

令和3年度公共事業再評価実施事業調書

資料3-2

整理番号	事業名	都市計画道路事業 塩田町萱田町線(塩田町地区)	実施主体	千葉市	事業(再評価)所管課	建設局道路部 街路建設課
事業箇所 又は区間等	自:千葉市中央区塩田町 至:千葉市中央区生実町	面積又は 延長	延長 0.78km 幅員 32~70m	再評価 実施理由	再々評価	

1 事業の概要

(1) 事業概要

①事業の目的	本路線は、総延長8,360mの都市計画道路で、既に東南部団地(おゆみ野)(以下、東南部団地と言う。)区間から国道16号までの約6.2kmが供用済みであり、東南部団地方面からの交通の利便性が高い道路として利用されている。萱田町地区を含めた約2.1kmの未整備区間のうち、国道16号から国道357号までの本事業区間の整備を行うことにより、東南部団地方面と臨海部とのアクセス強化が図られるとともに、蘇我特定地区と京葉道路蘇我インターチェンジが繋がり、蘇我副都心の進展に寄与するものである。また、都市内交通の円滑化を図るための地域高規格道路「千葉中環状道路」の一部を構成する本事業区間の整備により、千葉中環状道路が概成するほか、緊急輸送道路である京葉道路・国道16号と国道357号が塩田町で連絡し、道路の多重性・代替性が確保される。
②事業の内容	延長 0.78km 幅員 32~70m 車線数 本線4車線 副道2車線
③総事業費	10,740百万円

(2) 経緯

都市計画決定	昭和44年5月22日	事業採択年度	平成19年度	完成予定年度	令和11年度
用地取得着手	平成20年度	工事着手	令和3年度	施行期間	平成20年度~令和11年度

(3) 上位計画・関連計画との位置付け

	計画名	策定年度	位置付け
①	千葉市新基本計画	H24	第3章 まちづくりの基本方針 3 目指すべき都市の構造 (2) 今後の方向性 ウ 都市の機能 (ウ) 交通ネットワーク
②	千葉市都市計画マスタープラン	H28	第3章 都市づくりの基本方針 (5) 快適に暮らせる都市づくり ③交通ネットワークの整備
③	(事業としての個別上位計画)		
	関東ブロックにおける社会資本整備重点計画	H27	第3章 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標 重点目標4 人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する。 プロジェクト4-1 地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等
	千葉市広域道路交通ビジョン 千葉市広域道路交通計画 千葉市地域防災計画	R3 H27	広域道路ネットワークの整備 ・都市内交通の整流化を図る環状道路の形成(千葉中環状道路) 防災拠点の連携強化を図ると共に放射環状道路の整備を推進する。

(4) 関連事業等の整備・進捗状況

①	事業名 (事業主体)	蘇我特定地区 (千葉市他)	事業内容	蘇我特定地区の整備
	事業箇所	中央区川崎町他	進捗状況	平成17年4月27日 大型商業施設(ハーバーシティ蘇我)開業 平成17年10月16日 蘇我スポーツ公園(フクダ電子アリーナ)開設 平成20年2月25日 都市計画道路川崎町南北線 全線供用開始
②	事業名 (事業主体)	京葉道路蘇我インターチェンジ改築事業 (東日本高速道路株)	事業内容	蘇我インターチェンジ木更津方面出入口の新設
	事業箇所	中央区蘇我町2丁目	進捗状況	平成19年5月30日 蘇我インターチェンジフル化の供用開始
③	事業名 (事業主体)	国道357号湾岸千葉地区改良事業 (千葉国道事務所)	事業内容	国道357号の6車線化及び地下立体化
	事業箇所	美浜区真砂~中央区村田町	進捗状況	千葉地区 平成28年10月27日 事業区間の車道部全線開通 蘇我地区 平成29年度 事業化

2 事業の必要性等

(1) 事業を巡る社会経済情勢・周辺環境等及びその変化

・本事業の起点に隣接する蘇我特定地区は、大型商業施設や広域防災拠点となる総合スポーツ施設が開設され、現在も施設拡充が進展している。段階的なまちづくりが進められ、第3の都心にふさわしい自立性の高い都市圏の形成を目指し、整備の進展とともに街の賑わいが創出されている。

・本事業区間がアクセスする京葉道路蘇我インターチェンジは、開設当時は東京方面への出入口しかなかったが、東関東自動車道館山線や東京湾アクアラインの整備に伴い利便性の向上を図るため、平成19年に木更津方面への出入口が供用され、フルインターチェンジ化されている。

・地域高規格道路「千葉中環状道路」の一部を構成している新港横戸町線が、平成22年8月に開通した。

・国道357号の湾岸千葉地区改良により、千葉西警察入口交差点～ポートアリーナ前交差点区間が、平成27年12月に平面改良及び地下立体化された。

・平成23年3月の東日本大震災により、災害に強い道路の必要性が強く認識された。

・主要渋滞箇所が連担し、物流や緊急輸送等の円滑な移動の阻害となっている国道357号(蘇我地区)の6車線化が平成29年度に事業化された。

(2) 事業に対する地元の理解、協力、要望等及びその変化

・当該事業の整備にあたっては、地元の役員や地権者で構成される「塩田町まちづくり研究委員会」と意見交換を行いながら、今後も進めていく。(事業継続に異論なし)

(3) 費用対効果分析 ※費用対効果分析の概要は、2-1ページ参照

区分	費用便益比(B/C)	経済的純現在価値(B-C)	経済的内部収益率	総便益(B) 百万円	総費用(C) 百万円	基準年
全体	1.5	5,570百万円	5.8%	16,220	10,650	令和3年度
残事業	2.1	7,190百万円	7.9%	13,940	6,750	令和3年度
【感度分析】 交通量: 1.7~3.2 事業費: 1.9~2.3 事業期間: 1.7~2.3						

塩田町菅田線のB/Cは、全体1.5、残事業2.1 ≥ 1.0であり事業の投資効果が認められる。

(4) 事業の効果等

・蘇我特定地区と京葉道路蘇我インターチェンジを繋げ、蘇我副都心の進展に寄与するものである。

・災害時における緊急輸送道路の多重性・代替性が確保され、災害に強い都市構造が形成される。

・国際拠点港である千葉港へのアクセス性が強化され、物流の効率化が図られる。

・地域高規格道路「千葉中環状道路」が概成され、都市内交通の円滑化が図られる。

(5) 事業の進捗状況及び残事業の内容等

年度	全体事業	平成23年度 再評価時点	平成28年度 再々評価時 点	令和2年度	令和3年度 現年	令和4年度	令和5年度以降 完了時
工事	780m 7,004百万円	— —	— —	— —	橋梁基礎工 300百万円	橋梁下部工 100百万円	780m 6,604百万円
用地	33,738㎡ 3,556百万円	2,986㎡ 342百万円	12,116㎡ 1,436百万円	3,555㎡ 297百万円	3,772㎡ 641百万円	3,016㎡ 351百万円	0㎡ 0百万円
その他	180百万円	7百万円	24百万円	81百万円	257百万円	0百万円	0百万円
計	10,740百万円	349百万円	1,460百万円	378百万円	1,198百万円	456百万円	6,604百万円
進捗率 (累積)	事業費	3.2%	13.6%	25.2%	36.3%	40.6%	100.0%
	用地(面積)	8.9%	35.9%	79.9%	91.1%	100.0%	100.0%
	工事(延長)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
事業の進捗状況	道路予定地の用地取得に努めており、令和3年度末で用地取得率は91%となる見込みである。						
事業が長期化している理由	近年における厳しい財政状況を踏まえ、コスト削減のため道路構造の変更に伴う地元や関係機関との調整及び用地交渉に時間を有していたため。						

3 残事業の内容及び事業の進捗の見込み

残事業については、令和2年度末時点で、用地の取得が6,788㎡、道路整備が780mの施工となる。令和3年度から橋梁下部工の工事に着手し、早期の完成を図る。

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性

令和元年度にJR内房線との交差構造を地下道形式から橋梁形式に見直すことでコスト削減を図り、また、今後も新技術等の活用を検討することにより更なるコスト縮減に努める。

5 対応方針（案）及びその理由

対応方針(案)	事業継続
理由	<p>塩田町誉田町線は、東南部団地方面の交通にとって利便性が高い道路として利用されており、未整備区間となっている国道16号から国道357号までの本事業区間を整備することにより、内陸部と臨海部とのアクセス強化が図られるとともに、フル化された京葉道路蘇我インターチェンジに繋がり、広域的な道路網が形成され、蘇我副都心の進展に寄与するものである。</p> <p>また、本事業区間の整備により、千葉中環状道路が概成し、災害時の緊急輸送道路などの多重性・代替性の確保や広域防災拠点のアクセス性向上による防災機能強化のほか、令和5年に無料化される千葉外房有料道路と連携して茂原方面へアクセスが向上することから、積極的に推進する必要性があり、費用便益分析の結果からも事業の投資効果が認められる。</p>

添付書類

- | | |
|-----------|--------|
| ① 位置図 | 3-1ページ |
| ② 事業概要図 | 3-2ページ |
| ③ 事業実施計画表 | 3-3ページ |

費用便益分析の概要(街路事業)

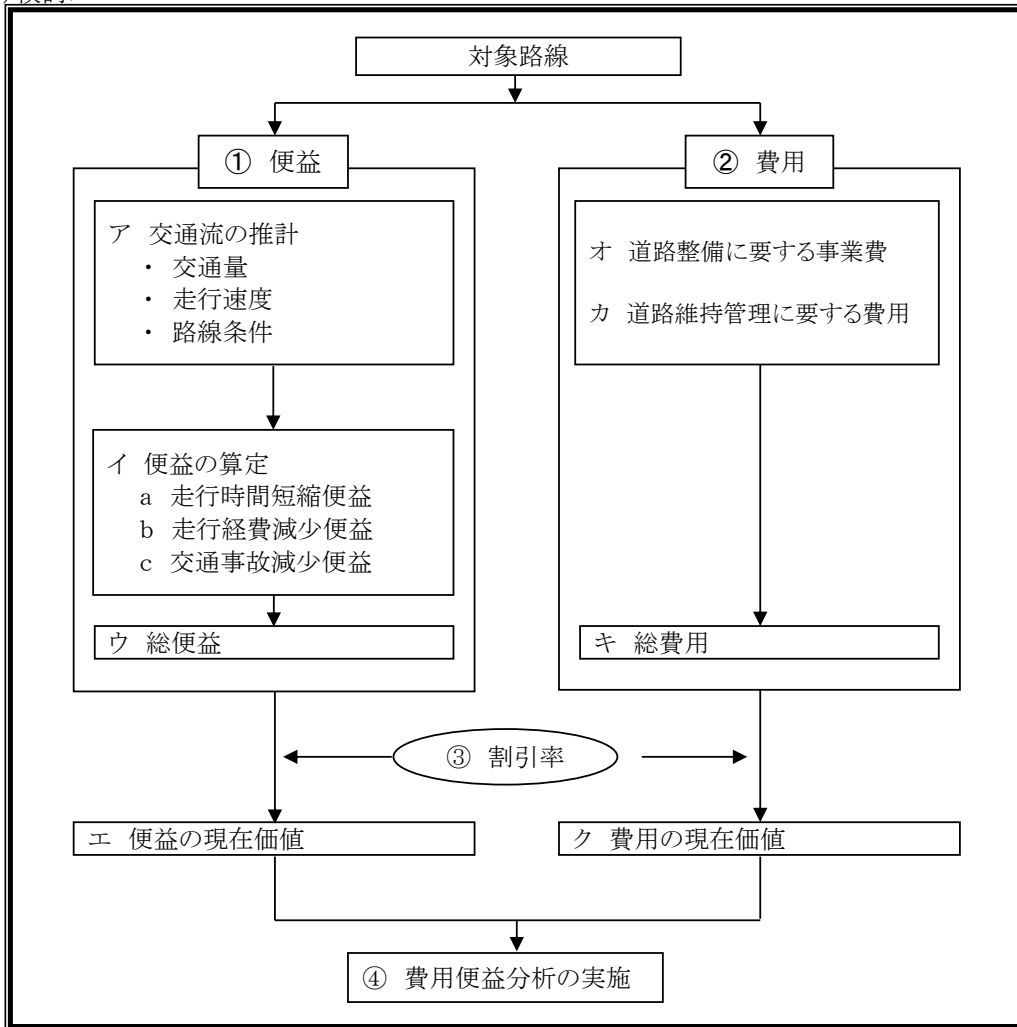
1 道路事業における費用便益分析

(1) 基本的な考え方

①「費用便益分析マニュアル」(平成30年2月国土交通省道路局 都市・地域整備局)による。

②評価時点を基準年とし、道路整備が行われる場合と行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額と費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行う。

(2) 検討フロー



(3) 費用便益分析の前提条件

- A 基準年次:評価時点(令和3年度)
- B 検討年数:着手時から供用開始後50年間
- C 社会的割引率(上記フロー図③):4%

} 「費用便益分析マニュアル」による

2-1 費用便益分析の算定（全体事業）

① 便益

ア 交通流の推計

将来の交通量を予測し、車種毎（乗用車類、小型貨物車、普通貨物車）に、交通量、走行速度、路線条件（延長、車線数等）を算出する。

便益の主な根拠

計画交通量：23,400～42,600台／日

イ 便益の算定

道路整備・改良が行われない場合と行われる場合の、走行時間費用、走行経費、交通事故による社会的損失額の差を便益として算出する。

a	走行時間短縮便益＝	905 百万円
	道路整備による走行時間短縮で生じる便益について、時間価値を用いて算定する。	
b	走行経費減少便益＝	92 百万円
	走行条件が改善されることによる費用低下のうち、走行時間に含まれない項目（燃料費、オイル費、車両維持・修繕費、車両償却費など）の経費減少額について算定する。	
c	交通事故減少便益＝	37 百万円
	交通事故による社会的損失（運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額）の減少額について算定する。	

ウ 総便益

イ(a+b+c) 1,034 百万円

エ 便益の現在価値

16,220 百万円

評価期間内に発生する便益を社会的割引率を用いて、基準年次における現在価値に換算する。

② 費用

オ 道路整備に要する事業費

工事、用地、補償費等 10,740 百万円

カ 道路維持管理に要する費用

供用後に必要となる道路維持費、道路清掃費、照明費、オーバーレイ費等 1,550 百万円

キ 総費用

オ+カ 12,290 百万円

ク 費用の現在価値

10,650 百万円

評価期間内に発生する費用を社会的割引率を用いて、基準年次における現在価値に換算する。

③ 費用便益分析の実施

費用便益比(B/C)	1.5
感度分析(残事業を対象)	
(算式) 便益の現在価値(エ) / 費用の現在価値(ク)	
(感度分析変動ケース) 交通量: ±10% 事業費: ±10% 事業期間: ±3年	
経済的純現在価値(B-C)	5,570 百万円
(算式) 便益の現在価値(エ) - 費用の現在価値(ク)	
経済的内部収益率	5.8 %
(算式) 便益の現在価値(エ) - 費用の現在価値(ク) = 0 となる割引率	

2-2 費用便益分析の算定（残事業）

① 便益

ア 交通流の推計

将来の交通量を予測し、車種毎(乗用車類、小型貨物車、普通貨物車)に、交通量、走行速度、路線条件(延長、車線数等)を算出する。
便益の主な根拠 計画交通量:23,400~42,600台/日

イ 便益の算定

道路整備・改良が行われない場合と行われる場合の、走行時間費用、走行経費、交通事故による社会的損失額の差を便益として算出する。	
a	走行時間短縮便益＝ 905 百万円 道路整備による走行時間短縮で生じる便益について、時間価値を用いて算定する。
b	走行経費減少便益＝ 92 百万円 走行条件が改善されることによる費用低下のうち、走行時間に含まれない項目(燃料費、オイル費、車両維持・修繕費、車両償却費など)の経費減少額について算定する。
c	交通事故減少便益＝ 37 百万円 交通事故による社会的損失(運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)の減少額について算定する。

ウ 総便益

イ(a+b+c)	1,034 百万円
----------	-----------

エ 便益の現在価値

13,940 百万円
評価期間内に発生する便益を社会的割引率を用いて、基準年次における現在価値に換算する。さらに、中止した場合に売却可能な資産価値(現在価値換算した用地費)を便益から控除する。

② 費用

オ 道路整備に要する事業費

工事、用地、補償費等	7,360 百万円
------------	-----------

カ 道路維持管理に要する費用

供用後に必要となる道路維持費、道路清掃費、照明費、オーバーレイ費等	1,550 百万円
-----------------------------------	-----------

キ 総費用

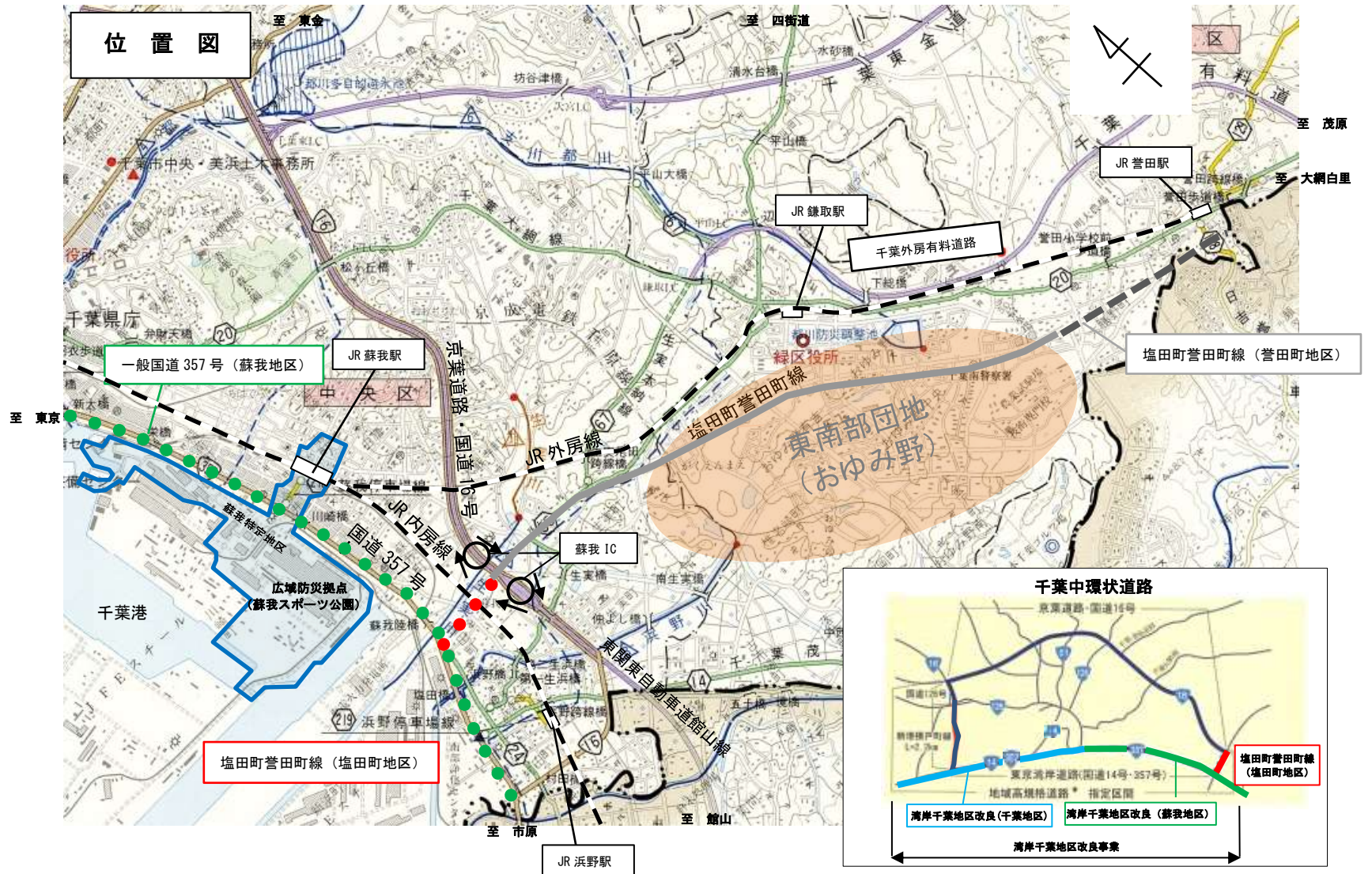
オ+カ	8,910 百万円
-----	-----------

ク 費用の現在価値

6,750 百万円
評価期間内に発生する費用を社会的割引率を用いて、基準年次における現在価値に換算する。

③ 費用便益分析の実施

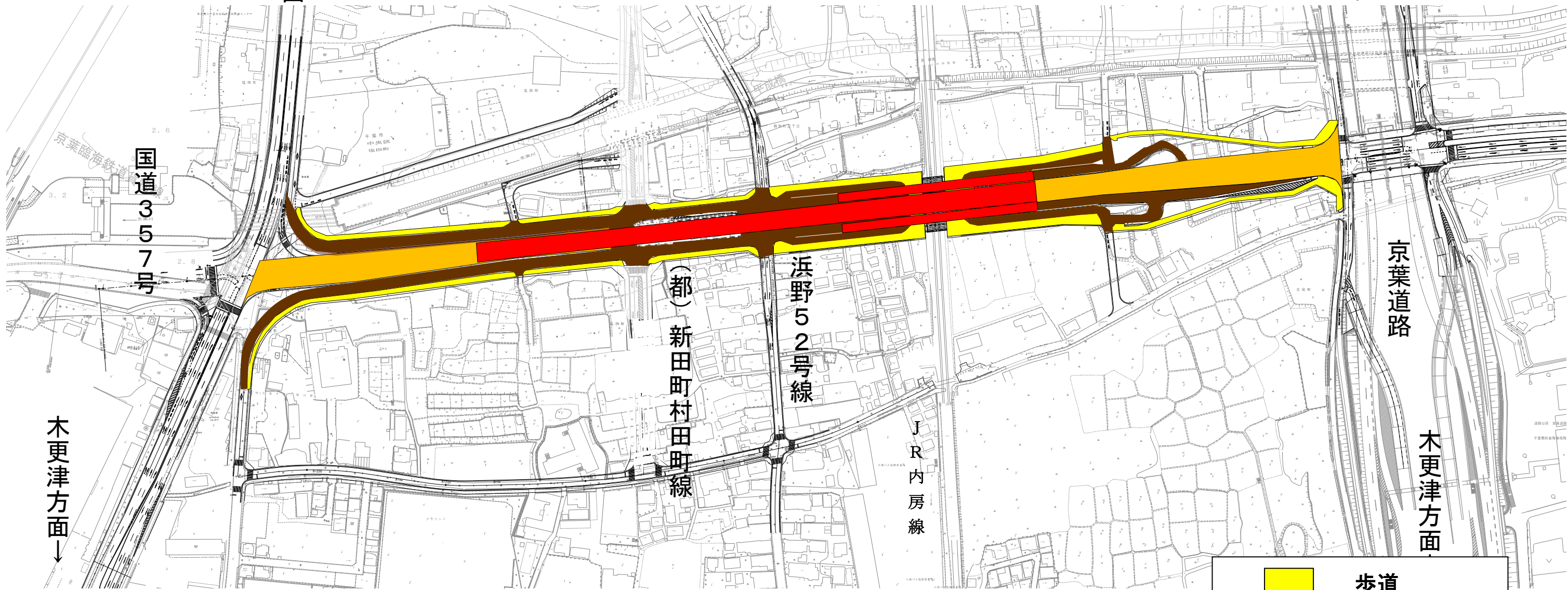
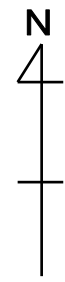
費用便益比(B/C)	2.1
感度分析(残事業を対象) 交通量: 1.7~3.2 事業費: 1.9~2.3 事業期間: 1.7~2.3	
(算式) 便益の現在価値(エ) / 費用の現在価値(ク)	
(感度分析変動ケース) 交通量: ±10% 事業費: ±10% 事業期間: ±3年	
経済的純現在価値(B-C)	7,190 百万円
(算式) 便益の現在価値(エ) - 費用の現在価値(ク)	
経済的内部収益率	7.9 %
(算式) 便益の現在価値(エ) - 費用の現在価値(ク) = 0 となる割引率	



事業概要図





↑東京方面

↑東京方面

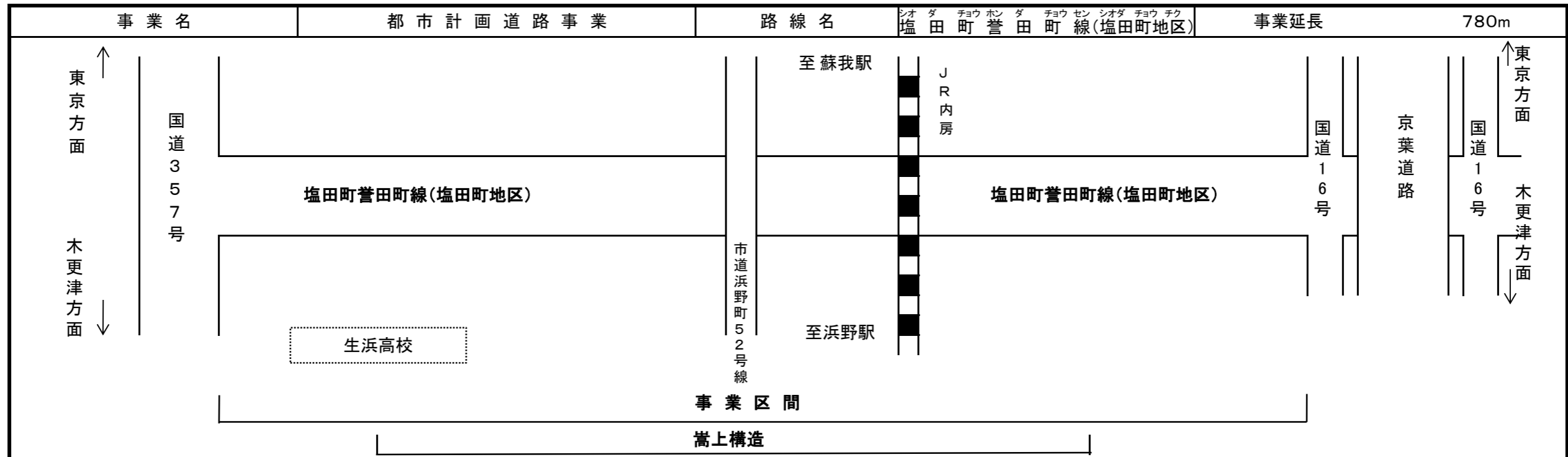


木更津方面↓

木更津方面

	歩道
	車道
	副道
	橋梁

事業実施計画表



3 年度迄	用地						
	道路整備			杭基礎(本線橋)			
4 年度	用地						
	道路整備			杭基礎(本線橋)			
5 年度	用地						
	道路整備					下部工(本線橋)	
6 年度	用地						
	道路整備			下部工(本線橋)		下部工(本線橋)	
7 年度	用地						
	道路整備	街路築造工	上部工(本線橋)		下部工(本線橋)		
8 年度	用地						
	道路整備		街路築造工			上部工(本線橋)	
9 年度	用地						
	道路整備			上部工(本線橋)	下部工(副道橋・横断歩道橋)・街路築造工		
10 年度	用地						
	道路整備			街路築造工	上部工(副道橋・横断歩道橋)		
11 年度	用地						
	道路整備					街路築造工	