（再評価）

資料２－８－①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
（平成２４年度第２回）

国道51号
北千葉拡幅

平成24年7月30日

国土交通省　関東地方整備局

目　　次

１．位置図 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １

２．事業の目的と計画の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２

３．事業進捗の状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ４

４．事業の必要性に関する視点 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ６

５．費用対効果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １０

６．事業進捗の見込みの視点 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １２

７．今後の対応方針（原案） ・・・・・・・・・・・・・・ ・・・・・・・・・ １３

1. 位置図

：再評価

①事業採択後、3年以上経過した時点で未着工の事業

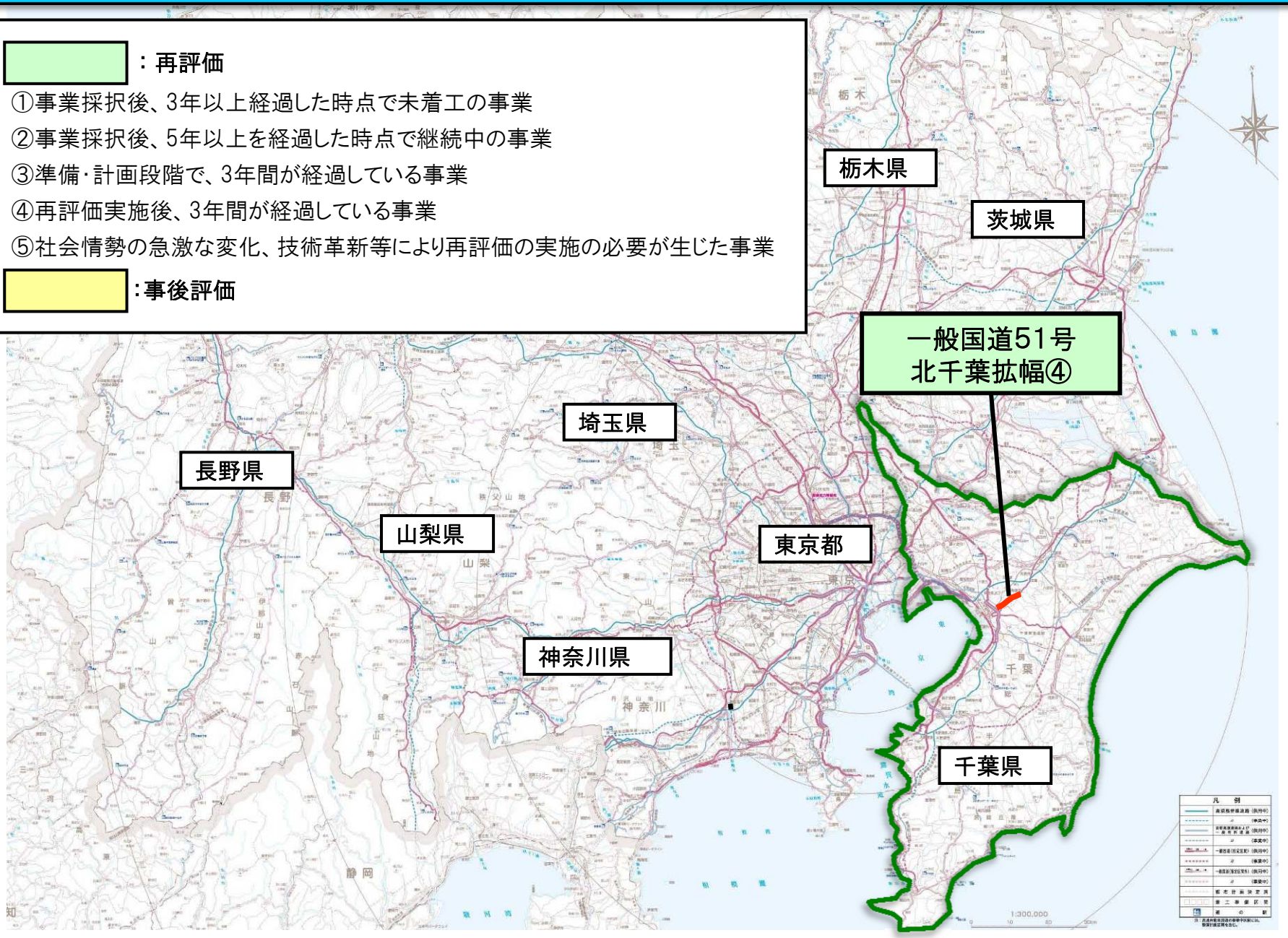
②事業採択後、5年以上を経過した時点で継続中の事業

③準備・計画段階で、3年間が経過している事業

④再評価実施後、3年間が経過している事業

⑤社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

：事後評価



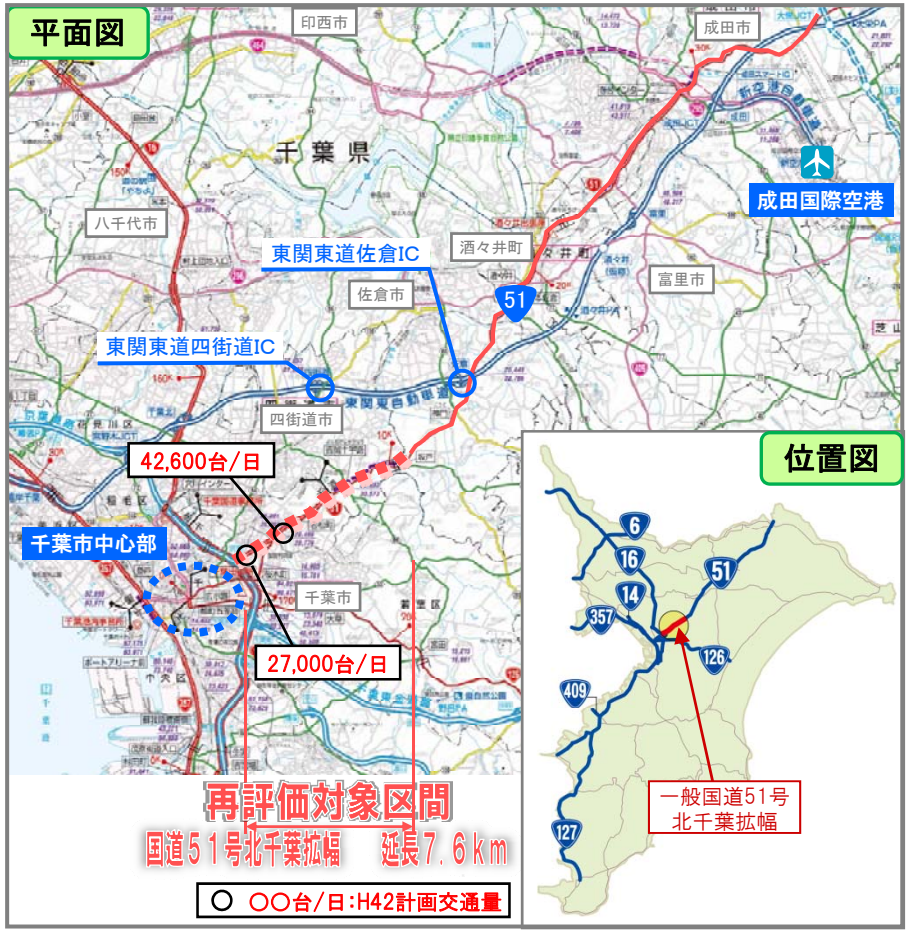
2. 事業の目的と計画の概要

(1)目的

・国道51号の混雑緩和・交通安全の確保
・道路ネットワーク機能の強化
(千葉市中心部、東関東自動車道I.C、成田国際空港)

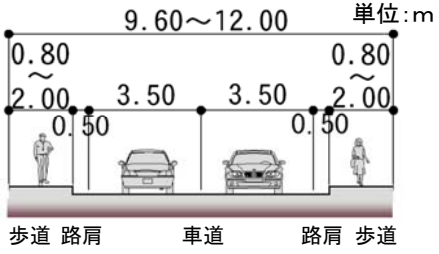
(2)計画の概要

事 業 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3.8km4車線供用)
総　幅　員 :25.25m
構 造 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)
全体事業費:236億円
計画交通量:27,000～42,600台／日

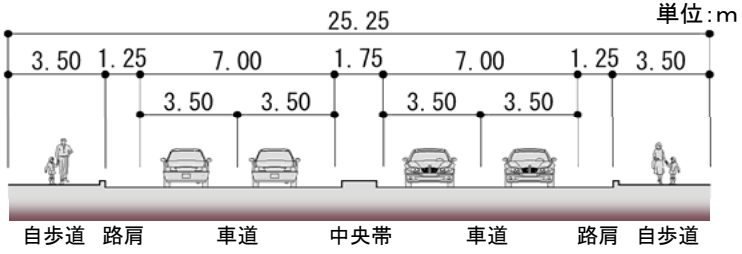


標準横断図

整備前
現　道



整備後
標準幅員
W=25.25m

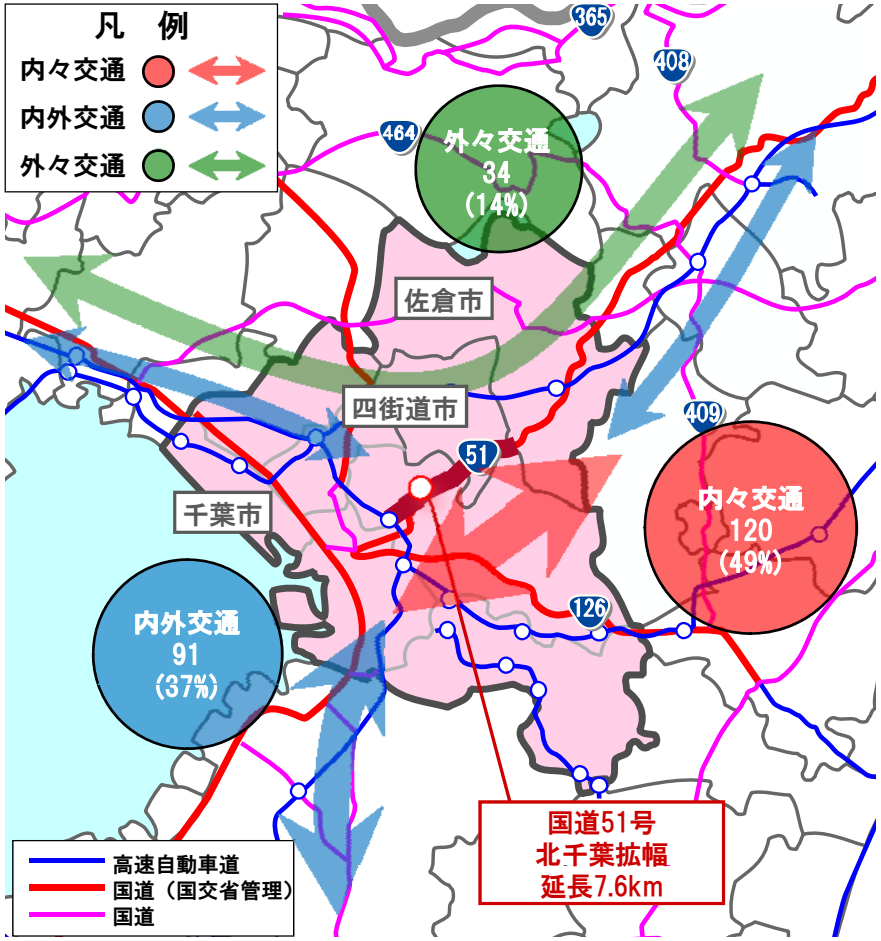


2. 事業の目的と計画の概要

(3)国道51号の交通特性

・国道51号当該事業区間の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が49%。
・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が37%、周辺地域を通過する外々交通が14%となっている。

■国道51号の主な利用OD(国道51号を利用する交通の結びつき)



国道51号北千葉拡幅付近の交通特性(H17OD)
(単位:百台/日)

表　国道51号北千葉拡幅の交通特性

国道51号北千葉拡幅 OD内訳		H17交通量 (百台／日)	比率
周辺地域(内々)		120	49%
周辺地域とその他の地域(内外)		91	37%
	周辺地域 ⇔ 千葉県	83	34%
	周辺地域 ⇔ 他県	8	3%
通過交通(外外)		34	14%
合計		245	100%

内々交通量が49%
内外交通量が37%
外々交通量が14%

周辺地域　：国道51号北千葉拡幅周辺の着色市町
その他県内：周辺地域を除く千葉県内
他　県　　：千葉県外
通過交通　：周辺地域内を発着としない交通

※周辺地域とは、当該事業が通過する地域及び隣接する地域の
　千葉市、四街道市、佐倉市。
※Ｈ１７道路交通センサスの現況ＯＤ調査結果を基に算出。

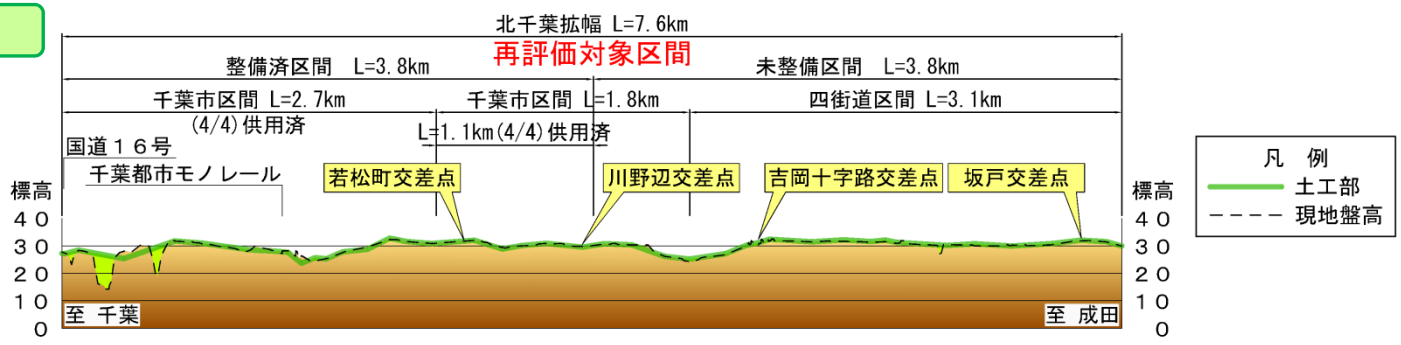
3. 事業進捗の状況

(1)事業の経緯

昭和44年度	都市計画決定	【2.7km区間、1.8km区間】	昭和62年度	用地着手	【1.8km区間】
昭和46年度	事業化	【2.7km区間】	平成 7年度	４車線供用	【2.7km区間】
昭和48年度	用地着手	【2.7km区間】	平成15年度	工事着手	【1.8km区間】
昭和57年度	工事着手	【2.7km区間】	平成20年度	都市計画決定	【3.1km区間】
昭和60年度	都市計画変更	【2.7km区間、1.8km区間】	平成21年度	４車線供用	【1.1km区間】
昭和62年度	事業化	【1.8km区間、3.1km区間】	平成23年度	用地着手	【3.1km区間】

平面図

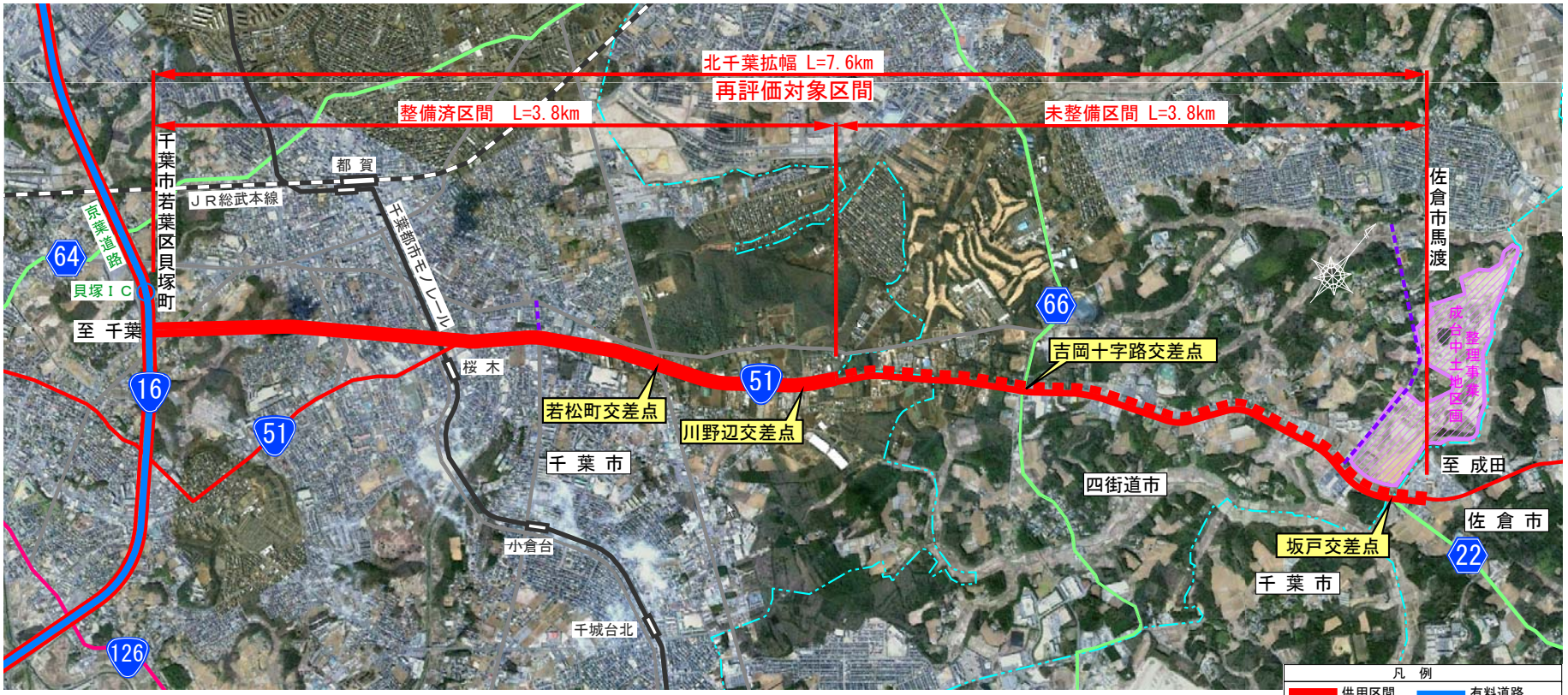
縦断図



3. 事業進捗の状況

(2)周辺状況

・北千葉拡幅は千葉市中心部から成田国際空港及び成田市・佐倉市方面への幹線道路である。
・平成7年度に4車線供用した千葉市区間の周辺は、住宅地や商業施設、駅等の公共施設が多く立地する地域である。
・北千葉拡幅の終点付近である四街道市(よつかいどうし)成山(なりやま)には、成台中土地区画整理事業(なりだいちゅうとちくかくせいりじぎょう)が進められている。



出典:Google earth

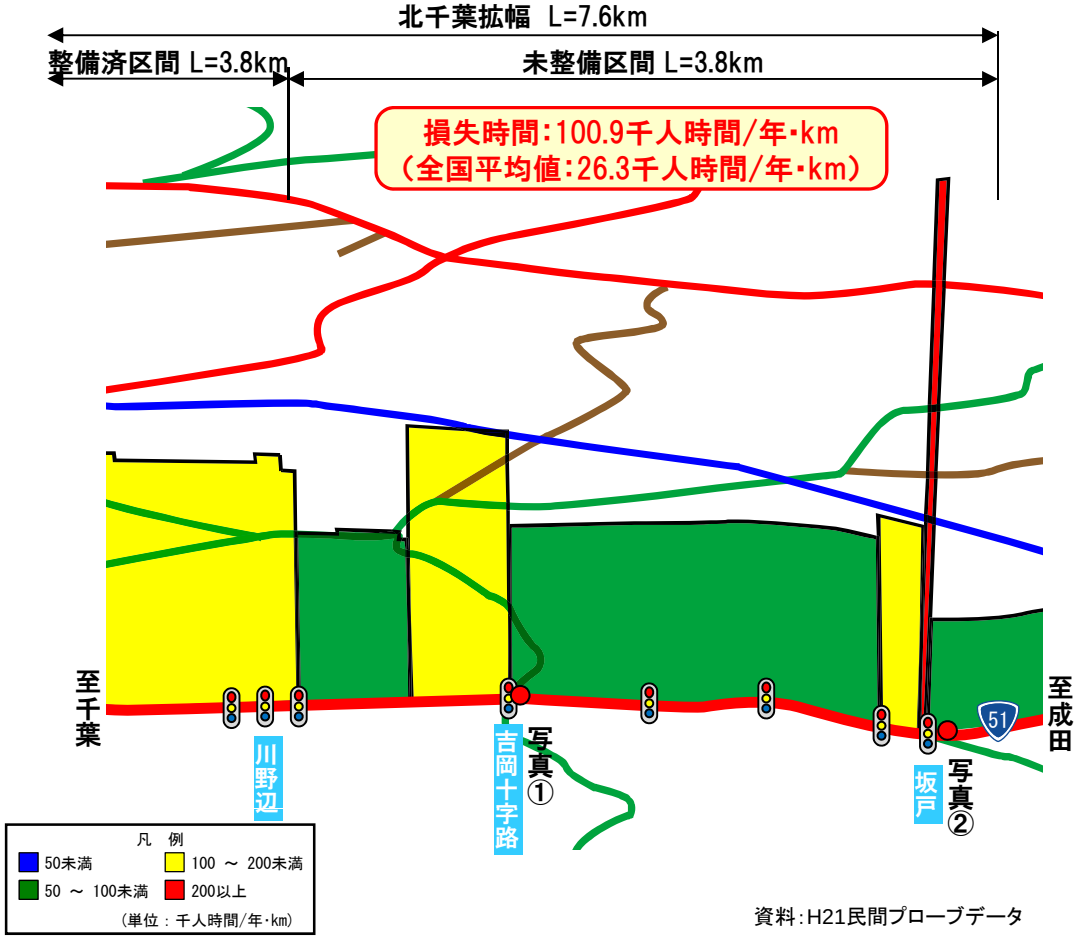
4. 事業の必要性に関する視点

（1）北千葉拡幅未整備区間の渋滞状況

・北千葉拡幅未整備区間の損失時間は100.9千人時間/年･kmであり、全国平均（26.3千人時間/年･km）の約4倍である。

・北千葉拡幅未整備区間の整備により、国道51号の渋滞緩和が見込まれる。

北千葉拡幅未整備区間の損失時間の発生状況



資料：H21民間プローブデータ

渋滞状況　写真①
（吉岡十字路交差点　千葉方面を望む）

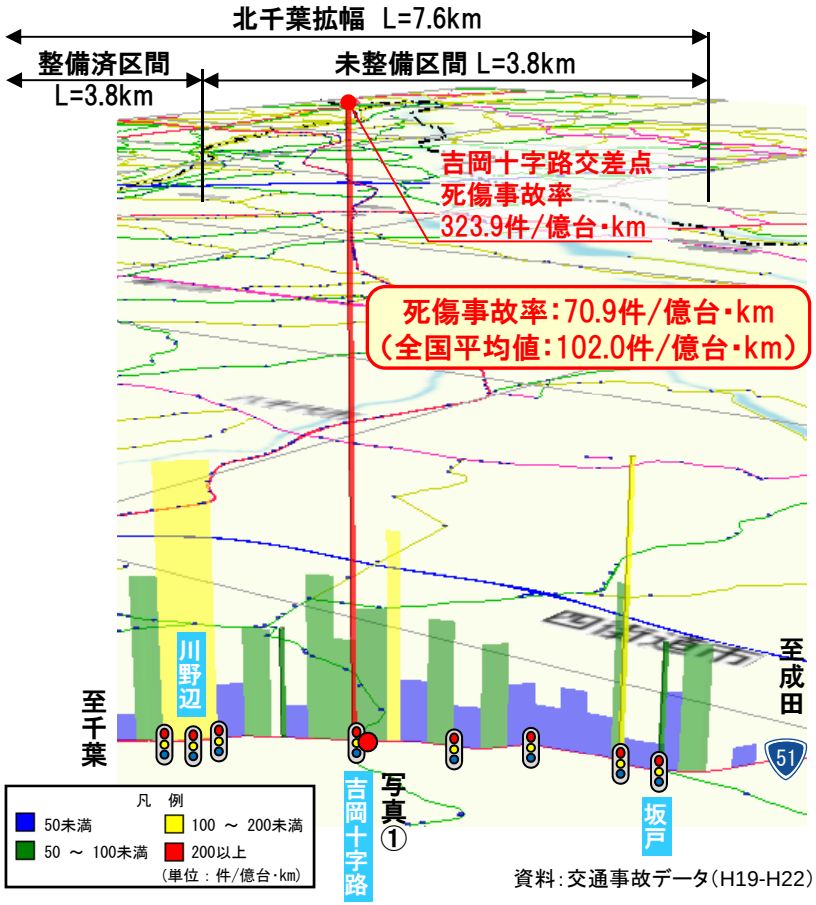
渋滞状況　写真②
（坂戸交差点　千葉方面を望む）

4. 事業の必要性に関する視点

(2)北千葉拡幅未整備区間の事故状況

・北千葉拡幅未整備区間の死傷事故率は、70.9件/億台・kmo。
・吉岡十字路交差点の死傷事故率は、323.9件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の約3倍である。
・拡幅整備における中央分離帯及び右折車線の設置により、交通事故の減少が見込まれる。

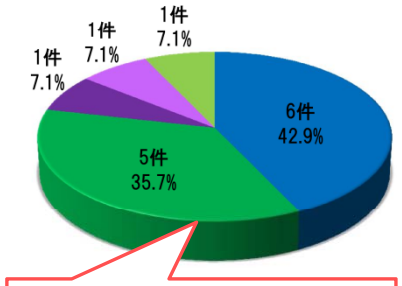
北千葉拡幅未整備区間の死傷事故発生状況



資料:交通事故データ(H19-H22)

吉岡十字路交差点事故類型

資料:交通事故データ(H19-H22)

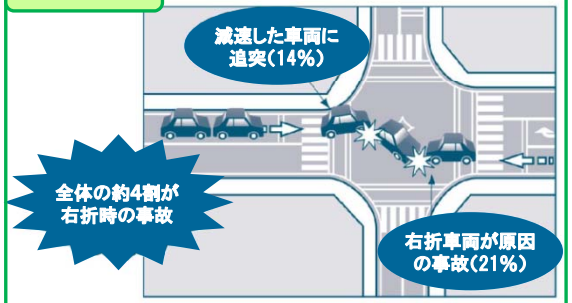


右折車線未整備が要因の事故
全体の約4割(14件中5件)

- 車両相互:追突
- 車両相互:右折
- 車両相互:正面衝突
- 車両相互:出会い頭
- 車両相互:左折

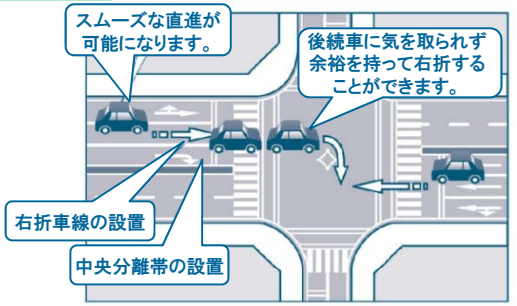
右折状況 写真①
(吉岡十字路交差点 千葉方面を望む)

整備前



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。

整備後



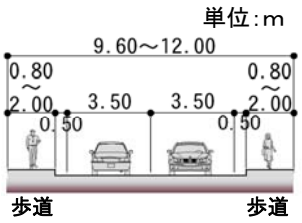
右折車線及び中央分離帯の設置により、交通事故が減少し、安全性が確保される。

4. 事業の必要性に関する視点

(3)歩行者の安全性向上

・北千葉拡幅の未整備区間は、歩道が狭い。
・歩道が拡幅されることにより(W=3．5m)、歩行者の安全性が向上。

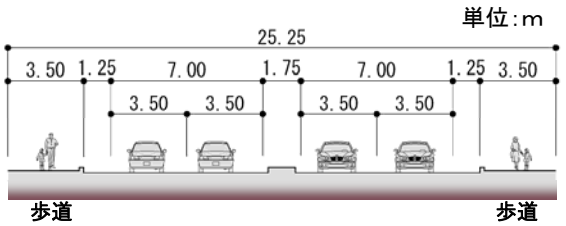
未整備区間(2車線)



写真①
(四街道市吉岡　成田方面を望む)

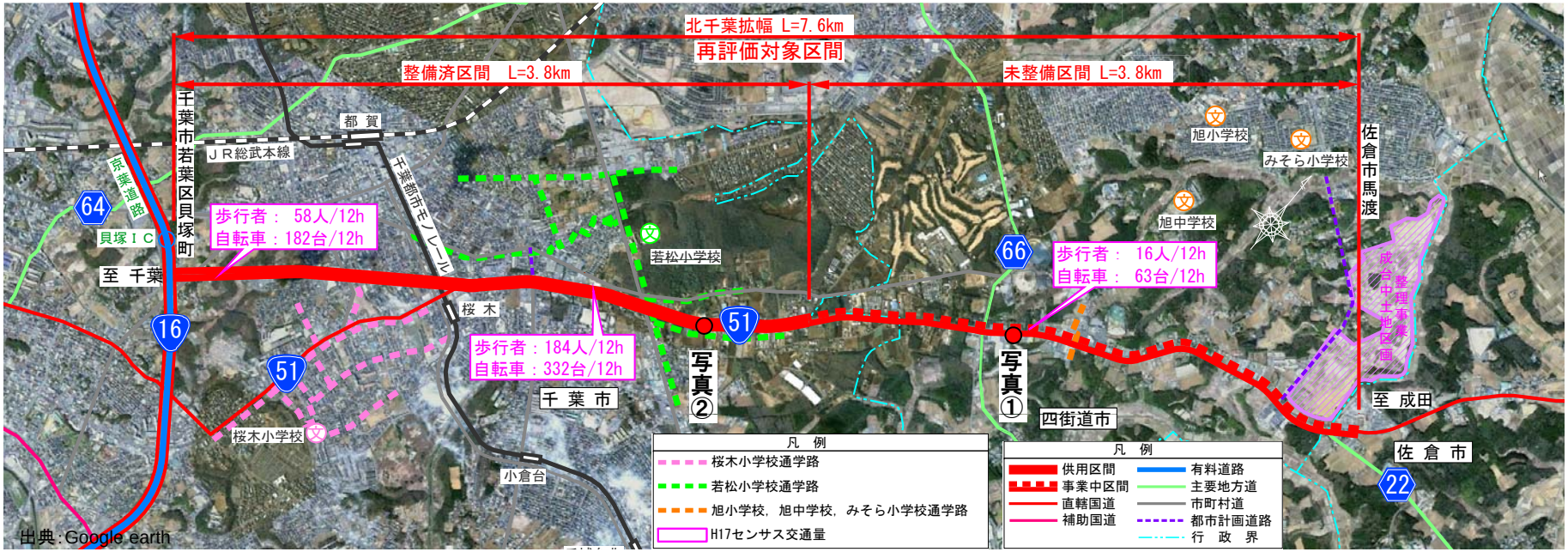
交通量が多い上に歩道が狭い。

整備済区間(4車線)



写真②
(若葉区若松町　千葉方面を望む)

歩道が拡幅されることにより(W=3.5m)、良好な歩行者空間と安全な交通が確保。



4. 事業の必要性に関する視点

(4)残工事の概要

・整備済区間　L=3.8km・・・・H7年度にL=2.7km、H21年度にL=1.1kmを4車線供用済み。

・未整備区間　L=3.8km・・・・千葉市区間(L=0.7km)はH15年度より用地着手し、用地取得率は65%。
四街道区間(L=3.1km)はH23年度より用地着手。

5. 費用対効果(計算条件)

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき３便益を計上した。

【３便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

■計算条件

		【参考：前回再評価（H21）】
・基準年次	：平成24年度	平成21年度
・供用開始年次	：平成31年度	平成31年度
・分析対象期間	：供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	：平成17年度道路交通センサス	平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	：平成42年度	平成42年度
・計画交通量	：27,000～42,600（台/日）	32,100～44,600（台/日）
・総便益	：約677億円	約762億円
・事業費	：約236億円	約236億円
・費用便益比	：1.5	1.8

5. 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）
	610億円	41億円	26億円	677億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	413億円	25億円		437億円	1．5

■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）
	232億円	9.4億円	2.7億円	244億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	40億円	12億円		53億円	4．6

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。

基準年：平成24年度

6. 事業進捗の見込みの視点

・整備済区間(L=3.8km)のうち、L=1.1km区間は、平成21年度に4車線供用済み。

・未整備区間(L=3.8km)の内、千葉市区間(L=0.7km)においては、平成15年度に用地取得に着手し、用地取得率は65%。
また、四街道市区間(L=3.1km)は平成23年度より用地取得に着手。

・引き続き、残区間の用地取得を実施し、順次整備を推進。

■事業の計画から完成までの流れ

年度		S44	S45	S46	S47	S48	～	S52	～	S57	S58	S59	S60	S61	S62	S63	～	H7	～	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
都市計画決定		千葉市区間決定											千葉市区間変更												四街道市区間決定											供用開始年次
事業化				千葉市区間 L=2.7km											千葉市区間 L=2.7km 四街道市区間																						
測量・調査・設計		設計	測量設計	測量設計	調査	調査	設計	地質	設計	調査設計	調査	測量	設計	設計	地質設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	地質設計	測量設計	設計	設計	設計	設計	設計							
整備済区間 (3.8km)	用地																					完了														
	工事									道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良		道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	道路改良										
未整備区間 (3.8km) (千葉市区間(0.7km))	用地																			27%	55%	55%	65%	65%	65%	65%	65%	65%								
	工事																															道路改良	道路改良			
未整備区間 (3.8km) (四街道市区間(3.1km))	用地																																	完了		
	工事																															道路改良	道路改良	道路改良	道路改良	

（前回再評価）　（今回再評価）

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である
用地取得率は平成24年3月時点

7. 今後の対策方針（原案）

（1）事業の必要性等に関する視点

・北千葉拡幅未整備区間の損失時間は約100.9人時間/年・kmであり、全国平均（約26.3千人時間/年・km）の約4倍である。
・吉岡十字路交差点において、死傷事故率は323.9件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台・km）の約3倍である。
・北千葉拡幅の整備により渋滞緩和及び事故の減少や歩行者、自転車の安全性の向上が見込まれる。
・費用対効果（B／C）は1．5である。

（2）事業進捗の見込みの視点

・未整備区間（L=3.8km）における、千葉市区間（L=0.7km）においては、平成15年度に用地取得に着手し、用地取得率は65%。
・四街道市区間（L=3.1km）は平成23年度より用地取得に着手。
・引き続き、残区間の用地取得を実施し、順次整備を推進。

（3）都道府県、政令市からの意見

＜千葉県知事からの意見＞　国道51号は、本県の幹線道路網の骨格を形成し、成田国際空港へのアクセス道路として重要な道路です。北千葉拡幅区間の吉岡十字路交差点や坂戸交差点などでは慢性的な渋滞が発生しており、また、歩道部が狭いことから歩行者の安全な通行に支障をきたしているところです。
　また、沿線においては、道路拡幅事業と連携した成台中土地区画整理事業が進められていることからも、事業の継続により、速やかに用地取得を完了し、早期に交通混雑の緩和と安全安心な歩道空間の確保を図っていただきたい。
＜千葉市長からの意見＞北千葉拡幅事業は、京葉道路及び国道16号に直結する、国道51号の混雑緩和と交通安全の強化を目的とした事業で、4車線に拡幅し、歩道と中央分離帯を設置する整備により、交通の円滑化と交通事故の減少に大きく期待できる事業であることから、事業計画期間内に千葉市の未整備区間の完成を目指していただきたい。

（4）対応方針（原案）

・事業継続
・北千葉拡幅は、混雑緩和・交通安全の確保の観点から、事業の必要性は高く、早期の効果発現を図ることは適切である。