

(再評価)

資料 1 - 5
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成21年度第1回)

国道51号 北千葉拡幅

平成21年6月23日
国土交通省 関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図



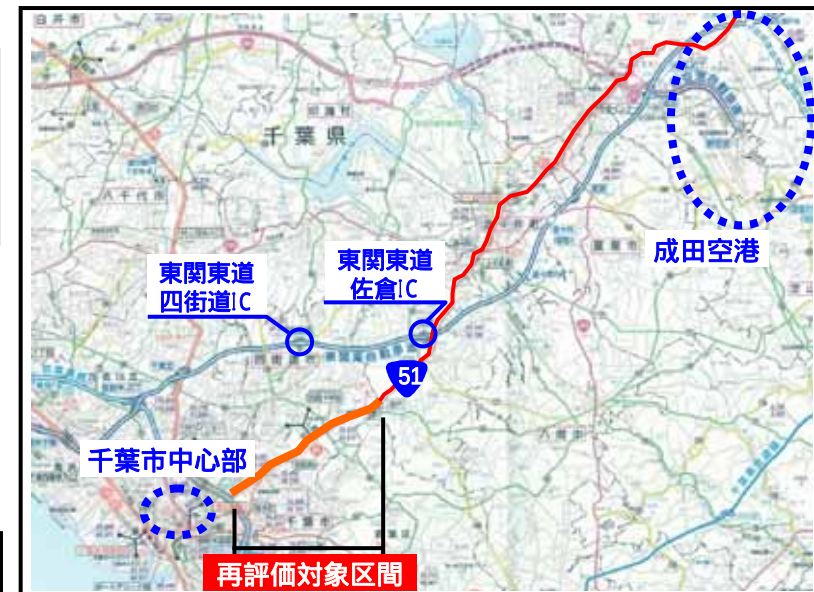
1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・国道51号の混雑緩和・交通安全の確保
- ・千葉県中心部や東関東自動車道のI.C、成田国際空港への道路ネットワーク機能の強化

(2) 計画の概要

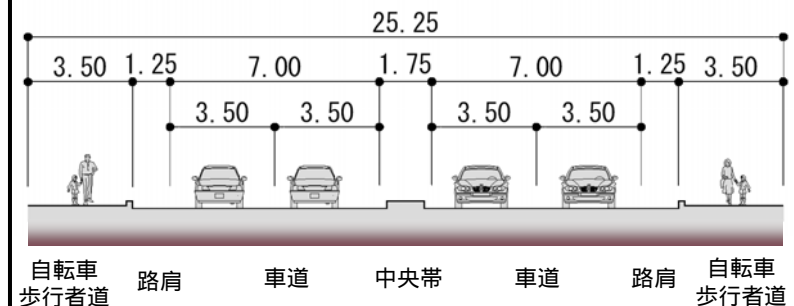
区 間	： 自) 千葉県千葉市若葉区貝塚町 至) 千葉県佐倉市馬渡
計画延長	： 7.6km (うち2.7km4車線供用、一部2車線)
幅 員	： 25.25m
道路規格	： 第3種第1級
設計速度	： 80km/h
車 線 数	： 4車線
事 業 化	： 昭和46年(千葉市若葉区貝塚町～若松町) 昭和62年(千葉市若葉区若松町～佐倉市馬渡)
事 業 費	： 236億円
計画交通量	： 32,100～44,600台/日



整備前



整備後



2. 事業進捗の状況

「北千葉拡幅」の事業経緯

区間 4車線供用済区間

わかばく かいづかちょう わかばく わかまつちょう

- 千葉市若葉区貝塚町～千葉市若葉区若松町区間

昭和44年5月 都市計画決定

昭和46年度 事業化

昭和48年度 用地着手

昭和57年度 工事着手

昭和60年8月 都市計画変更 (W=22m→25m)

平成7年8月 4車線供用 (L=2.7km一部2車線)

用地進捗率
100%

区間 千葉市区間(工事中)

わかばく わかまつちょう わかばく わかまつちょう よしおか

- 千葉市若葉区若松町～千葉市若葉区若松町(四街道市吉岡)区間

昭和44年5月 都市計画決定 (千葉市内 L=1.8km)

昭和60年8月 都市計画変更 (W=22m→25m)

昭和62年度 事業化

昭和62年度 用地着手

平成15年度 工事着手

平成21年度 工事中 (L=1.1km 4車線供用予定)

用地進捗率
97%

区間 四街道市区間

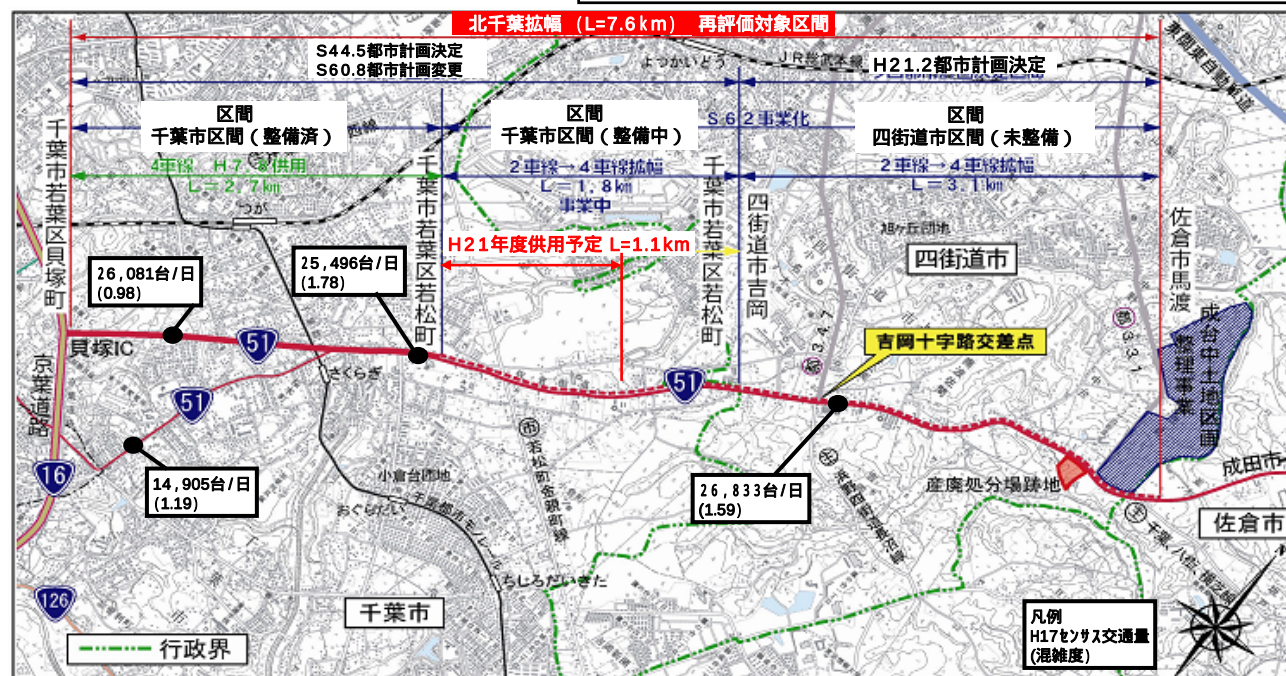
よしおか まわたし

- 四街道市吉岡～佐倉市馬渡区間

昭和62年度 事業化

平成21年2月 都市計画決定 (四街道市内)

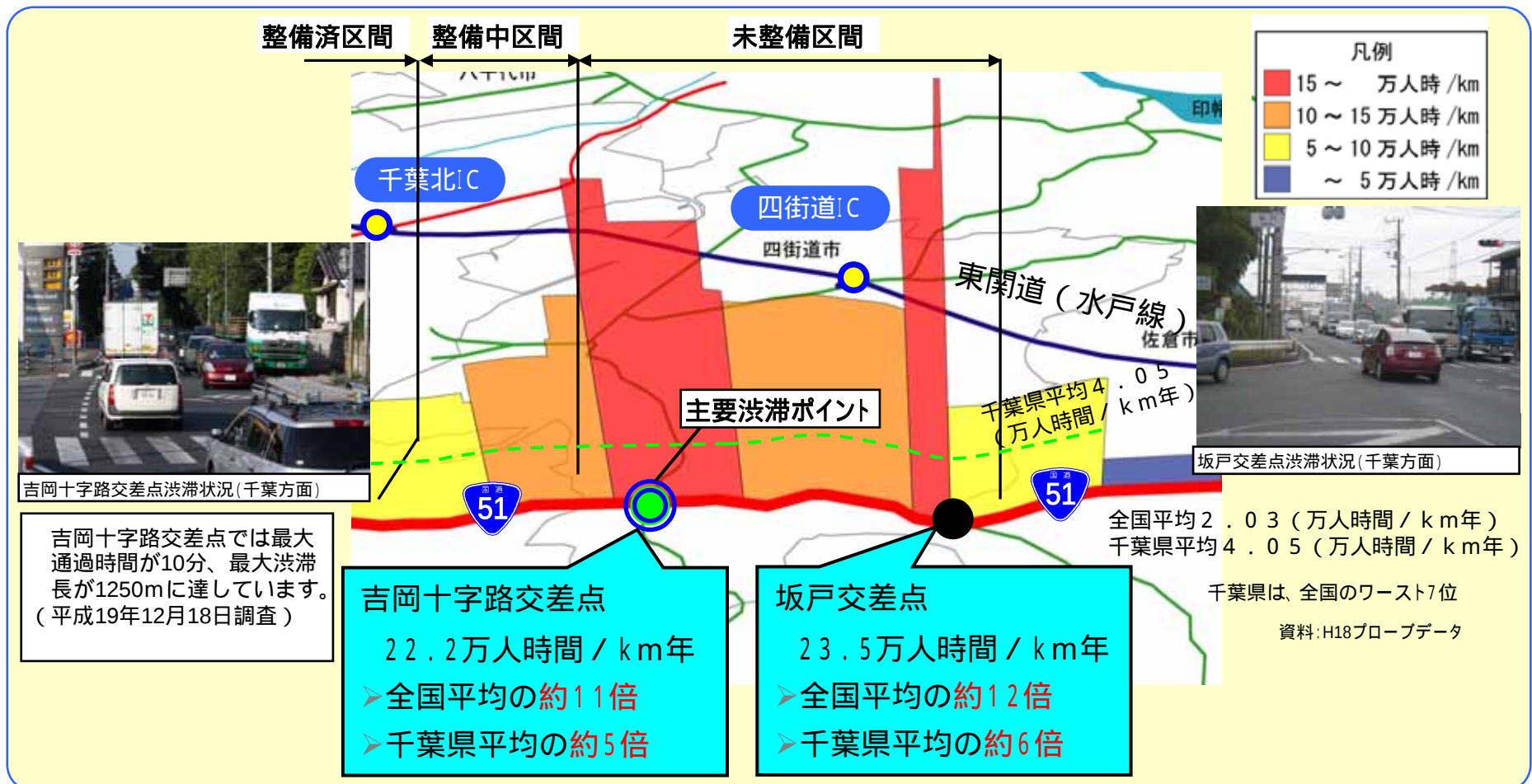
用地進捗率
0%



3-1. 事業の必要性に関する視点

(1) 北千葉拡幅区間の渋滞損失

- ・ 始点側千葉市若葉区貝塚町から千葉市若葉区若葉町までの2.7km区間は、平成7年8月に4車線道路（一部2車線）として供用。
- ・ 千葉市から四街道市にかけて主要な交差点で渋滞が発生。
(吉岡十字路交差点：7.4億円/km年(22.2万人時間/km年)、坂戸交差点：7.9億円/km年(23.5万人時間/km年))



3-2 . 事業の必要性に関する視点

(2) 北千葉拡幅区間の整備効果

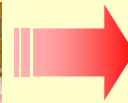
- 広幅員自歩道 (W=3.5m) の設置による、歩行者自転車の安全性向上
- 中央分離帯及び右折車線の設置による、交通事故の減少

現在、歩道幅員2m未満の区間は全体の約77%を占める。本事業により広幅員自歩道 (W=3.5m) が設置され、歩行者、自転車の安全が確保される。

整備前 (2車線区間)



(四街道市吉岡 四街道方向を望む)



交通量が多い上に歩道が狭い。自転車も路肩部を通行している。

整備後 (4車線区間)



(若葉区桜木町 四街道方向を望む)

広幅員歩道の整備により、良好な歩行者空間と安全な交通が確保される。

レッドゾーンに含まれる吉岡十字路交差点では、右折車線が設置されていないため、多くの事故が発生している。右折車線及び中央分離帯の設置により、交通事故が減少し、安全性が確保される。

整備前



整備後



レッドゾーン：死傷事故率が300件/億台キロを超える区間をレッドゾーンと呼んでいます。(道路全体の6%の区間)

4. 費用対効果

■ 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)
	715億円	23億円	25億円	762億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.8
	396億円		21億円	418億円	

■ 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)
	137億円	1億円	1億円	139億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	2.8
	41億円		8億円	49億円	

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。

B / C 算定に用いた費用 (C) の事業費は、主な費用の支出が事業着手 (S46年度) から現在までの基準年以前であるため、現在価値化により増加。

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。

基準年: 平成21年度

5 . 事業進捗の見込みの視点

- 千葉市区間の用地取得率は約 97 %
- 千葉市区間の 1 . 1 km 区間（区間 の一部）は平成 21 年度内に 4 車線での供用予定
- 千葉市残区間（区間 残区間）と四街道市区間（区間 ）は周辺道路の開発状況や周辺道路の状況、交通量の状況等を見ながら順次整備を推進

○ 暫定供用・未供用区間に係る工程表

		事業地着手		工事着手						一部供用予定	
年 度		S62	...	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22 ~
区間	用地									97%	
	工事										
区間	用地										
	工事										

6 . 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要正等に関する視点

- 四街道市区間内の主要な交差点（吉岡十字路交差点、坂戸交差点）で渋滞が発生
- 幅員 2 m 未満の狭小歩道が四街道市区間全体の 7 割以上を占める
- レッドゾーンに含まれる吉岡十字路交差点において交通事故が多発
- 事業全体の費用対効果（B / C）は 1 . 8 である

(2) 事業進捗の見込みの視点

- 千葉市区間の用地取得率は約 9 7 %
- 千葉市区間の 1 . 1 km 区間は平成 2 1 年度内に 4 車線での供用予定
- 千葉市残区間と四街道市区間は周辺道路の開発状況や周辺道路の状況、交通量の状況等を見ながら順次整備を推進

(3) 対応方針(原案)

事業継続

- 用地・工事の進捗が進んでおり、早期の効果発現を図ることが適切である