車線数 : 4車線
- ・事業期間 : 平成9年度~令和10年度
- ・事業費 : 150億円

船橋方面

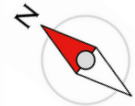
JR総武本線

成田方面

津田沼方面

京成本線

藤崎茜浜線



千葉方面

国道14号

東京方面

幕張方面



## 2. 事業の進捗状況(1)

### ■事業経緯

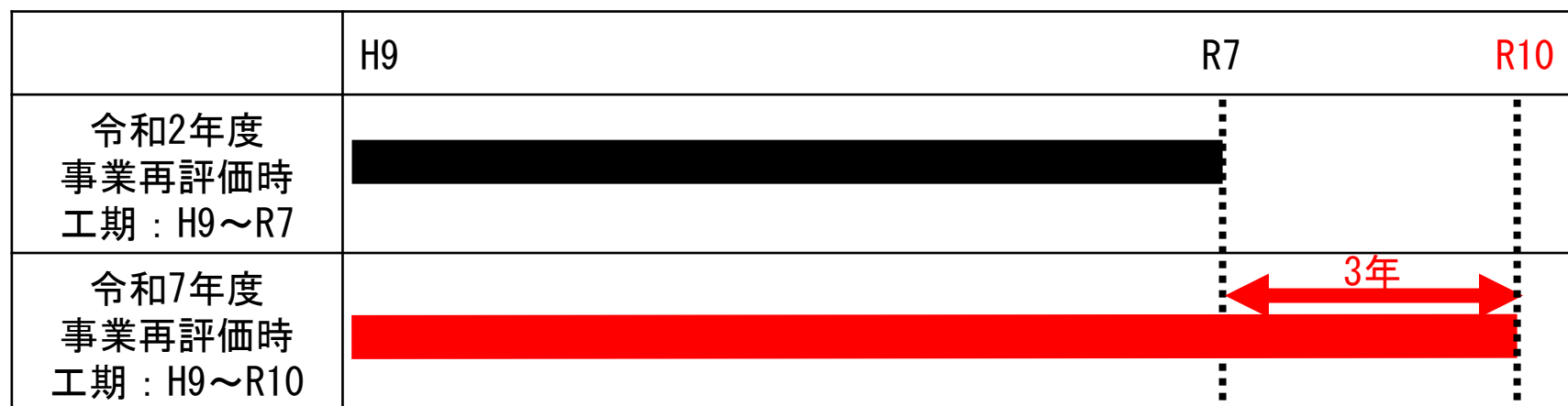
平成 9年度	事業着手
平成10年度	用地着手
平成25年度	工事着手
令和10年度	事業完了予定

### ■事業進捗

事業進捗率
88%(事業費ベース)
用地進捗率
95%(面積ベース)
【令和7年度末予定】



## 2. 事業の進捗状況(2)



R7現在

### 延伸理由

用地取得に不測の日数を要していることなどから、事業を延伸する。

### 対策

残る用地の取得を進め、事業期間までに事業が完了できるよう、用地取得や工事の進捗などについて、工程管理を図っていく。

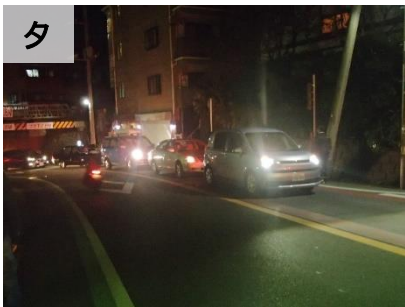


# 3. 事業の必要性

## (1) 渋滞状況

- ・現道は、踏切やバス停が円滑な交通の阻害となっており、市道00-005号線、市道00-011号線では渋滞が発生し、混雑度が1.24～1.82である。
- ・踏切自動車交通遮断量が68,877台時/日であり、ボトルネック踏切である。

【①方向】(市道00-005号線)  
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。



【②方向】(市道00-011号線)  
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。

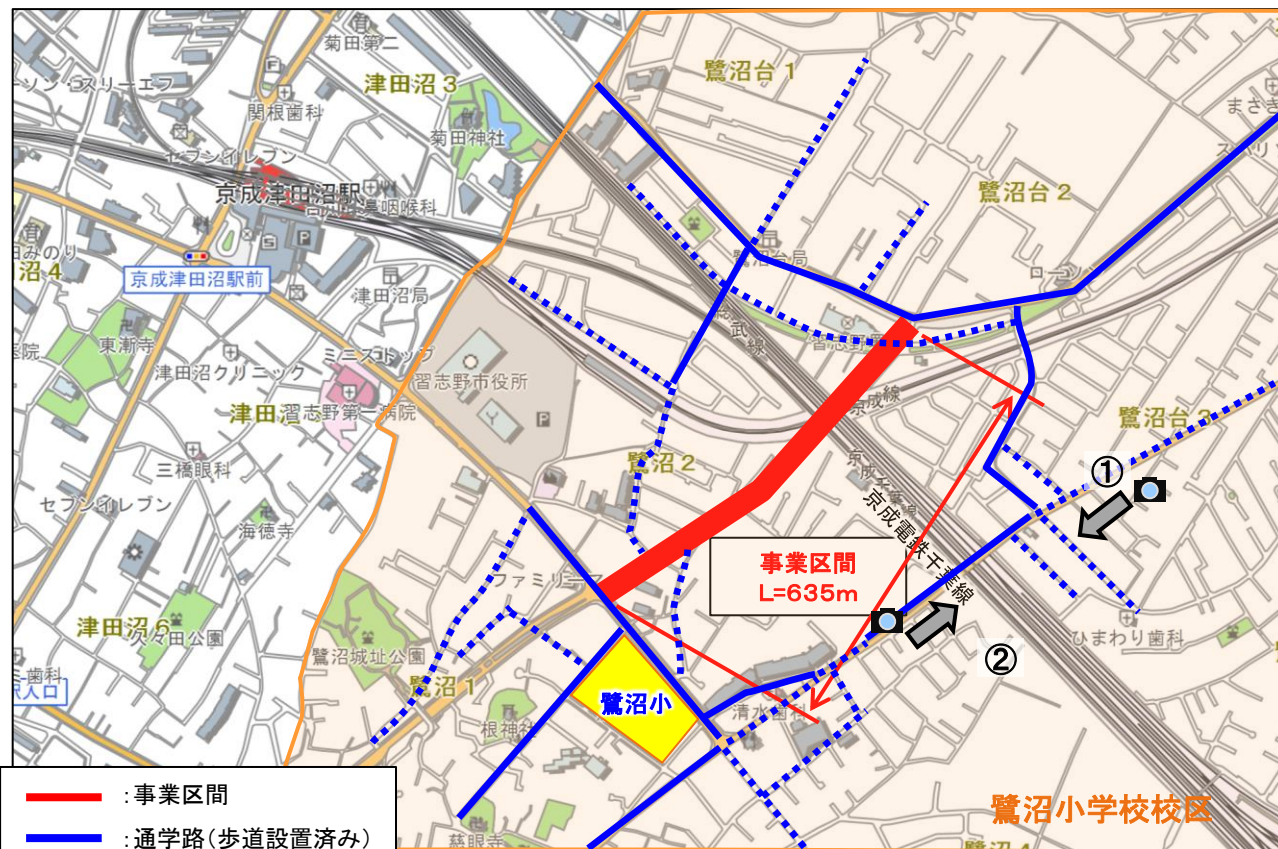




# 3. 事業の必要性

## (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. 事業投資効果

### (1) 費用便益比の算定方法

#### 費用便益分析マニュアル

令和7年8月  
国土交通省  
道路局 都市局

#### ■費用および便益算定の前提

基準年次 : 令和7年度

検討年数 : 供用後50年間

社会的割引率 : 4% (参考 : 2%、1%)

#### ■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
- 道路構造物の更新に要する費用

#### ■現在価値の算定

便益の現在価値 (B)

費用の現在価値 (C)

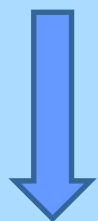
費用便益分析の実施 (B/C)

社会的割引率

## 4. 事業の投資効果

### (2) 便益の算定方法

交通流の推計



走行時間短縮便益

+

走行経費減少便益

+

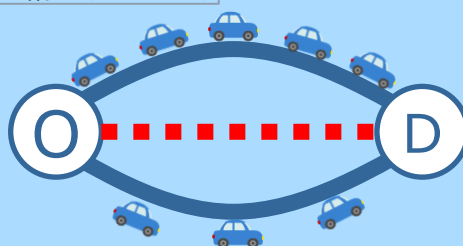
事故減少便益

||

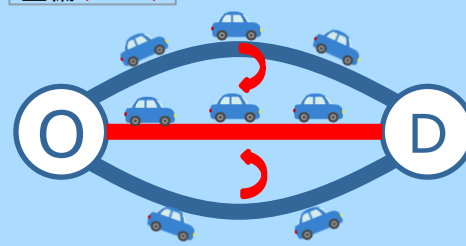
総便益 (B)

道路整備の有無によるそれぞれの交通量、走行速度等を推計

整備無 (without)



整備 (with)



= 道路整備無の走行時間の価値 - 道路整備有の走行時間の価値  
(without) (with)

= 道路整備無の走行経費 - 道路整備有の走行経費  
(without) (with)

= 道路整備無の交通事故損失額 - 道路整備有の交通事故損失額  
(without) (with)

## 4. 事業の投資効果

### (3) 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)
	2 2 4 億円	2 3 億円	3. 1 億円	2 5 0 億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1. 2
	2 0 9. 6 億円		0. 5 6 億円	2 1 0. 1 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)
	2 2 4 億円	2 3 億円	3. 1 億円	2 5 0 億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1 5. 4
	1 5. 6 億円		0. 5 6 億円	1 6. 2 億円	

基準年: 令和7年度

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。



## 4. 事業の投資効果

### (4) 費用便益比の算定結果

#### B/Cの 比較

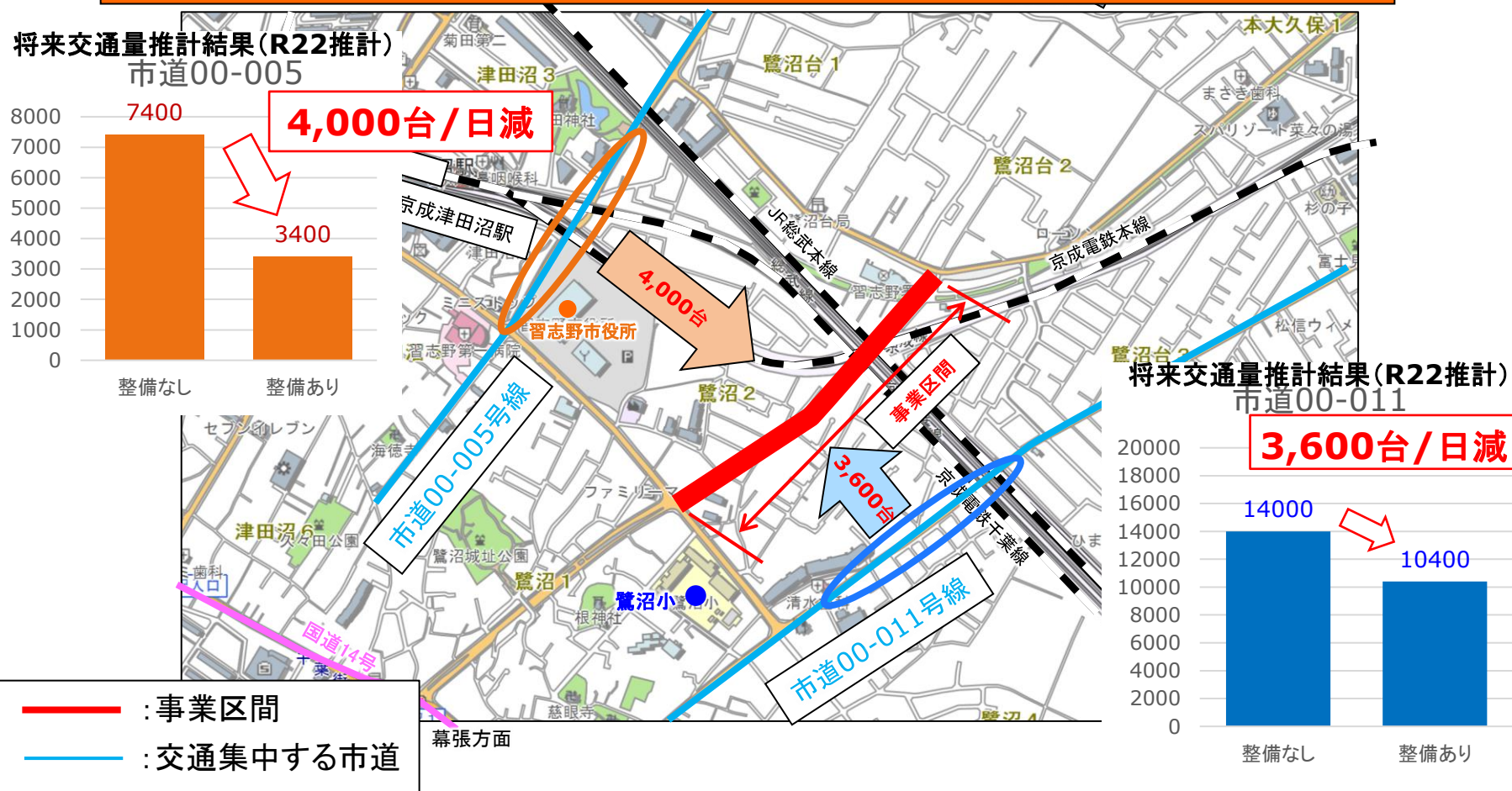
	今回評価(R7)	前回評価(R5)	備考
費用便益マニュアル	令和7年8月版	令和4年2月版	最新の原単位へ更新
対象延長	635m	635m	
基準年次	令和7年度	令和5年度	基準年次の更新
供用予定年次	令和10年度	令和7年度	用地取得の長期化
分析対象期間	供用後50年	供用後50年	
基礎データ	平成27年度 道路交通センサス	平成27年度 道路交通センサス	
交通量の推計時点	令和22年度	令和22年度	
計画交通量	19,400 台/日	19,400 台/日	
総便益(B)	250 億円	223 億円	基礎データの更新
総費用(C)	210 億円	184 億円	基準年次の更新
B/C	1.2	1.2	・1.9(社会的割引率2%) ・2.5(社会的割引率1%)

#### 事業費 の比較

	今回評価(R7)	前回評価(R5)	備考
事業費	149.9 億円	149.9 億円	変更なし

## (5) 渋滞緩和、走行性の向上

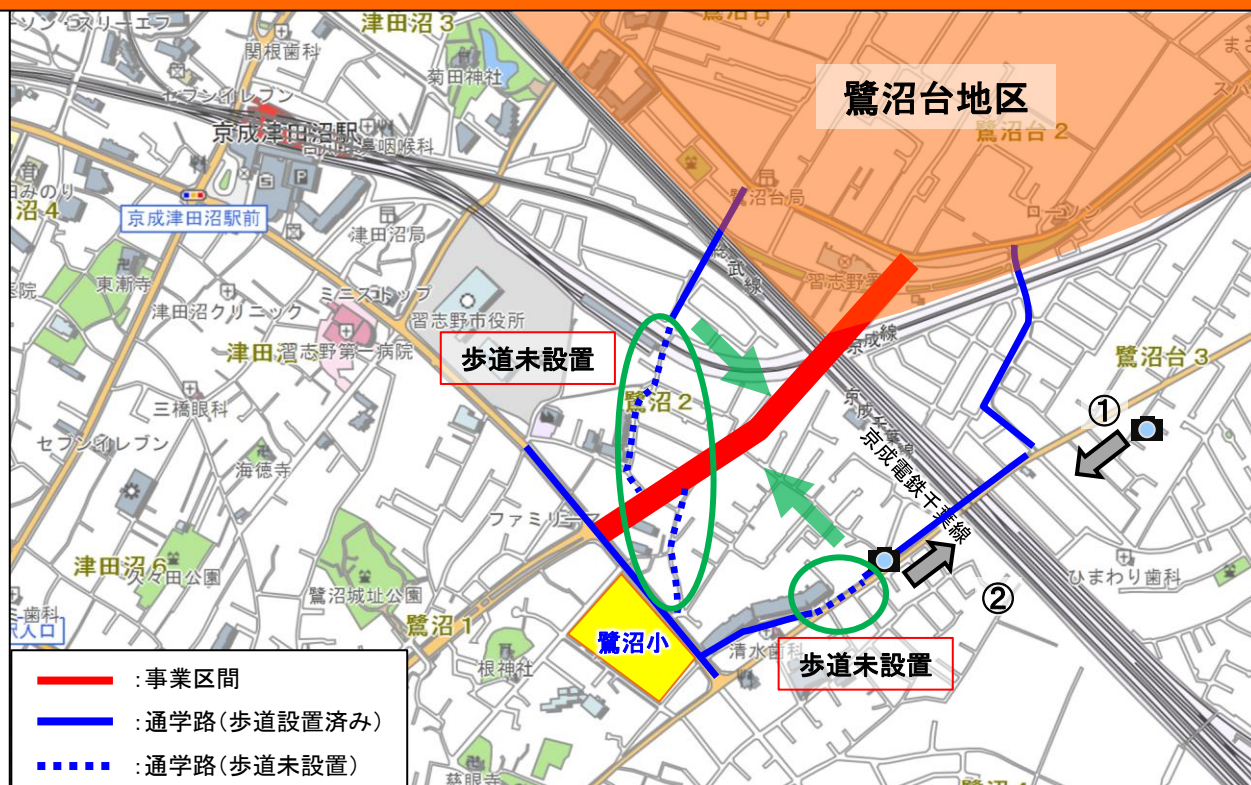
本路線の整備により自動車交通が転換され、平行市道の交通量が3,600～4,000台/日程度減少し、交通混雑の緩和が期待される。



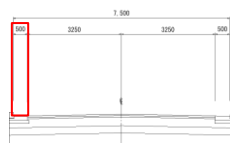
# 4. 事業の投資効果

## (6) 安全性の向上

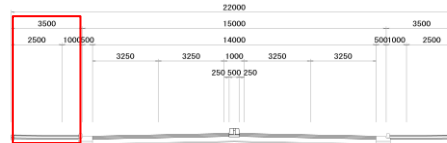
鷺沼台方面から鷺沼小学校へ向かう児童が通学路として歩道整備区間を利用することで、通学時の安全性が向上することが期待される



整備前



整備後





## 5. コスト縮減

---

### コスト縮減への取り組み

新技術・新工法の積極的な活用を図り、コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進していく。

## 6. 対応方針(案)

---

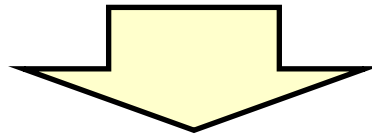
○費用便益比(B/C) ⇒ 『1. 2』

○整備効果

- ・交通の転換による周辺道路の渋滞緩和や移動時間の短縮
- ・周辺道路の交通の円滑化による交通事故の減少

【便益の算定に含まれていない効果】

- ・歩行者の安全性の向上



**事業を継続し、効果の早期発現を目指す**