

事業番号 2  
千葉県 県土整備  
公共事業評価審議会  
令和4年度 第2回

# 事業再評価

---

## 公共街路整備事業

習志野都市計画道路3・3・1号 東習志野実籾線

令和4年12月21日

千葉県 県土整備部 道路整備課

---

---

# 目次

---

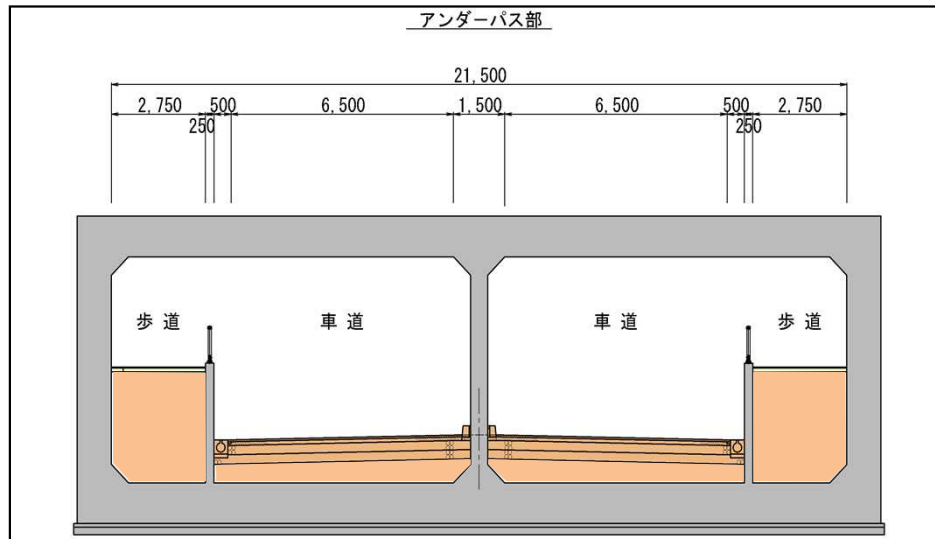
1. 事業の概要
2. 事業の進捗状況
3. 社会経済情勢
4. 事業の投資効果
5. コスト縮減
6. 対応方針(案)

# 1. 事業の概要

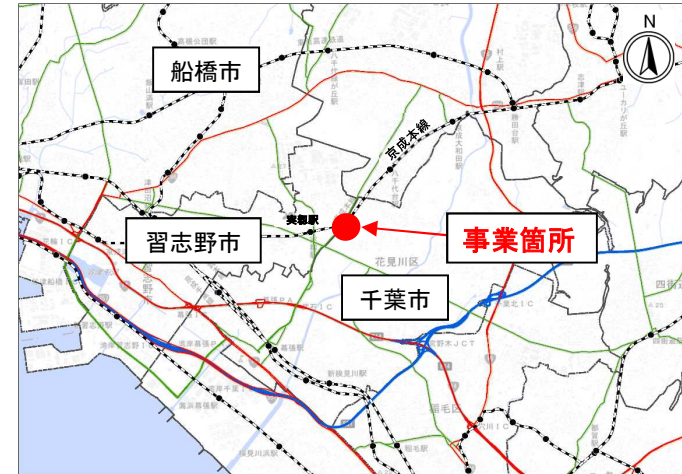
## 計画概要

起 点 : 習志野市<sup>ならしの</sup>東習志野<sup>ひがしならしの</sup>  
終 点 : 習志野市<sup>ならしの</sup>実籾町<sup>みもみちよう</sup>  
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  
全体事業費 : 95億円

## 計画横断図



## 平面図



## 2. 事業の進捗状況

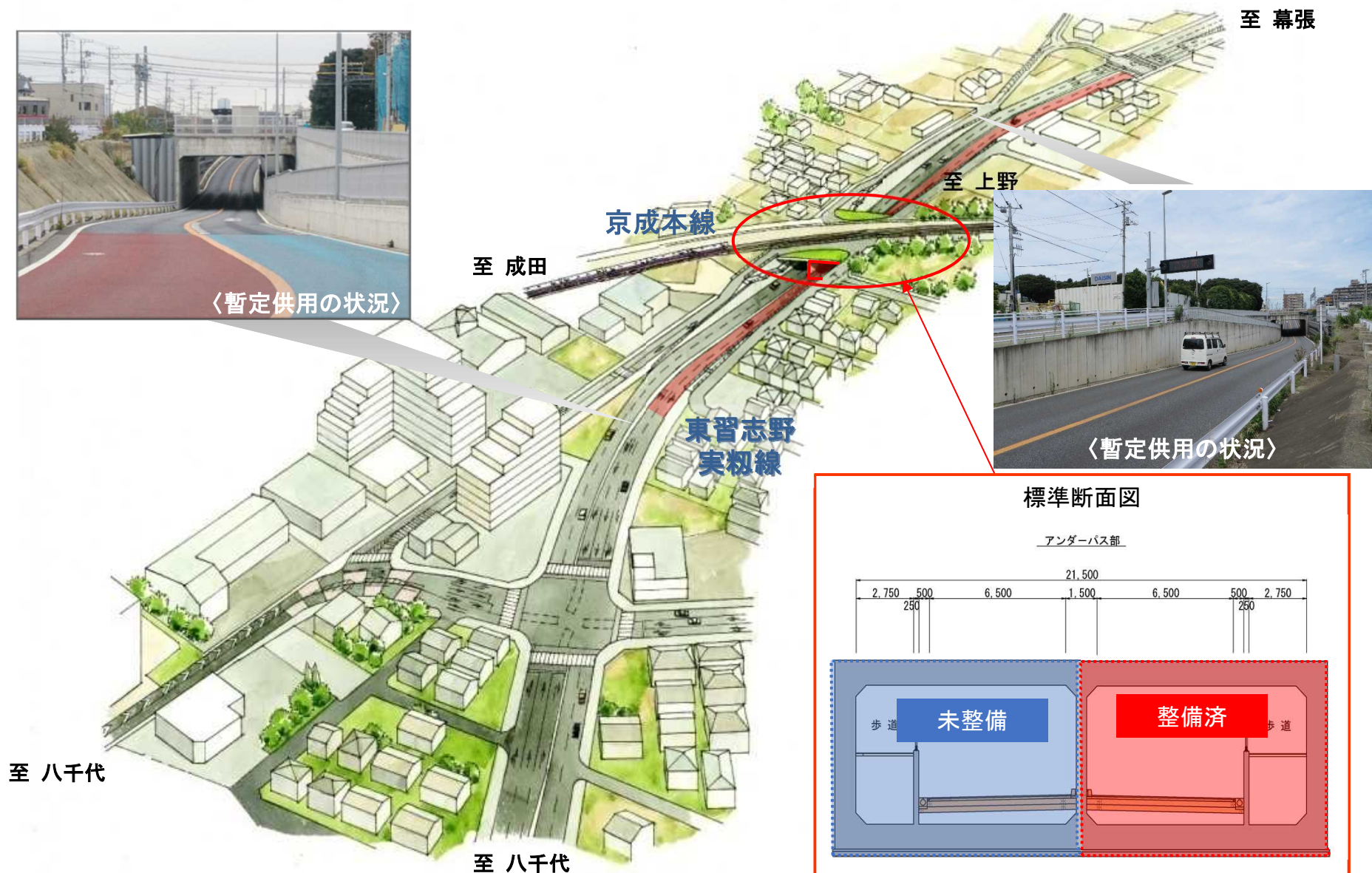


平成9年度 事業化  
 平成10年度 用地着手  
 平成21年度 工事着手  
 平成27年度 暫定2車線供用  
 令和4年度 9月 線路切替完了 (下り)  
 令和11年度 供用開始予定 (完成4車線)

事業進捗率  
 53% (事業費ベース)  
 用地進捗率  
 97% (面積ベース)  
 投資済み事業費  
 50.4億円  
 【令和3年度末時点】

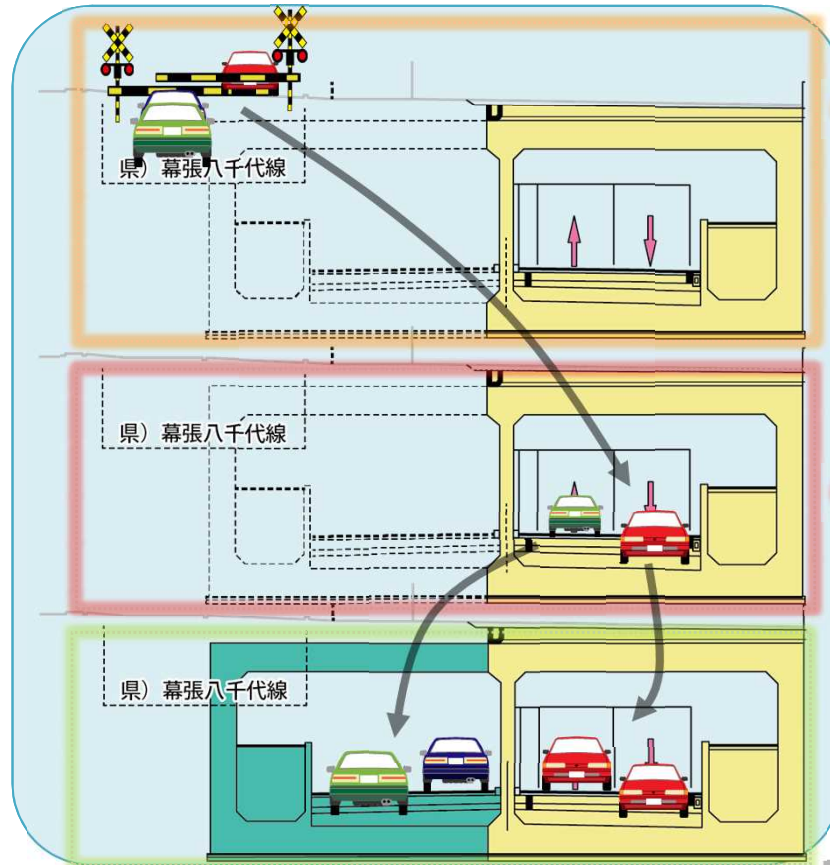


## 2. 事業の進捗状況



## 2. 事業の進捗状況

ボックスカルバート部

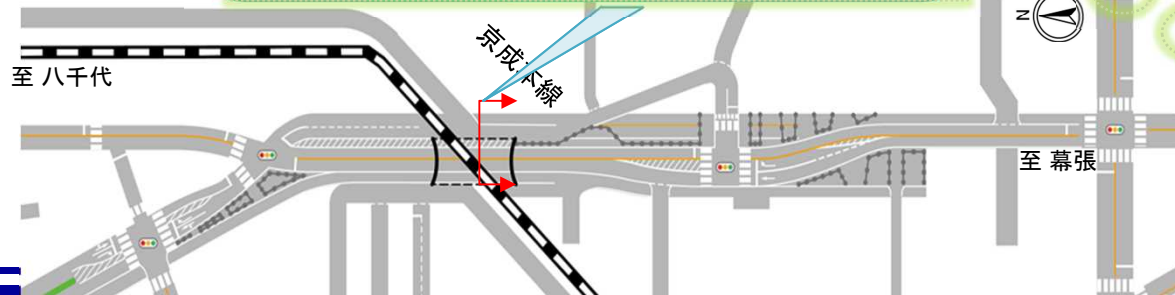


一期工事



暫定2車線(現在)

完成

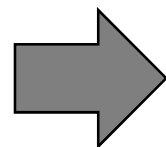




## 2. 事業の進捗状況

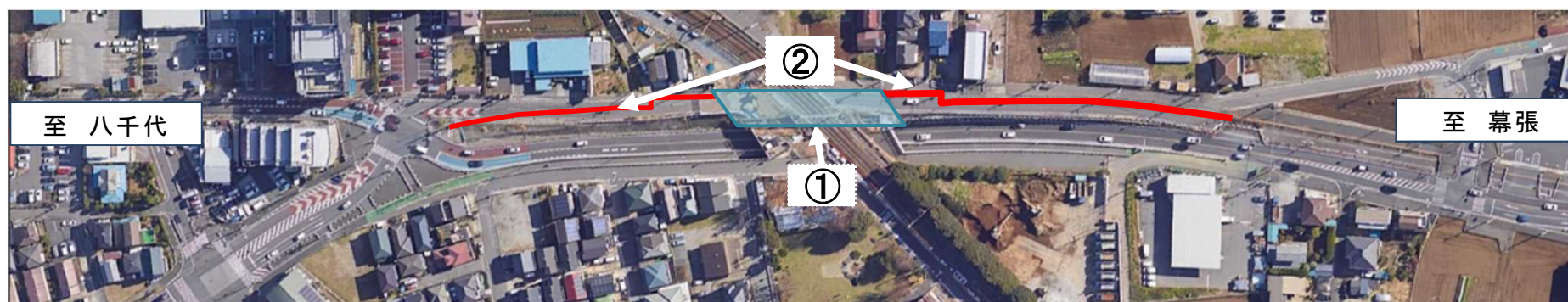
(1)－1 事業費増加について

前回評価(H30再評価)  
71億円



今回評価(R4再評価)  
95億円(約24億円増)

	増額要因
事業費の変更 (24億円)	①ボックスカルバート工事関連の仮設工の変更等に伴う増額 (増額4.6億円)
	②ボックスカルバート取付部の擁壁工の工法変更に伴う増額 (増額14.4億円)
	③労務費、物価高騰等による増額 (増額5.0億円)

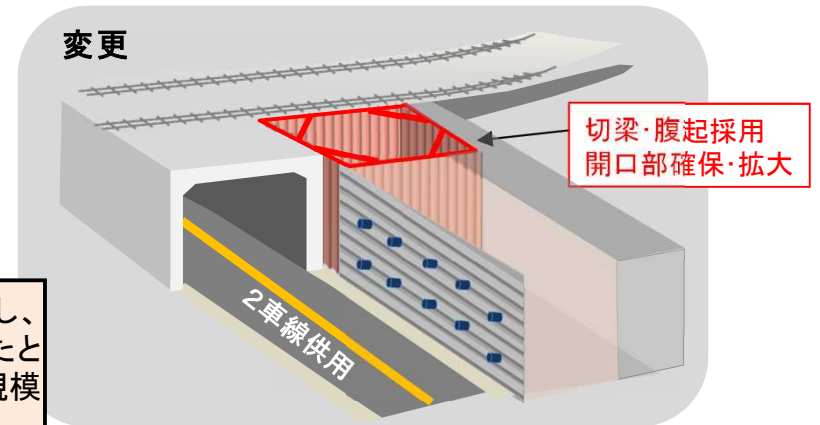
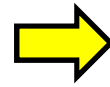
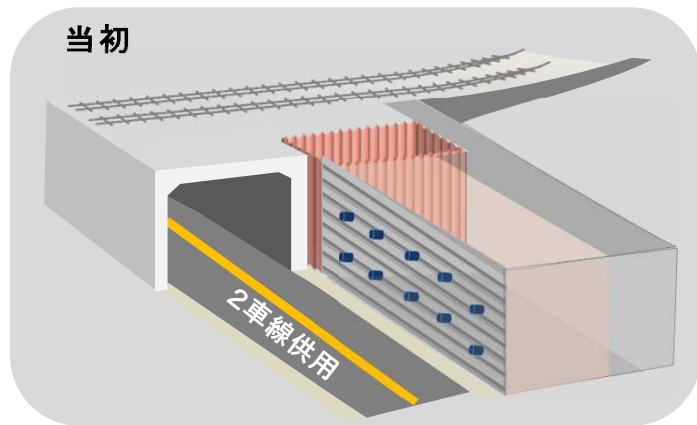
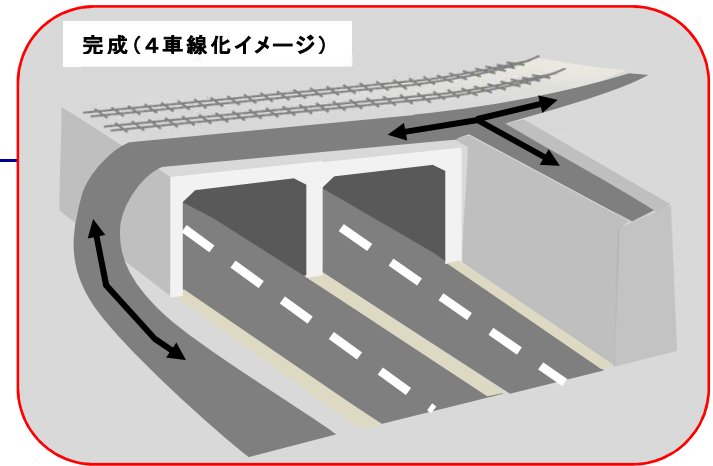


## 2. 事業の進捗状況

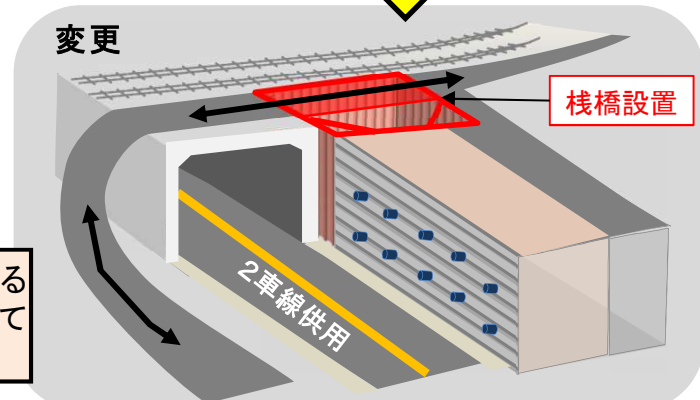
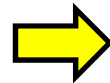
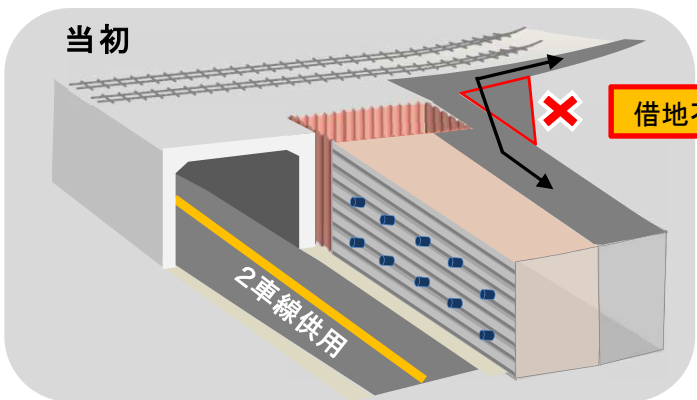
### (1) - 2 事業費増加の主な要因①

ボックスカルバート工事関連の仮設方法の変更等

(幕張方面から見たイメージ図)



鉄道への影響などを考慮し、立坑の安定計算を行なったところ、見直しが必要となり規模の変更が生じた。

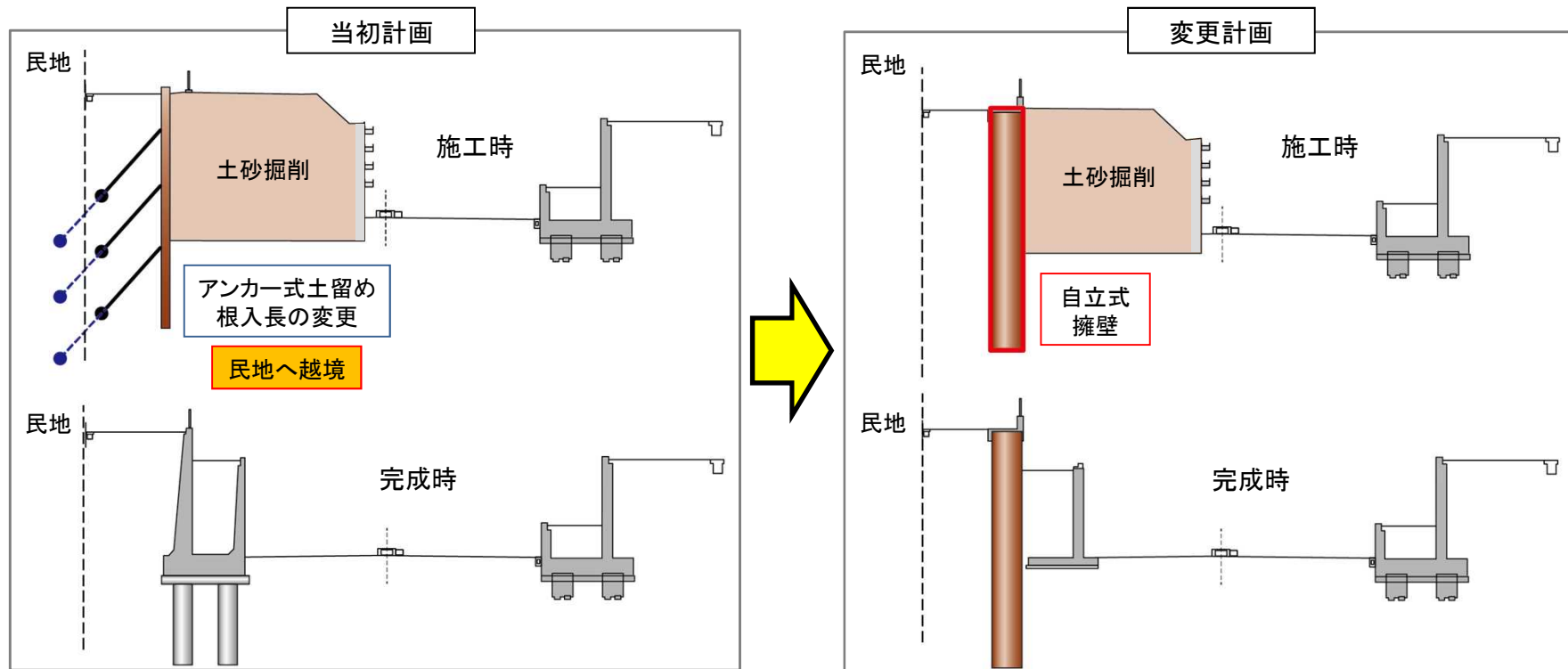


立坑設置に伴い分断される既存道路の迂回路について経路の変更が生じた。



## 2. 事業の進捗状況

### (1) - 3 事業費増加の主要要因② ボックスカルバート取付部の擁壁工の工法変更



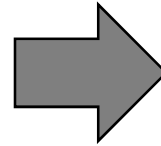
アンカー式土留め擁壁を設置する計画であったが、アンカーの設計基準が改訂され、根入れが長くなり、民地に越境することが確認されたことから、やむを得ず仮設工が不要となる自立式擁壁工に工法を変更した。



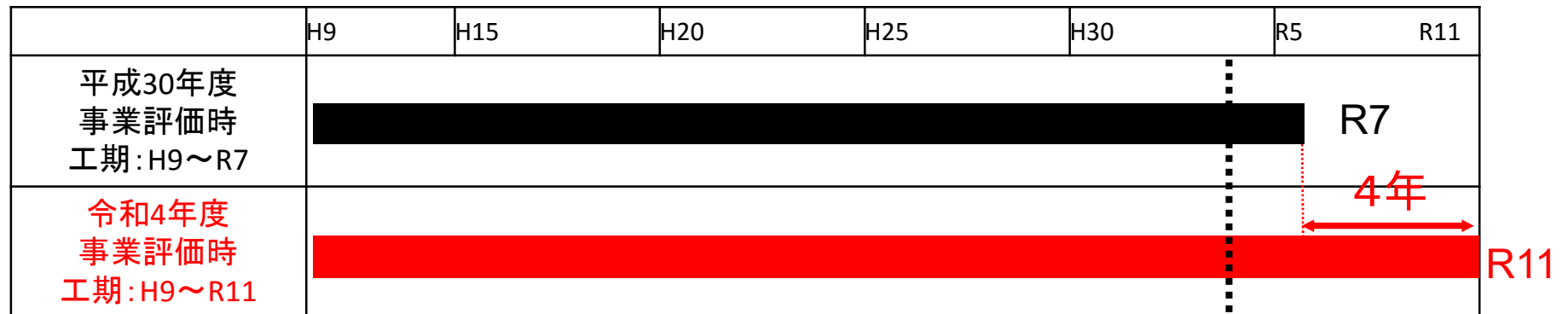
## 2. 事業の進捗状況

### (2) 事業期間の変更

前回評価(H30再評価)  
令和7年度末



今回評価(R4再評価)  
令和11年度末



項目	内容
事業期間の変更 (4年延伸)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①線路移設に伴う近接地権者との調整 (2年)</li> <li>②ボックスカルバート工事に要する期間 (2年)</li> </ul>

# 3. 社会経済情勢

## 交通混雑の状況

・平成11年をピークに交通量が減少しているが、混雑度は1.45と依然として高い。

### ■ 習志野都市計画道路3・3・1号 東習志野実靱線の交通混雑の状況

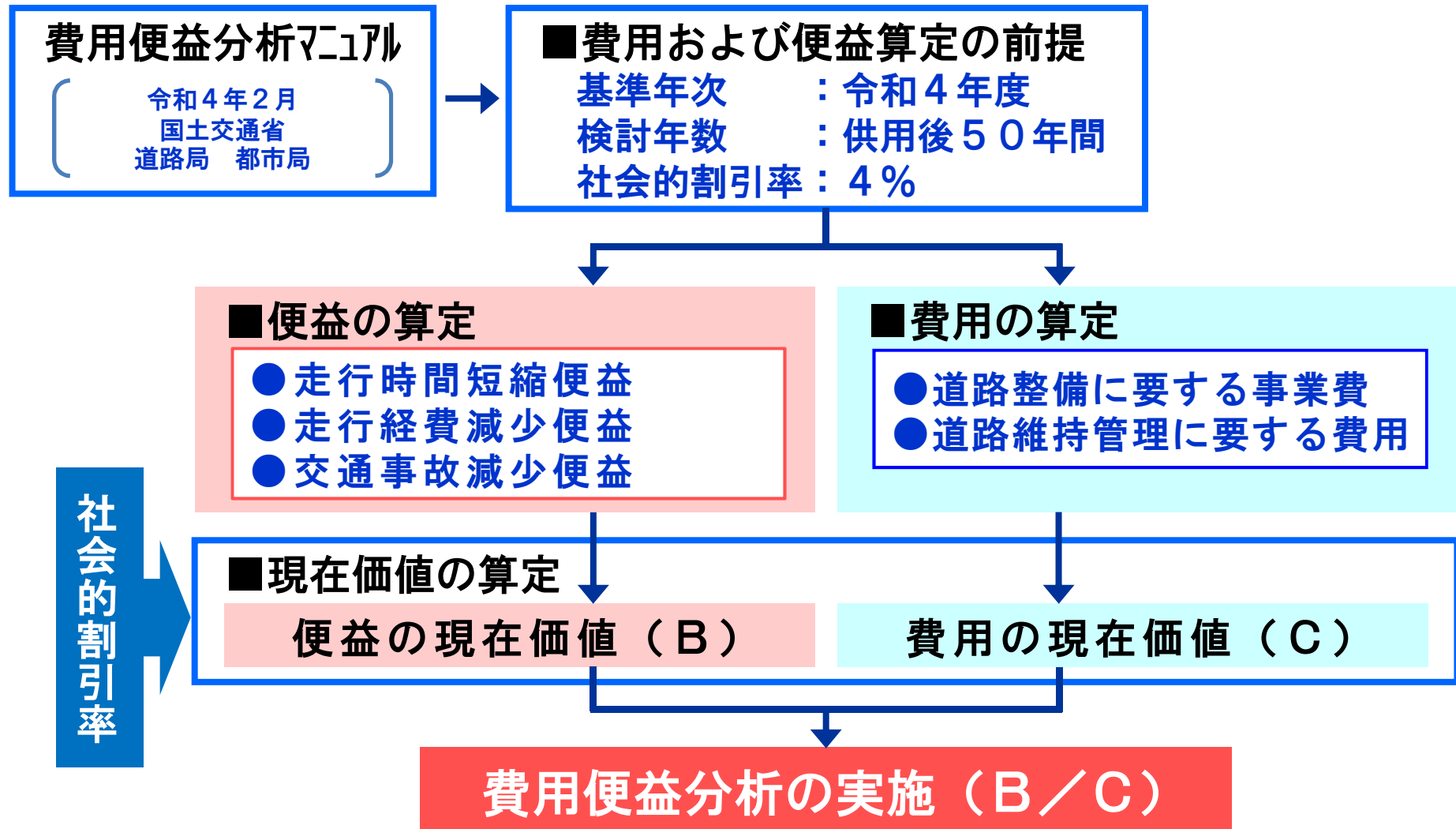


R4.5.18(水) 7時台 撮影

出典: 道路交通センサス、全国道路・街路交通情勢調査

# 4. 事業の投資効果

## (1) 費用便益比の算定方法







## 4. 事業の投資効果

### (3) 費用便益比の算定結果

#### B/Cの比較

	今回評価(R4)	前回評価(H30)	備考
費用便益マニュアル	令和4年2月版	平成30年2月版	・最新の原単位への更新
対象延長	0.6km	0.6km	—
基準年次	令和4年度	平成30年度	・基準年次の更新
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22年度 道路交通センサス	・基礎データの更新
計画交通量	353 (百台/日)	386 (百台/日)	
総便益 (B)	139億円	158億円	・基礎データ ・基準年次の更新
総費用 (C)	113億円	83 億円	
費用便益比 (B/C)	1.2	1.9	—

#### 事業費の比較

	今回評価(R4)	前回評価(H30)	備考
事業費	95.0億円	71.0 億円	・24億円増

## 4. 事業の投資効果

### (4) 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)
	128億円	11億円	0.3億円	139億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2
	112億円		0.7億円	113億円	

基準年：令和4年度

#### 【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)
	92億円	5億円	0.2億円	98億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	2.8
	34億円		0.7億円	34億円	

基準年：令和4年度

注1) 便益・費用については、基準年(令和4年度)における現在価値化した後の値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする(交通事故減少便益及び維持管理費を除く)。

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。

# 4. 事業の投資効果

## (5) 走行性の向上(渋滞解消、踏切除却)

- 整備前と比較し、完成時は約3分の**時間短縮**。

整備前

区間延長=607m

混雑時平均走行速度10.2km/hでの走行時間 ⇒ 約3分34秒

(平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)



暫定供用



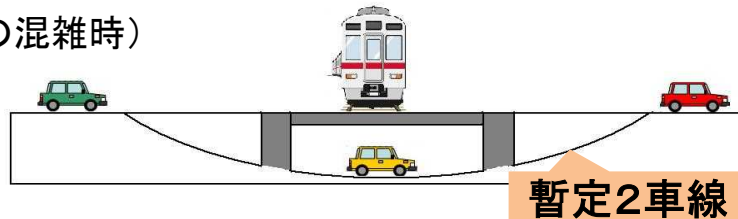
混雑時平均旅行速度17.2km/hでの走行時間 ⇒ 約2分7秒

(H30.11.27 実測結果:朝の混雑時)



完成時

整備前から  
約1分半短縮

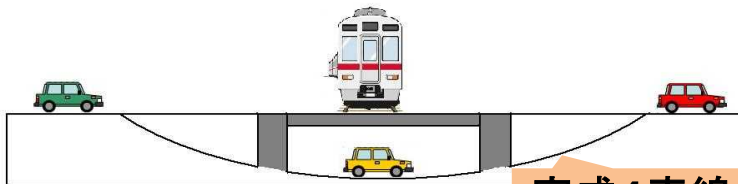


暫定2車線

旅行速度60km/hでの走行時間 ⇒ 約36秒

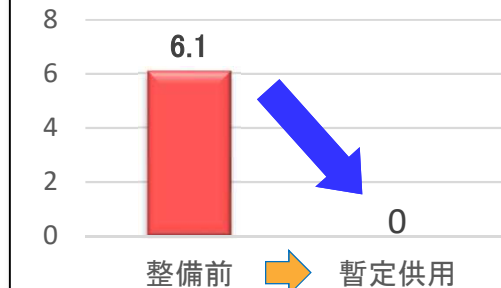
(設計速度を使用)

整備前から  
約3分短縮



完成4車線

踏切遮断時間の解消(時間/日)



〈暫定2車線供用後の状況〉



踏切遮断による滞留、先詰まり渋滞は解消  
⇒容量不足による渋滞が残存

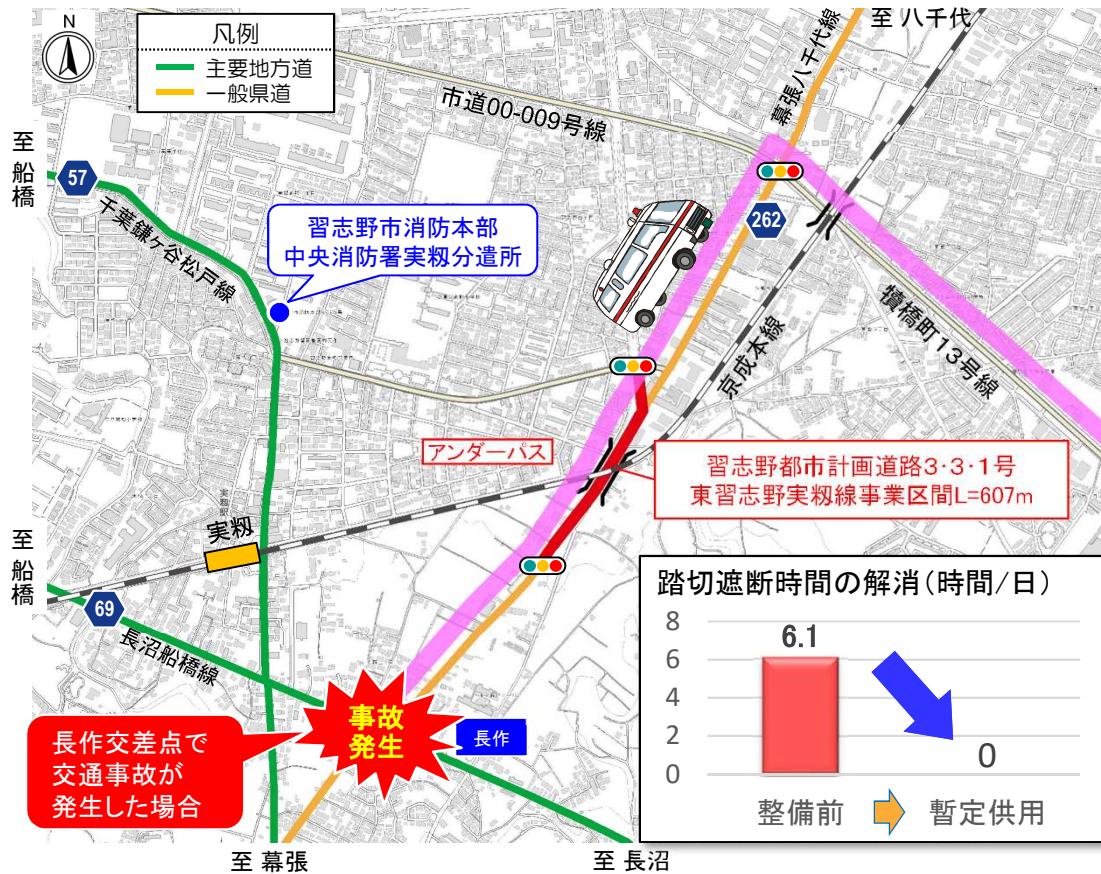


# 4. 事業の投資効果

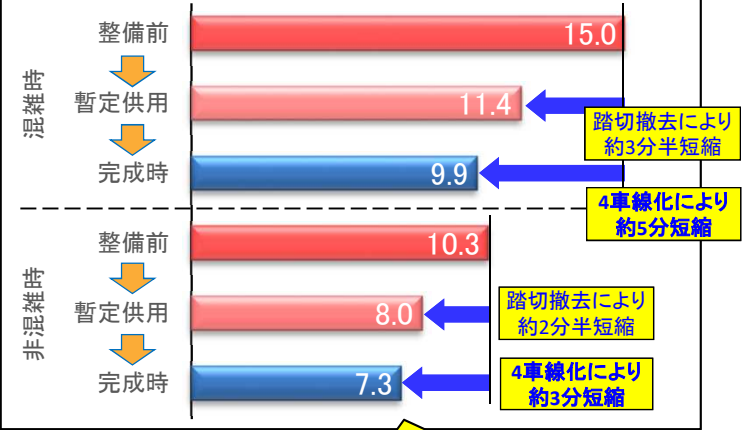
## (7) 緊急車両の移動時間の短縮(便益の算定に含まれていない効果)

- ・現場到着時間や搬送時間の短縮、ルートを選択肢の拡大など、緊急車両のスムーズな通行に寄与。

長作交差点で交通事故が発生した場合の搬送時間

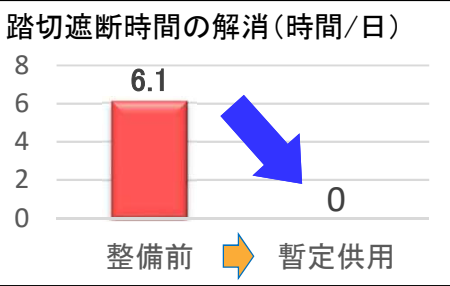


長作交差点から平山病院までの搬送時間(分)※



暫定供用により移動時間が改善  
⇒さらなる移動時間の短縮を目指す

【2次救急医療機関】  
平山病院

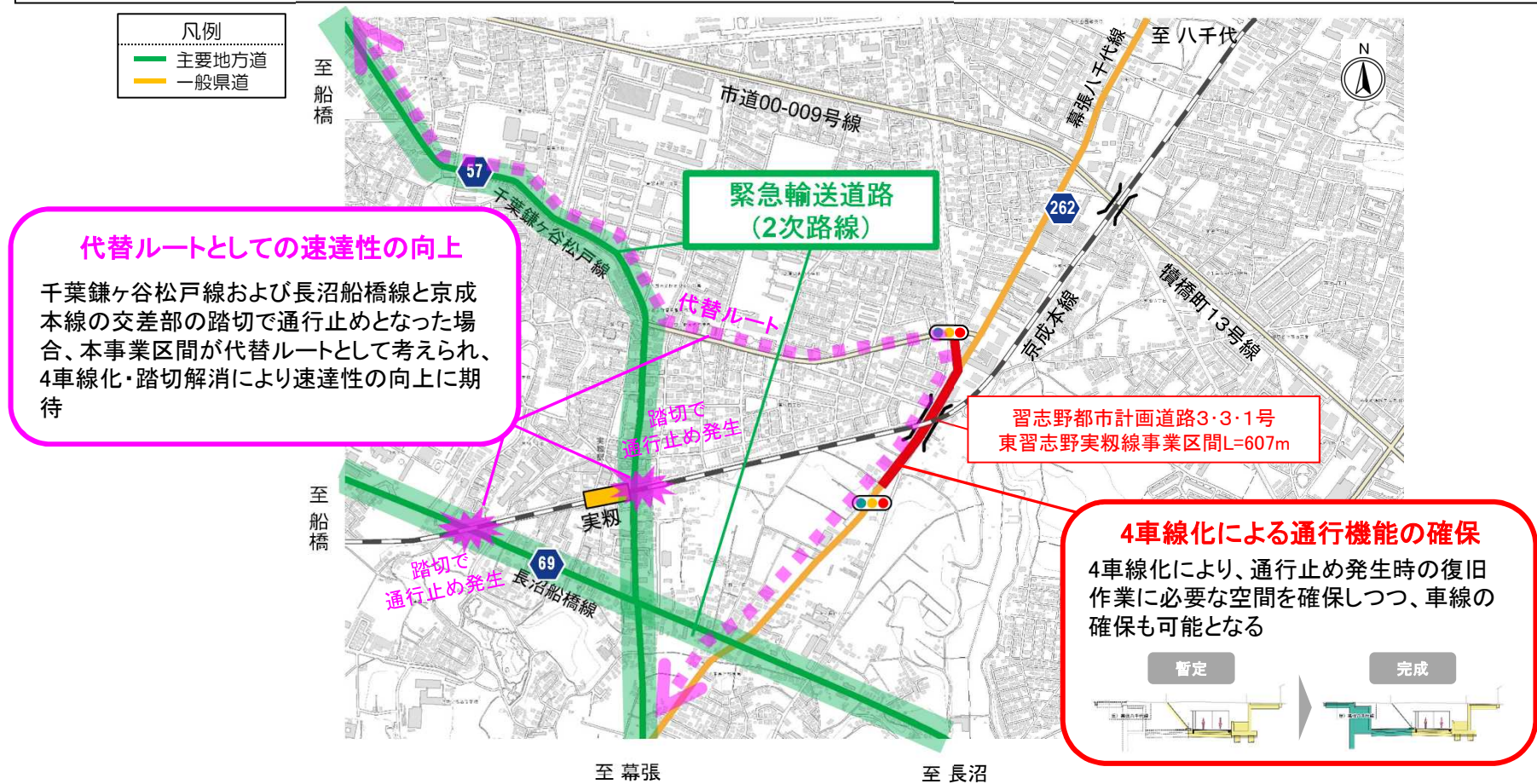


※現場を長作交差点、搬送先は平山病院とし、算出時の旅行速度は、H27年度全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度および非混雑時旅行速度の上下線の平均値を用いた。暫定供用時の幕張八千代線の速度は、H30.11.27に実施した旅行速度調査結果を用いた。整備後の事業区間(607m)の旅行速度は、設計速度(60km/h)、それ以外の幕張八千代線の速度は、H30.11.27に実施した旅行速度調査結果を用いた。

# 4. 事業の投資効果

## (8) 通行機能の強化 (便益の算定に含まれていない効果)

- ・ 並行する主要地方道は緊急輸送道路(2次路線)に指定されており、本事業区間の整備により速達性の向上や通行機能の確保が可能となる。





# 4. 事業の投資効果

## (9) 歩行者の安全性の向上 (便益の算定に含まれていない効果)

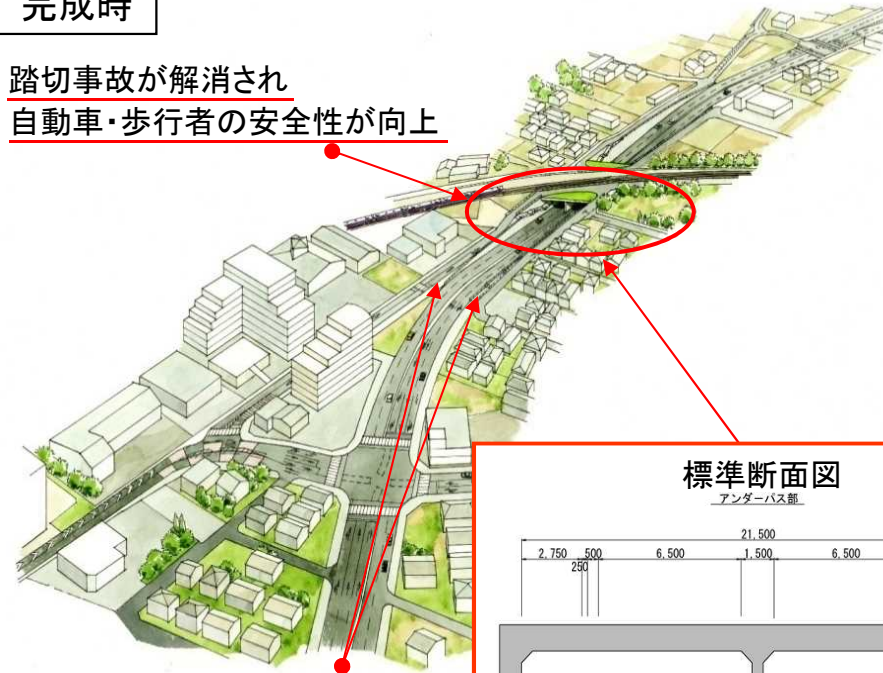
- ・踏切の解消による自動車・歩行者の安全性の向上。
- ・歩行者と自動車の分離による歩行者の安全の確保。
- ・両側歩道による利便性の向上。

整備前



完成時

踏切事故が解消され  
自動車・歩行者の安全性が向上



暫定供用



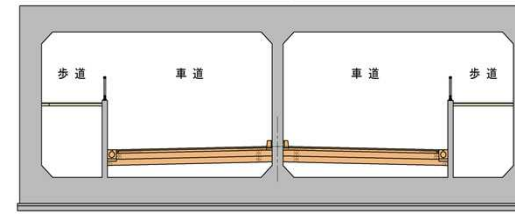
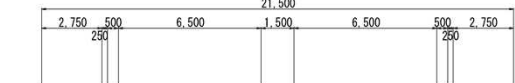
歩行者の安全性向上  
⇒片側歩道のため  
利便性の課題が残存

歩行者と自動車の分離による  
歩行者の安全の確保

両側歩道による  
歩行者の利便性の向上

標準断面図

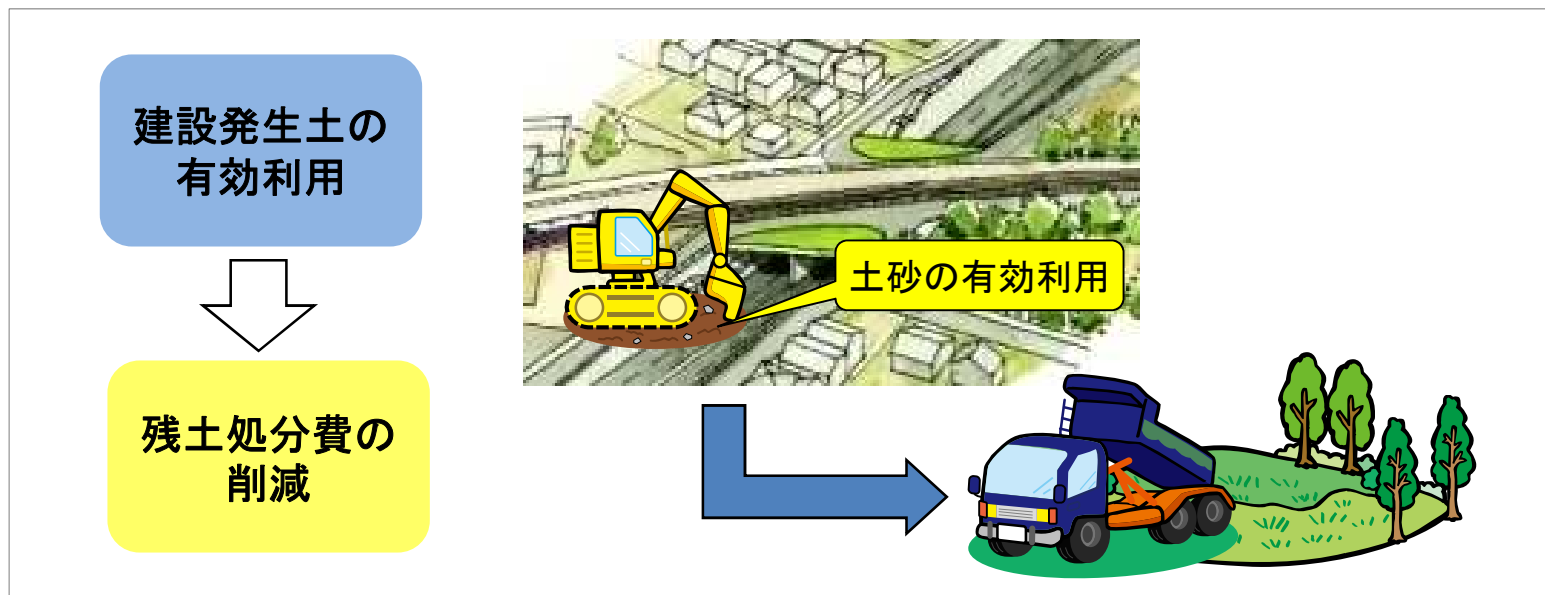
アンダーパス部



# 5. コスト縮減

・資材活用の効率化や建設発生土の有効利用によりコスト縮減を図る。

項目	分類	概要	縮減額
建設発生土の有効利用	土砂	切土区間で発生した土砂を、他事業の造成用の土砂に流用することにより、残土処分費を削減	約5,000万円





## 6. 対応方針(案)

---

○費用便益比(B/C)は、事業全体『1. 2』  
残事業『2. 8』

○整備効果

・踏切除却、幅員拡幅による

地域医療サービスの向上

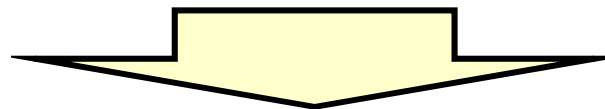
(長作交差点～平山病院:踏切除却時約3分半短縮、幅員拡幅時約5分短縮)

地域の防災機能強化

(緊急輸送道路(2次路線)に指定されており、その代替路としての機能向上)

・歩道設置による歩行者の安全性向上の整備効果が期待できる。

・用地取得が9割を超える状況にある。



**事業を継続し、効果の早期発現を目指す。**