

事業再評価

事業番号 2
千葉県 県土整備
公共事業評価審議会
平成25年度 第1回

社会資本整備総合交付金事業
習志野都市計画道路3・3・1号 東習志野実籾線

平成25年11月25日

千葉県 県土整備部 道路整備課

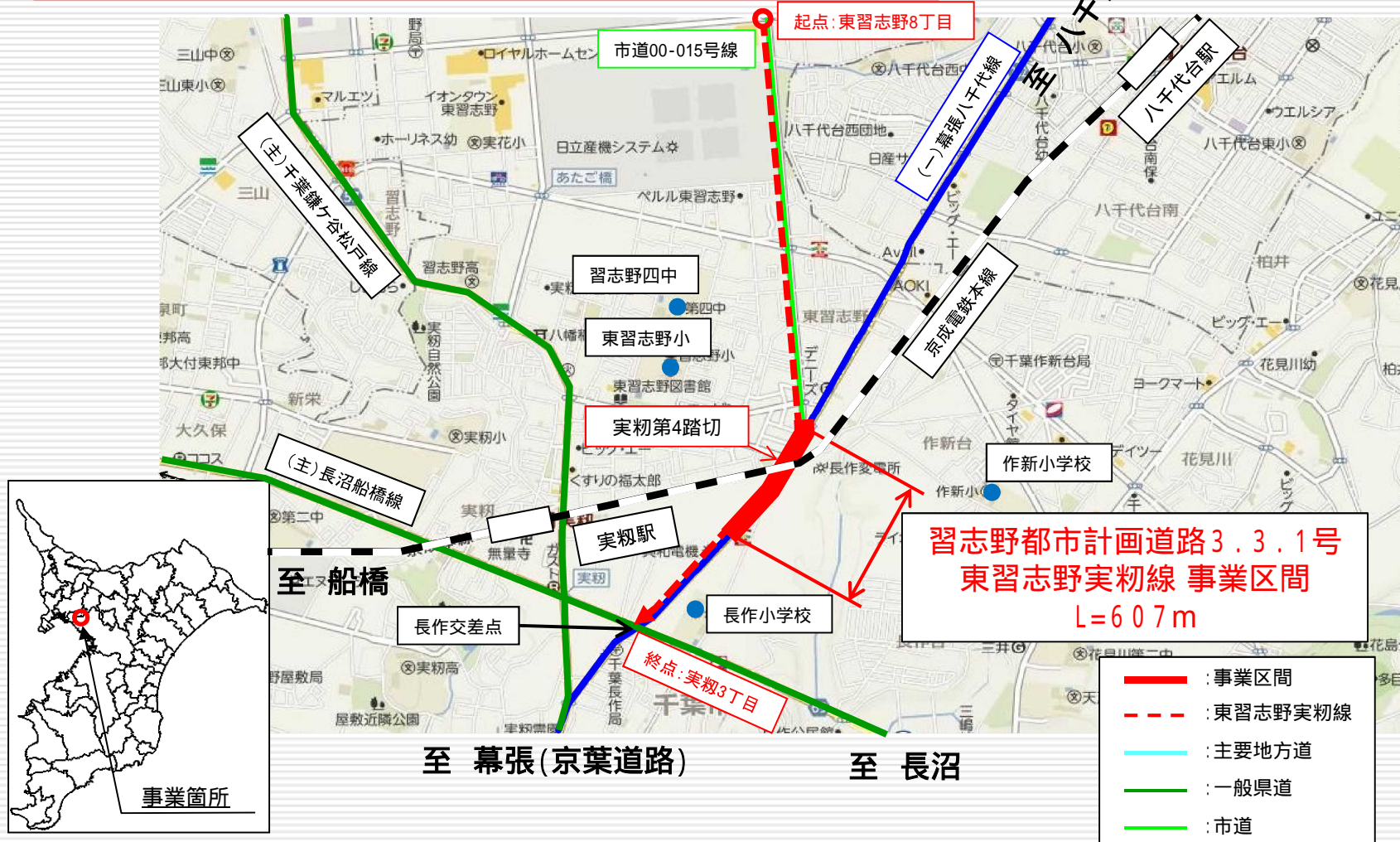
目次

- 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・1号 東習志野実朶線 位置図



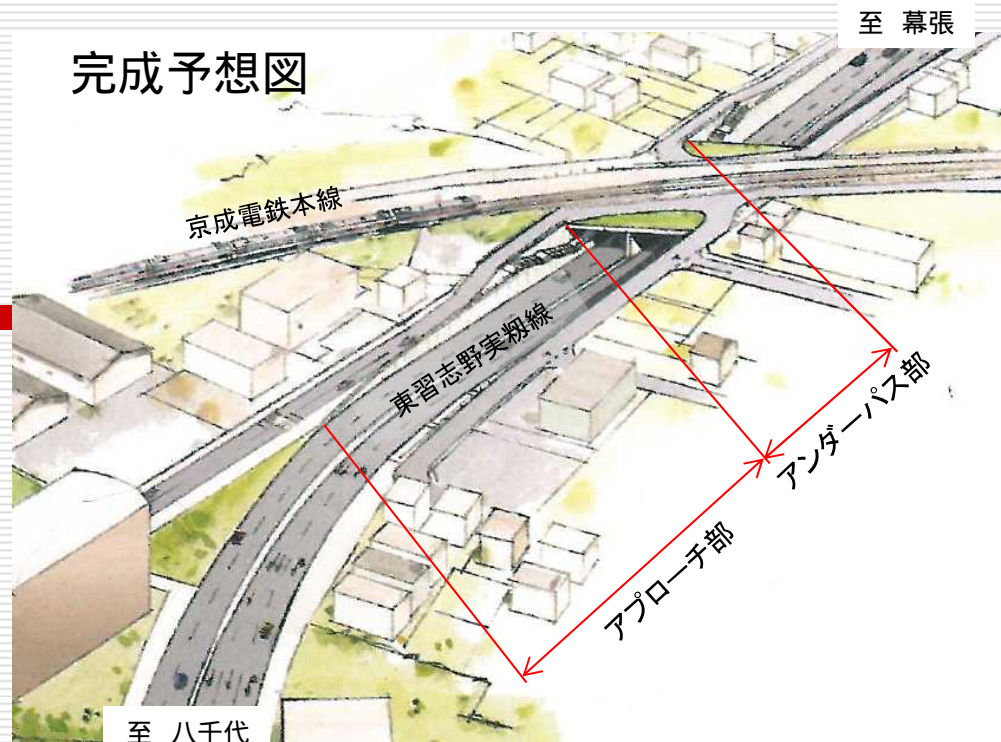
1. 事業の概要

(2) 事業の概要

- ・事業区間 : 習志野市東習志野 ~ 実籾
- ・事業延長 : L = 607m
- ・幅員 : W = 21.5m ~ 33.5m
- ・道路規格 : 第4種第1級
- ・設計速度 : 60km/h
- ・車線数 : 4車線

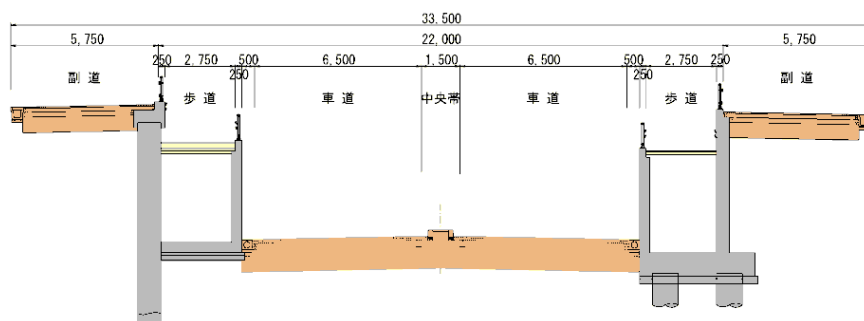
横断面構成

完成予想図

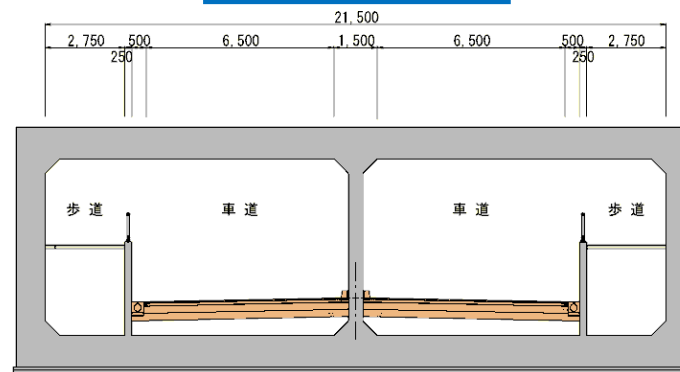


標準断面図

アプローチ部



アンダーパス部



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21年度	工事着手
平成27年度	暫定2車線供用
平成31年度	供用開始(完成4車線)

□ 事業費

全体事業費	:56億円	
投資済み事業費	:39億円(進捗率70%)	*平成25年度末予定

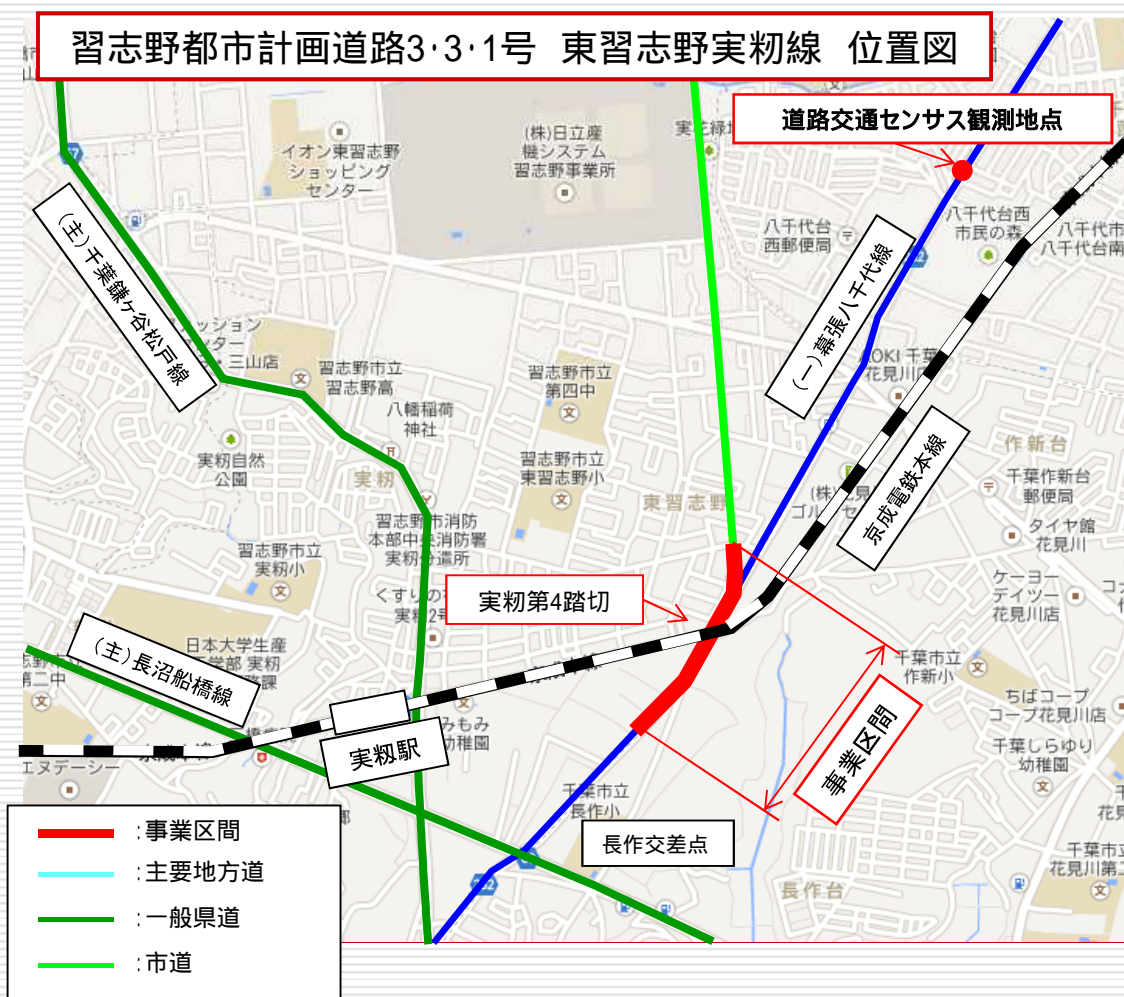
□ 用地面積

用地計画面積	:6,349m ²
用地取得面積	:6,145m ² (進捗率97%)

3. 事業の必要性

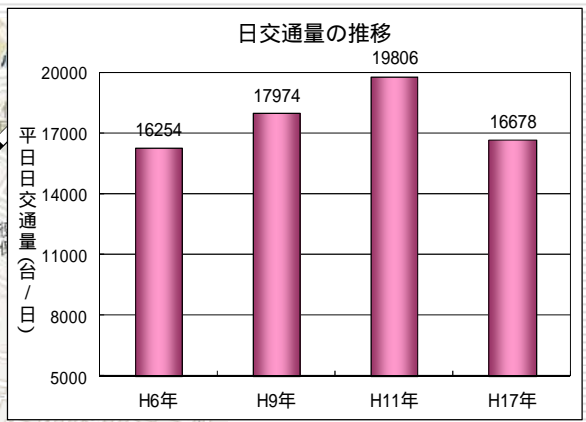
(1) 交通状況

習志野都市計画道路3・3・1号 東習志野実朧線 位置図



- : 事業区間
- : 主要地方道
- : 一般県道
- : 市道

道路交通センサス観測地点



H17道路交通センサス

観測地点: 八千代市八千代台西5-1-5

交通量(平日)	: 16,678台/日
交通量(休日)	: 18,454台/日
大型車混入率	: 12.2%
混雑度	: 1.23(平日12h)
ピーク時旅行速度	: 12.2(km/h)
歩行者数	: 296人/12h

3. 事業の必要性

(2) 踏切の状況

踏切交通安全実態総点検により、
抜本対策を要する緊急対策踏切に位置づけられている。

現状
遮断時間6.1時間 / 日
1時間当たり最大 26分14秒
踏切交通遮断量 <u>101,736台時</u> (ボトルネック踏切)

踏切交通遮断量はH17道路交通センサス交通量 × 踏切遮断時間で算出

ボトルネック踏切とは

踏切交通遮断時間(二輪のものを除く)

交通量 / 日 × 踏切遮断時間 / 日 = 50,000台時 以上



京成電鉄本線踏切の現況

踏切事故

平成18年: 1件(トラックが遮断機と接触)

平成19年: 4件(トラックが遮断機と接触 3件
歩行者が踏切内に取り残された 1件)

平成20年: 1件(トラックが遮断機と接触)

平成22年: 1件(自動車が踏切内で停車)

平成15年から平成24年
合計 7件発生
(死亡事故は0件)

3. 事業の必要性

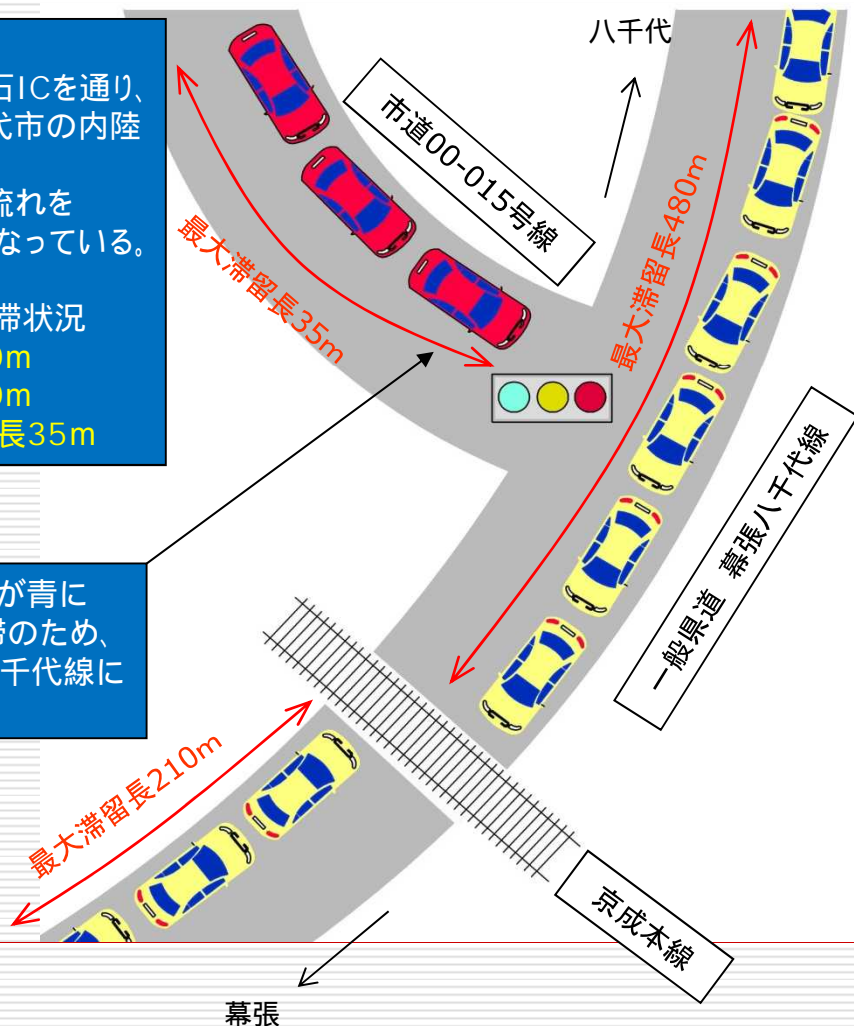
(3) 渋滞状況

交通状況
 幕張新都心から京葉道路武石ICを通り、千葉市と習志野市及び八千代市の内陸を結ぶ幹線道路の一部で、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。

平日朝の通勤時間帯の渋滞状況

- 踏切北側は**最大滞留長480m**
- 踏切南側は**最大滞留長210m**
- 市道00-015線は**最大滞留長35m**

市道00-015号線側の信号が青になっても、幕張八千代線渋滞のため、市道からの自動車が幕張八千代線に流入できない。



京成本線踏切部北側
 :最大滞留長480m



京成本線踏切部南側
 :最大滞留長210m

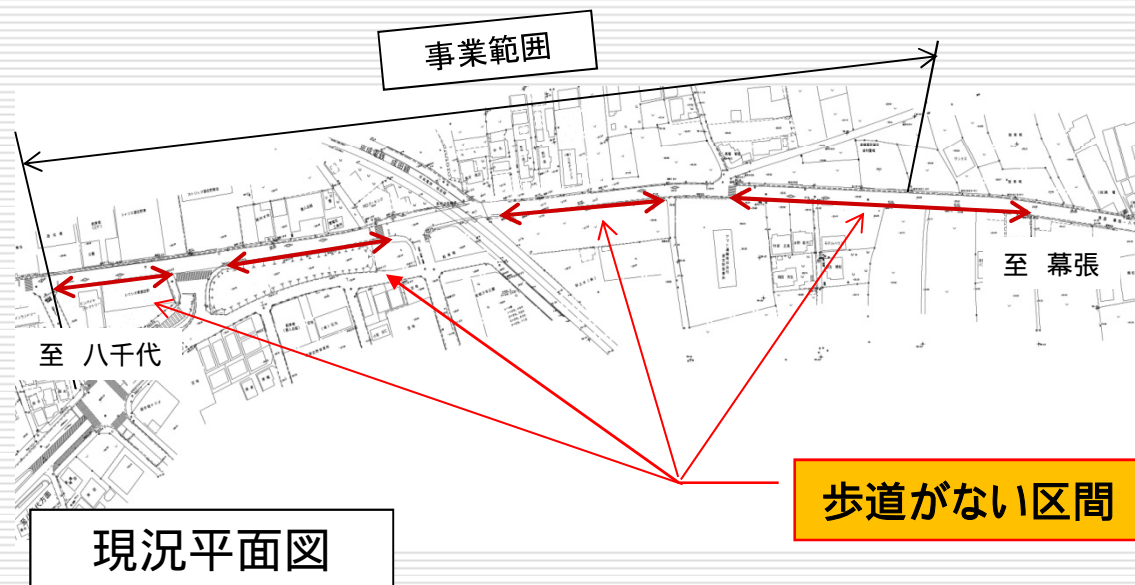
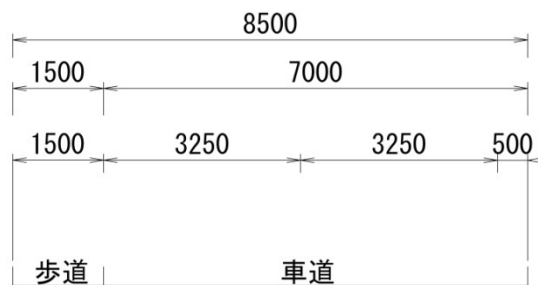
3. 事業の必要性

(4) 歩道設置状況

歩道は、片側しか整備されていないため、路肩を通行している人がおり、利用者の安全が確保されていない。



標準断面図



4. 整備効果 (1) 渋滞緩和、走行性の向上

整備前

区間延長 = 607m

ピーク時平均走行速度12.2km/hでの走行時間 2分59秒

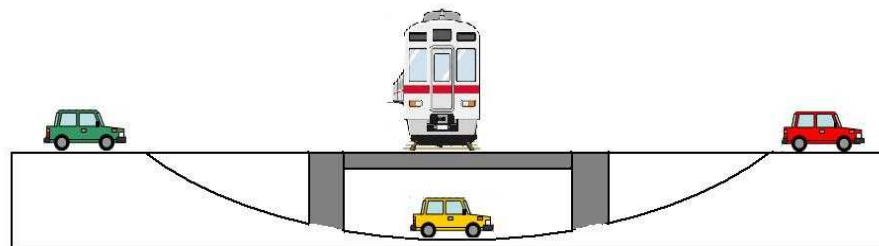
(H17年道路交通センサス)



整備後

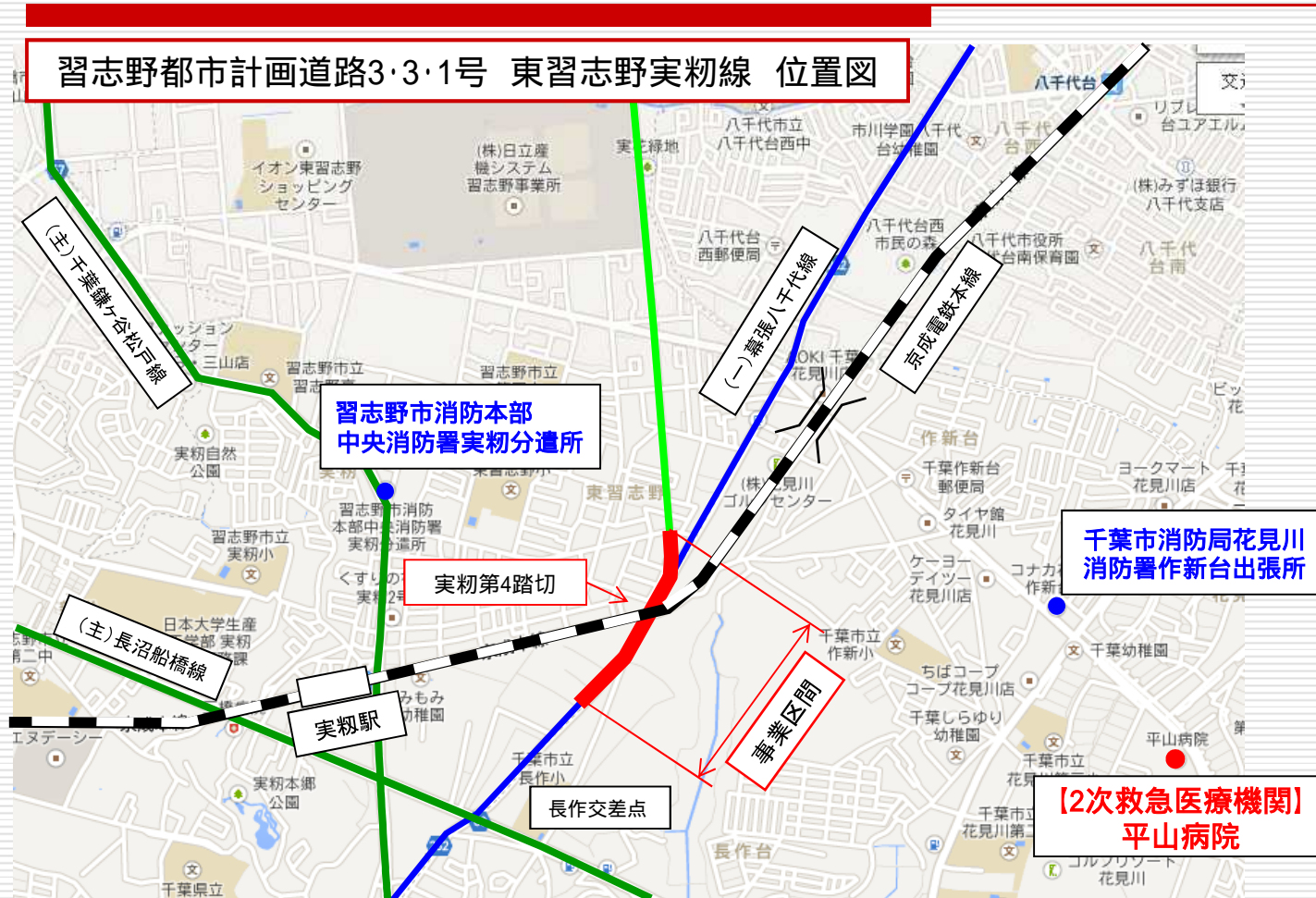
旅行速度60km/hでの走行時間 約36秒

約2分半短縮



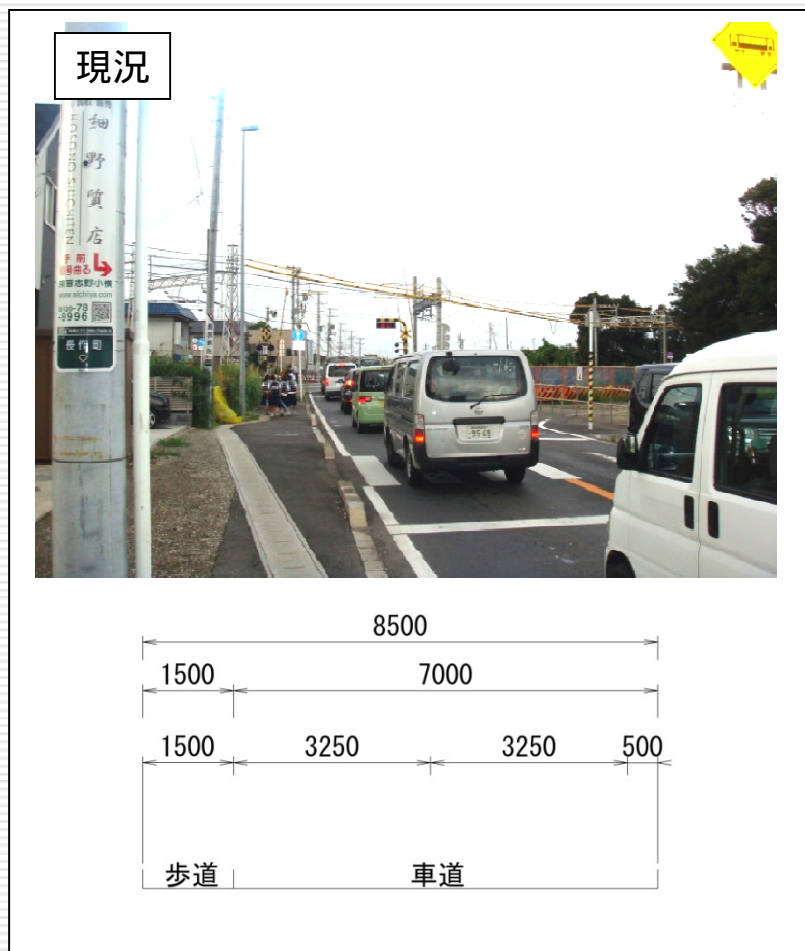
3. 事業の必要性

(2) 緊急車両の移動時間短縮



4. 整備効果

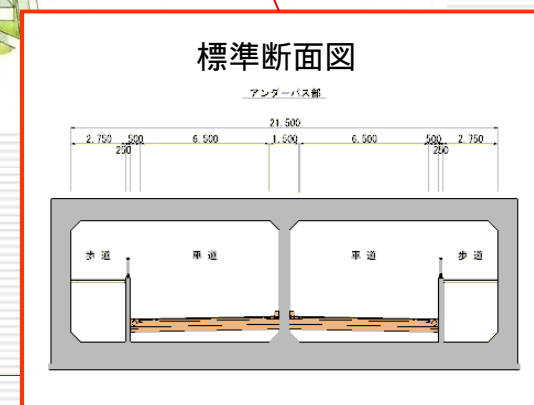
(3) 安全性の向上



踏切事故が解消され
利用者の安全性が向上



歩行者と自動車の分離により
利用者の安全の確保



4. 整備効果

(4) 防災機能の向上

整備効果

・現状の8mから21.5m以上に拡幅することにより防災機能が向上する。

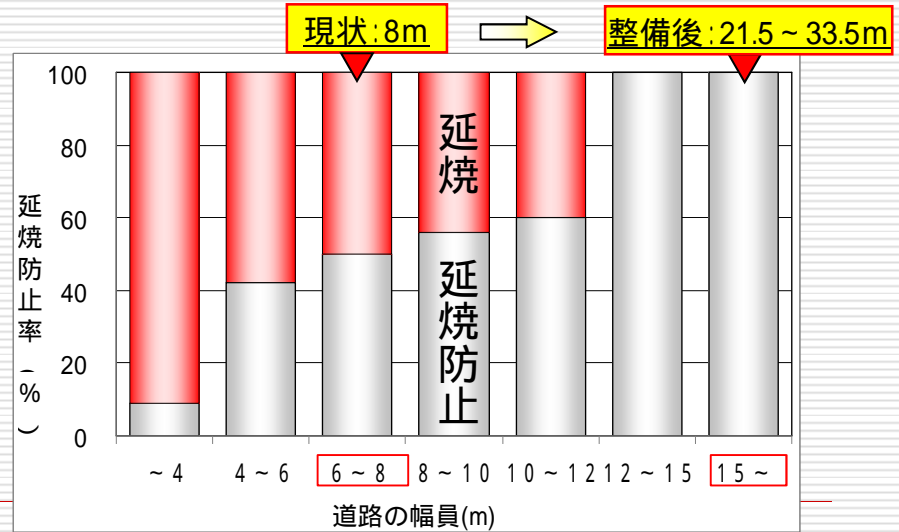
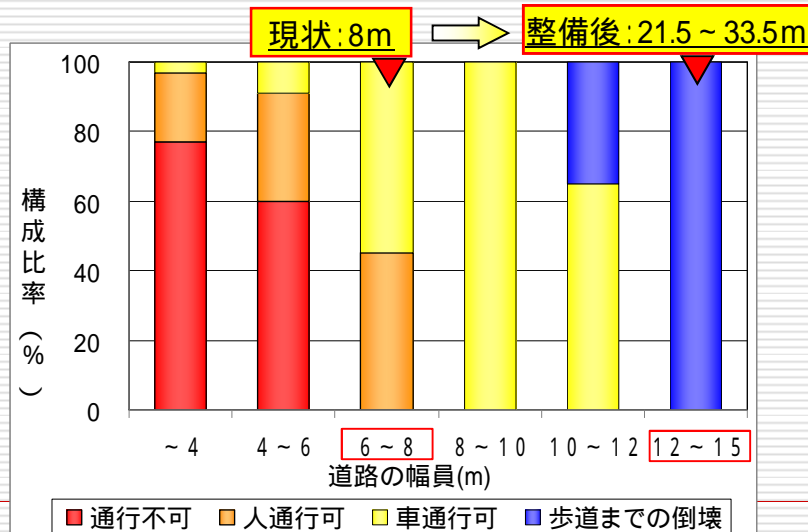
緊急時の車両通行の確保 火災時の延焼遮断

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

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

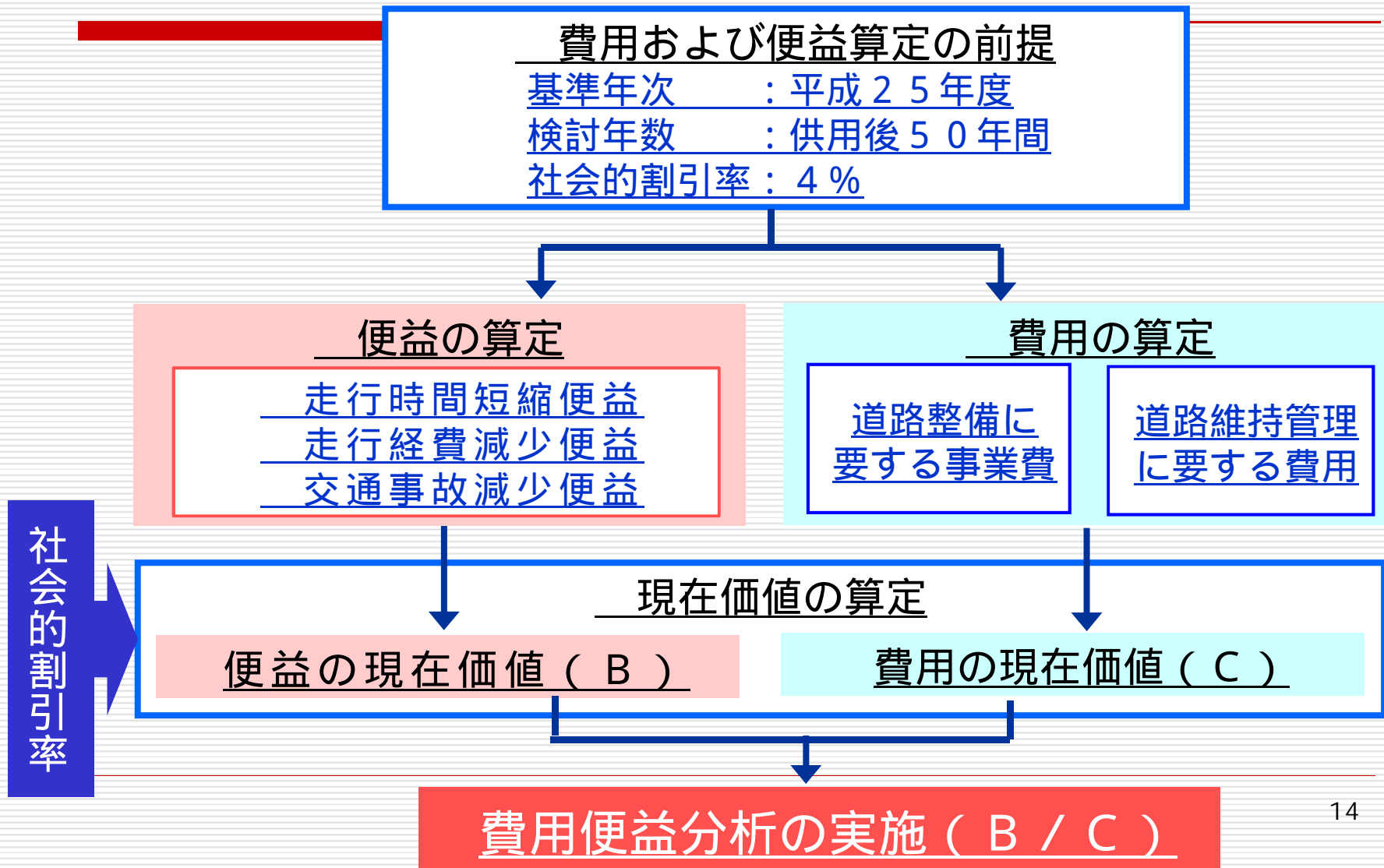


車道通行可: 車道上に倒壊建築物は存在するが通行可能
 歩道までの倒壊: 歩道上に倒壊建築物は存在するが車道は影響なし
 資料) 震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引き

5. 事業投資効果

(1) 費用便益比の算定

便益算定フロー図



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) 2.9
	171億円	4億円	0億円	175億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	60億円	0億円		60億円	

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。

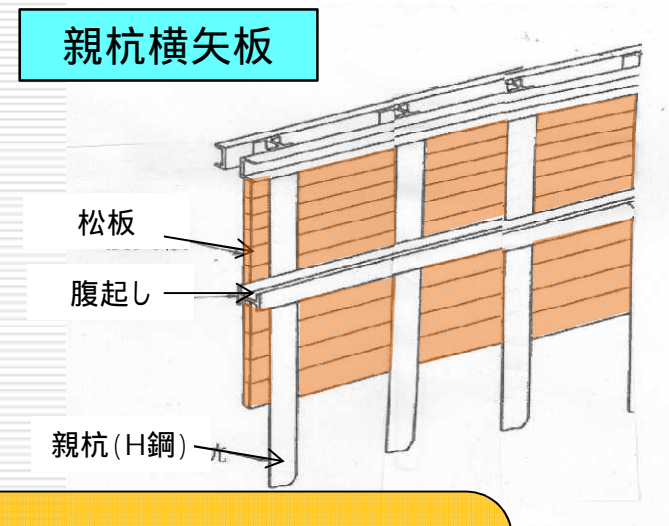
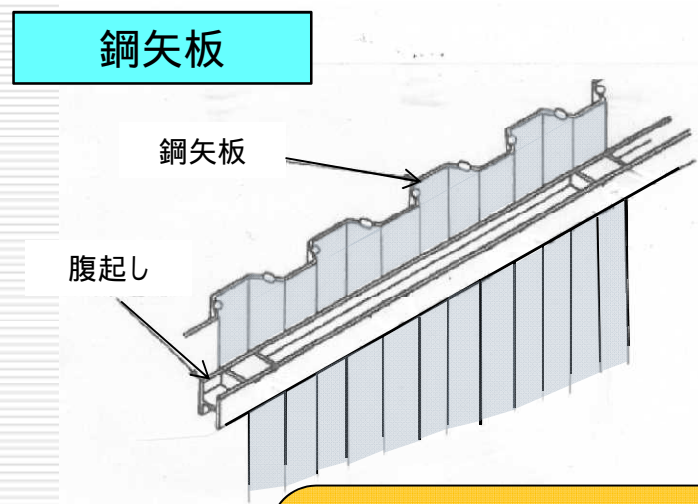
注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

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。

注4) 総便益及び総費用の算出は、小数点以下の額を考慮しており、上表で0億円と算出される便益及び費用についても費用便益比の算出に考慮している。

6. コスト縮減(1)

□ 仮設土留めの見直し



【変更理由】

- ・近接する埋設物への影響が少ない
- ・施工性に優れている
- ・使用鋼材が抑制でき経済的

6. コスト縮減(2)

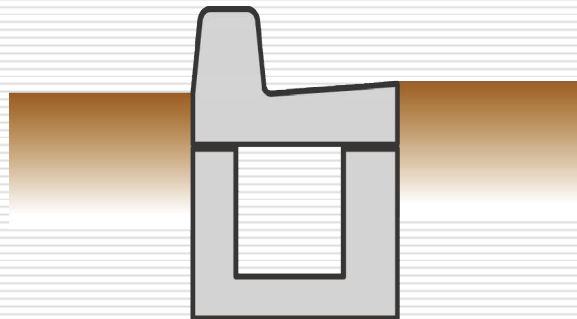
□ 街渠側溝の見直し

U型側溝 + L型街渠

千葉県型側溝 + 縁石付き側溝蓋

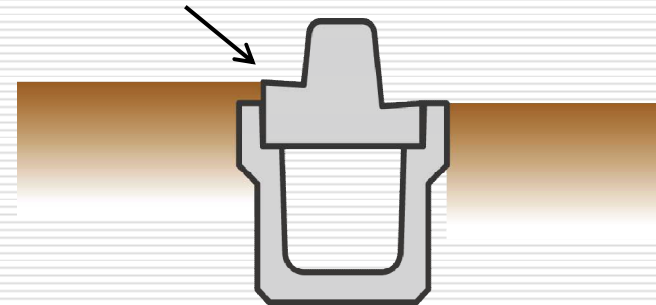
U型側溝 + L型街渠

敷、目地モルタル施工



千葉県型側溝 + 縁石付き側溝蓋

敷、目地モルタル不要



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)は、2.9であり、費用対効果が見込める。

踏切除却による渋滞の緩和。

走行性の向上。

緊急車両の移動時間短縮。

踏切事故の解消。

歩道設置による利用者の安全性の向上。

幅員拡幅による防災機能の向上。

の整備効果が期待できる。

用地取得が、9割を超える進捗状況にある