

(再評価)

資料3-5-①

関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成25年度第6回)

一般国道51号 大栄拡幅

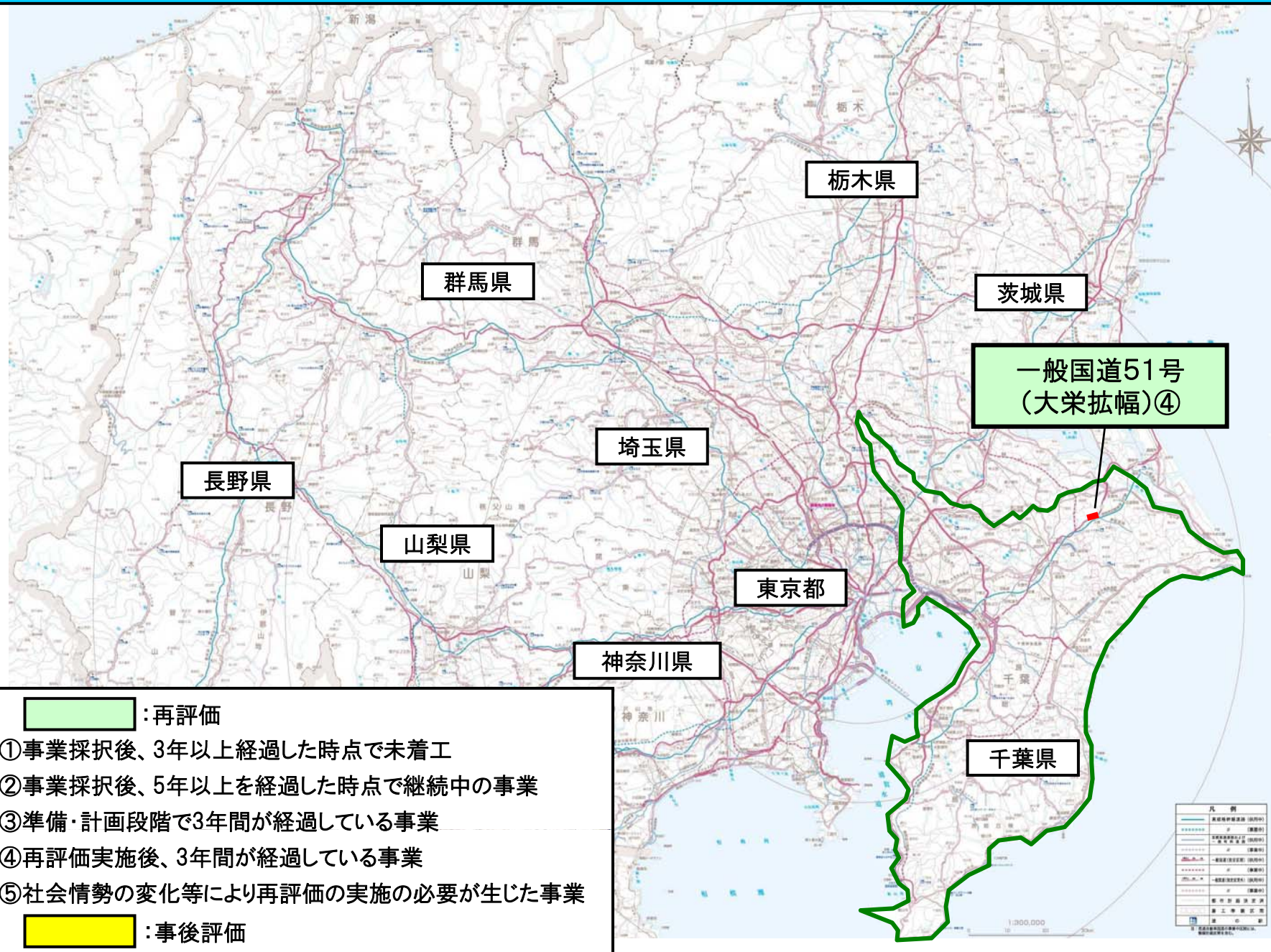
平成25年10月17日

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	5
4. 事業の必要性に関する視点	7
5. 費用対効果	1 1
6. 事業進捗の見込みの視点	1 3
7. 今後の対応方針（原案）	1 4

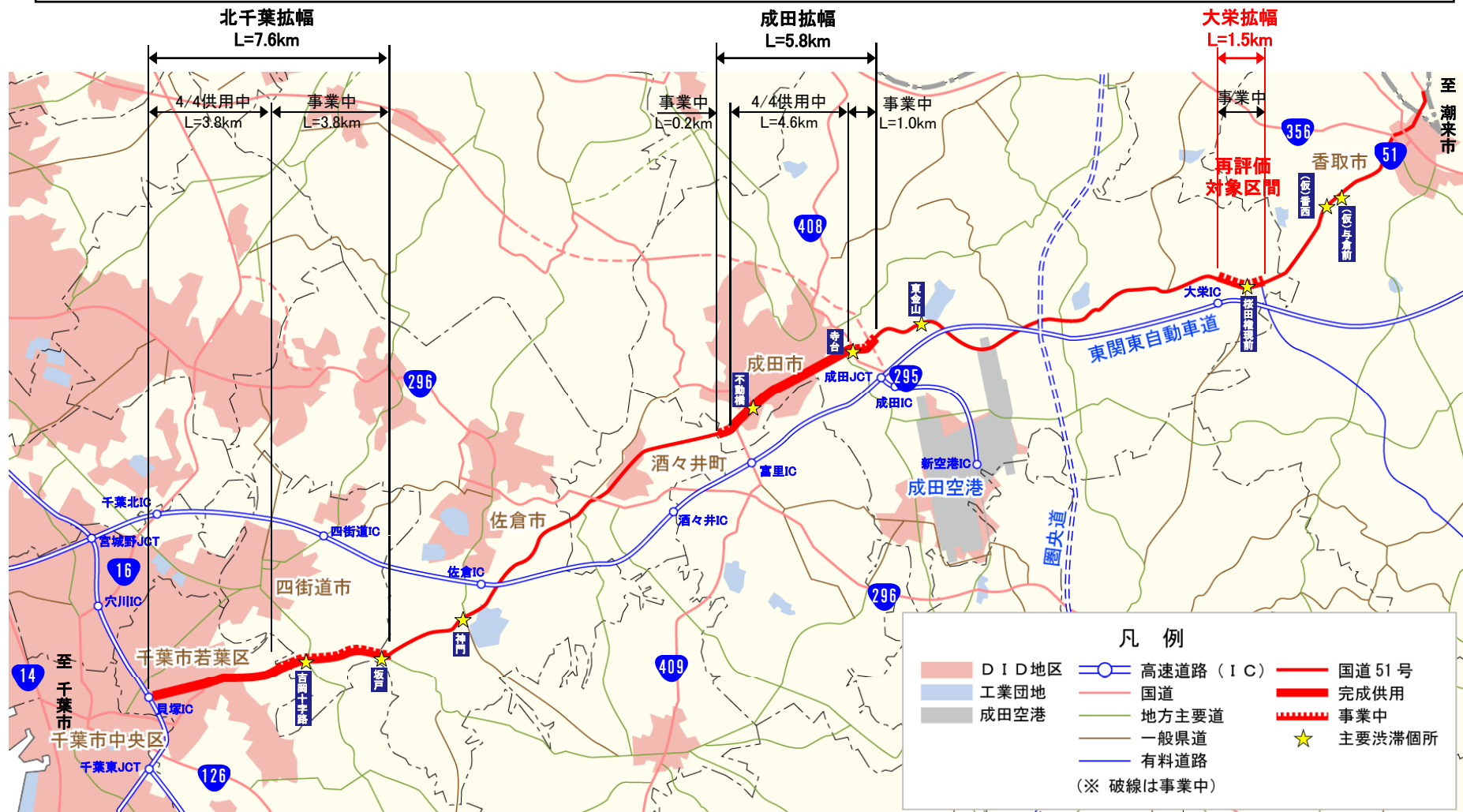
1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

■ 国道51号現道拡幅(千葉市～香取市)全体事業の概要

- ・千葉県内の国道51号は千葉市中央区から茨城県境(水郷大橋)に至る延長約53kmで、拡幅事業を中心に整備してきた。
- ・国道51号の拡幅事業は、交通混雑の緩和と交通安全の確保を目的に、昭和40年代前半より順次事業化し、整備を実施中。



2. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- 東関東自動車道大栄ICと東総有料道路のアクセス向上
- 交通渋滞の緩和および交通安全性の向上

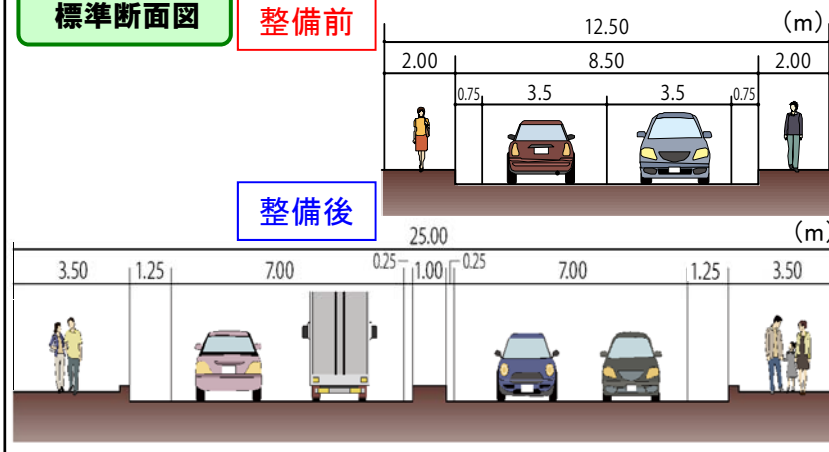
(2) 計画の概要

事業区間	： ちばけん なりたし さくらだ 自)千葉県成田市桜田
計画延長	： ちばけん なりたし ところ 至)千葉県成田市所
幅員	： L=1.5km
道路規格	： W=25.0m
設計速度	： 第3種第1級
設車線数	： 80km/h
事事業費	： 4車線
計画交通量	： 昭和63年度
	： 約50億円
	： 25,700～29,000台/日

標準断面図

整備前

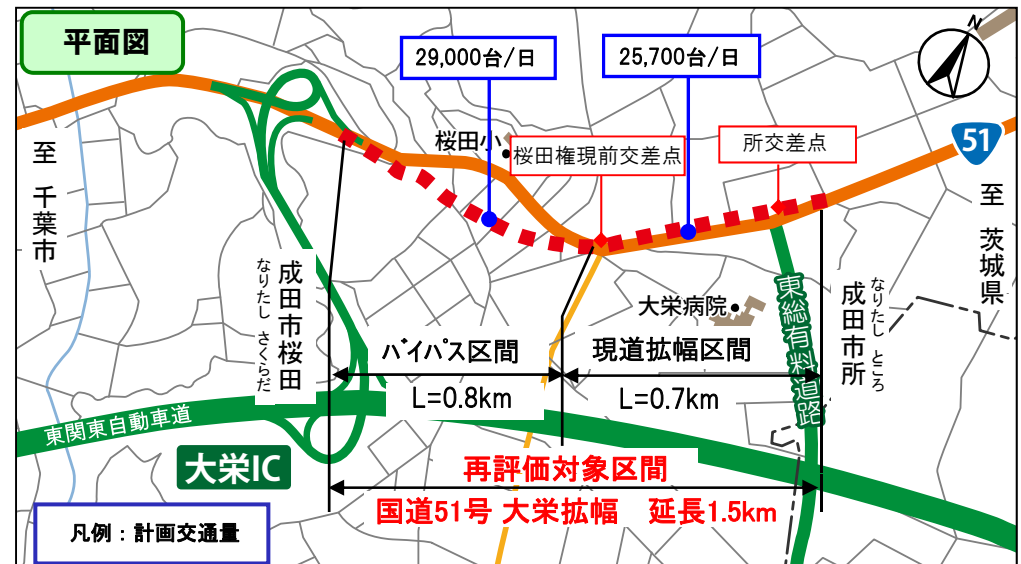
整備後



位置図



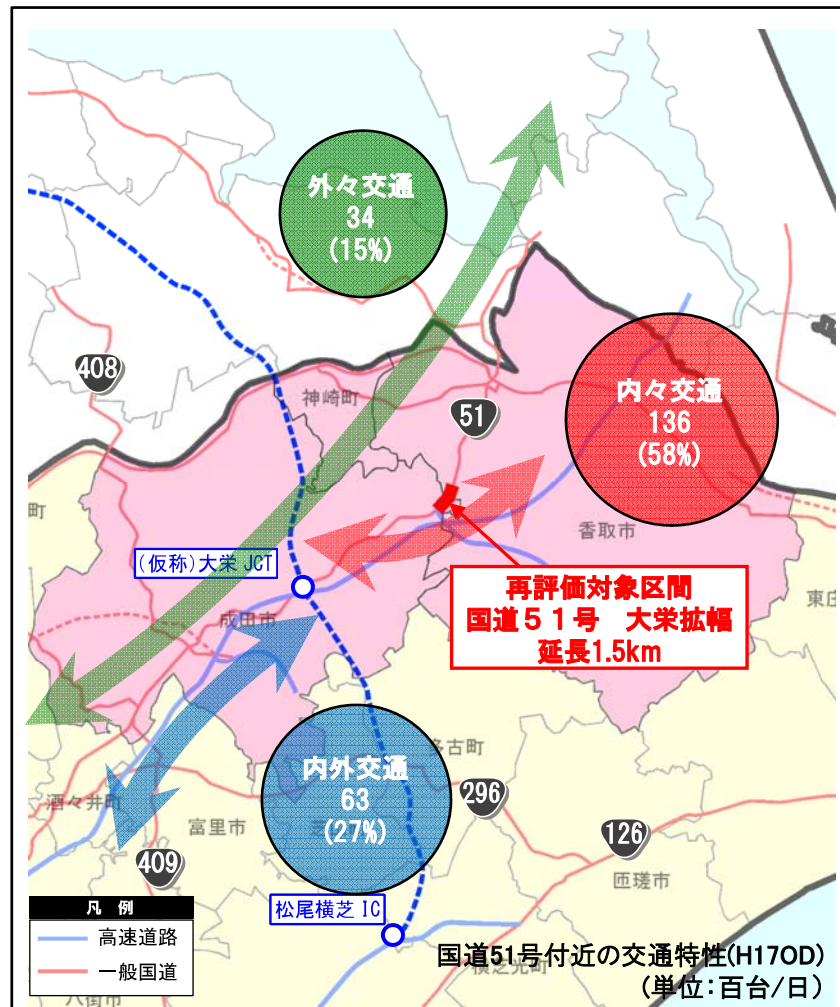
平面図



2. 事業の目的と計画の概要

(3) 国道51号の交通特性

- ・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58%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が27%、周辺地域を通過する外々交通が15%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)

表 国道51号の交通特性

OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	136	58%
周辺地域とその他の地域(内外)	63	27%
周辺地域 ⇄ その他県内	43	18%
周辺地域 ⇄ 他県	20	9%
通過交通(外々)	34	15%
合計	233	100%

周辺地域 : 国道51号大栄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

内々交通量が58%
 内外交通量が27%
 外々交通量が15%

※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成田市、香取市、神崎町。

※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出。

※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。

凡例

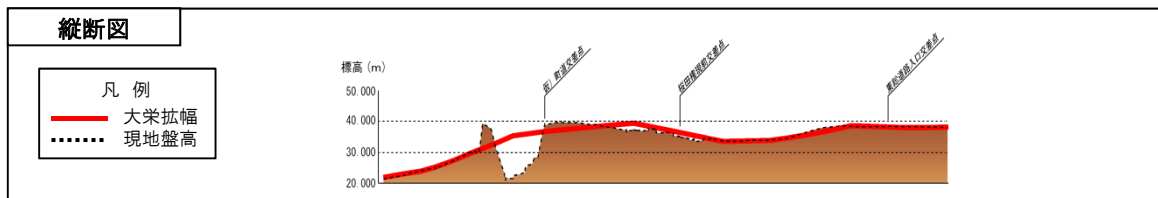
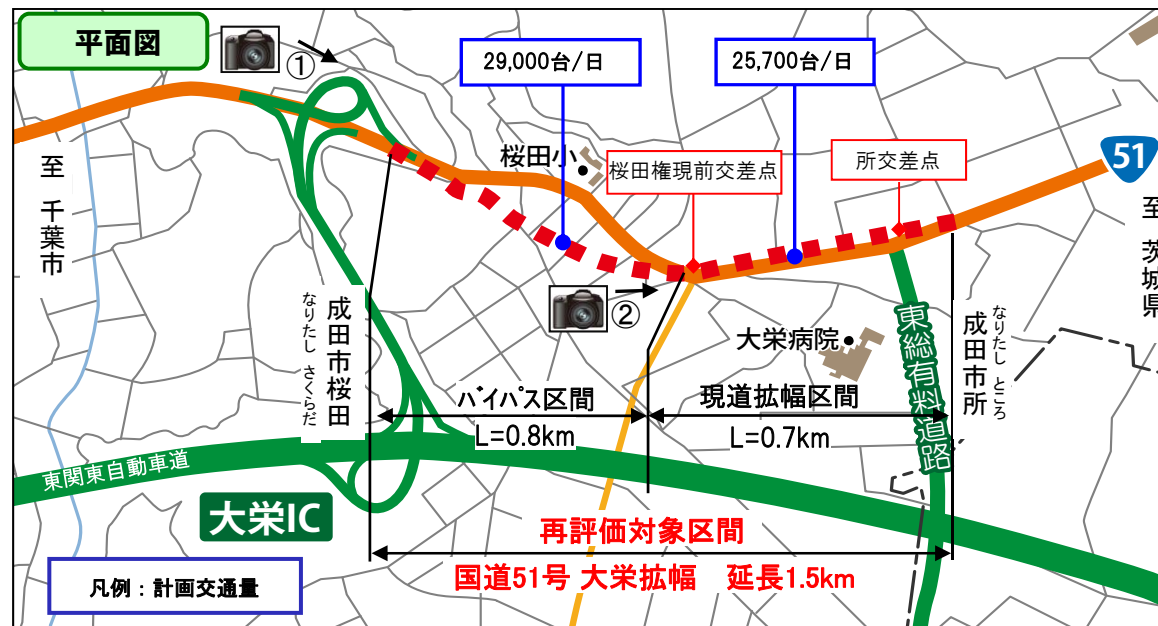
内々交通 ●
 内外交通 ●
 外々交通 ●

3. 事業進捗の状況

(1)事業経緯

S63年度	事業化（S53～H11年度 ※騒特法による成田空港問題）
H12年度	騒特法の基本方針に基づく都市計画手続き着手
H13年度	都市計画決定(大栄IC～所交差点 4車線 L=1500m W=25m)
H14年度	道路設計実施
H16年度	設計説明会実施
H17年度	用地買収着手

※騒特法(特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法)
航空機の騒音による障害を防止するとともに、空港と調和の取れた計画的な土地利用を進めることによって、空港周辺地域の振興を図るために制定



①大栄拡幅区間周辺の国道51号の状況 (H21.6月撮影)



②桜田権現前交差点付近の状況 (H25.3月撮影)

3. 事業進捗の状況

(2) 周辺の状況

- ・国道51号大栄拡幅周辺は、成田市の住宅が密集する市街地部と耕作地が混在する地域である。



4. 事業の必要性に関する視点

(1) 渋滞状況

- ・国道51号の当該区間では、主要渋滞箇所である桜田権現前交差点を中心に交通混雑が発生。
- ・当該区間の損失時間は59.0千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約2.2倍となっている。
- ・大栄拡幅の整備により、交通の転換が図られ、国道51号(現道)渋滞の緩和が見込まれる。

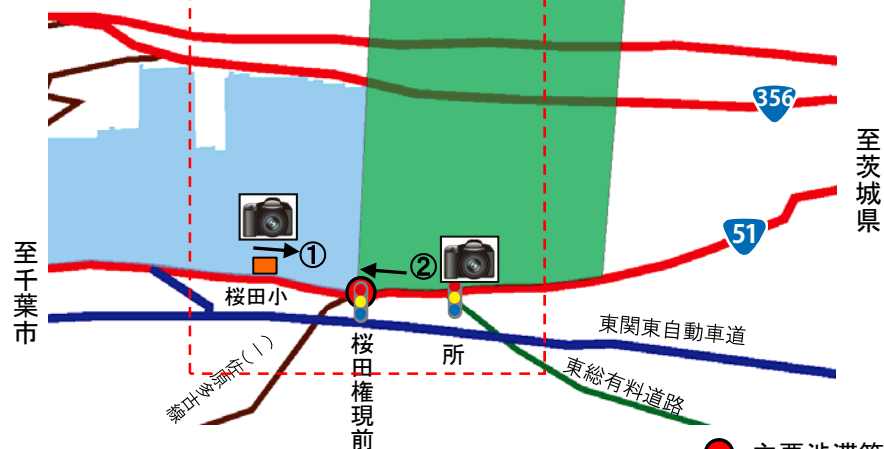
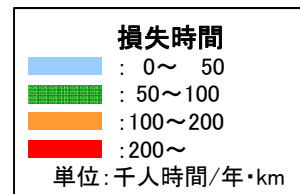
国道51号の渋滞発生状況

再評価対象区間

国道51号 大栄拡幅 延長1.5km

損失時間: 約59.0千人時間/年・km
(全国平均: 約26.3千人時間/年・km)

桜田権現前交差点～所交差点
98.9千人時間/年・km



資料: H21民間プローブデータ

●: 主要渋滞箇所



① 桜田小学校前付近の交通状況



② 桜田権現前交差点付近の交通状況

4. 事業の必要性に関する視点

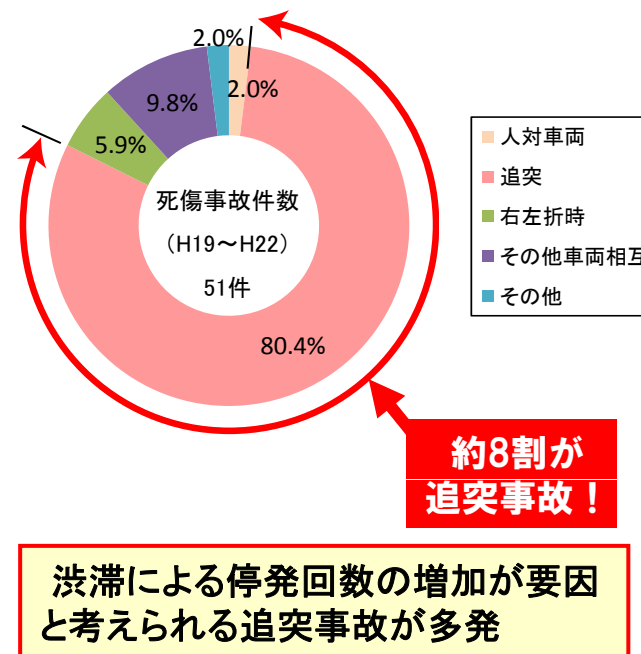
(2) 交通事故状況

- ・大栄拡幅区間の国道51号の死傷事故率は、83.0件/億台・kmと全国平均(102.0件/億台・km)を下回っているが、桜田権現前交差点は124.0件/億台・kmと全国平均の1.2倍と高い。
- ・当該区間の死傷事故は追突事故が約8割であり、大栄拡幅の整備により交通事故の減少が期待できる。

国道51号の死傷事故発生状況



国道51号の事故類型



4. 事業の必要性に関する視点

(3) 安全性向上

- ・当該区間は、小・中学校の通学路に指定されている区間であるが、歩道幅員の狭い箇所(W=約1.0m)が点在しており歩行者の安全性に問題。
- ・カーブ区間が連続しており、特に桜田権現前交差点はカーブ区間内にあり、見通しが悪く、交通事故が多発。
- ・大栄拡幅の整備により、歩道幅員が広くなり、道路線形が改善。良好で、安全な道路空間を確保。

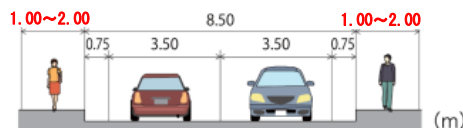
写真①:通学路上の狭隘な歩道の状況
(桜田小～桜田権現前交差点付近)



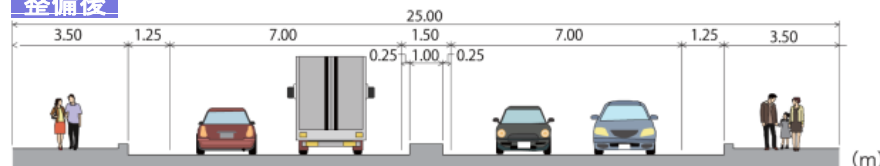
【歩道の状況】

沿線にある小学校、中学校の通学路となっているが、歩道幅員が狭く、学童と大型車輛とが接近して危険。また、車線幅いっぱいの大型車輛が走っても、自転車が退避できない。

現状



整備後



R51大栄拡幅周辺の交通安全上の問題点(聞き取り調査等より)



桜田小学校への 聞き取り調査結果

- ・小学生は歩いて集団登校、中学生は自転車通学していますが、桜田小学校付近の歩道は、極端に狭いところがあり、危険を感じています。
- ・車線幅ぎりぎりである大型車が多い中、自転車が退避出来るスペースがない区間も多いです。
- ・事業により、歩道が広がり、安全な道路環境になることを期待します。

H25.8実施

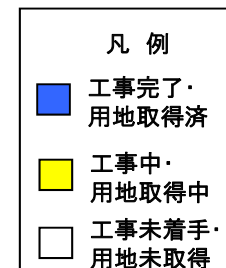
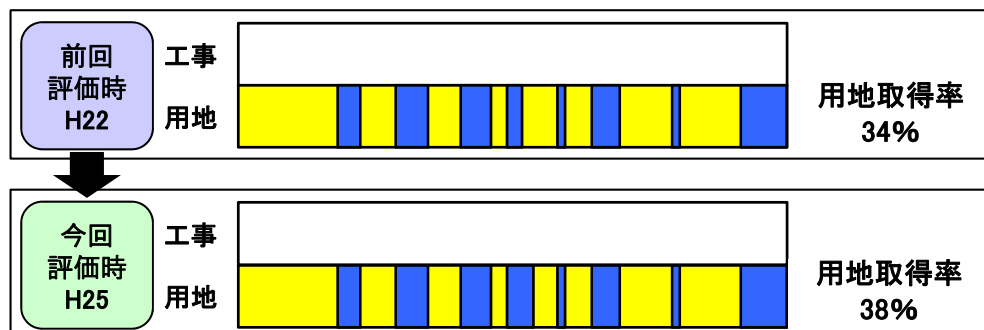
4. 事業の必要性に関する視点

(4) 残事業の概要

- ・平成16年度に設計説明会を実施し、平成17年度から用地買収を行う。
- ・当該事業の用地取得率は38%(H25.5末時点、面積ベース)。
- ・今後も、引き続き用地の取得を実施し、事業推進を図る。



写真① 説明会の状況



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。

(1)計算条件

〔参考：前回評価〕

・ 基準年次	: 平成25年度	平成22年度
・ 供用開始年次	: 平成35年度	平成35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	: 25,700~29,000 (台/日)	27,100~28,100 (台/日)
・ 総便益	: 82億円	70億円
・ 事業費	: 50億円	50億円
・ 費用便益比	: 1.6	1.5

5. 費用対効果

(2)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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	77億円	3.0億円	1.9億円	82億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.6	6.1%
	46億円		3.9億円	50億円		

(3)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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	77億円	3.0億円	1.9億円	82億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	3.2	12.5%
	22億円		3.9億円	26億円		

注1)便益・費用については、平成25年を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

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)便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・当該事業の用地取得率は38%(H25.5末時点、面積ベース)
- ・今後も、引き続き用地の取得を実施し、事業推進を図る。

■事業の計画から完成までの流れ

年度	S53	S63	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35
事業化		事業化																								
成田空港関連	空港問題		騒音対策 基本方針 見直し																							
都市計画決定			準備	決定																						
測量・設計					概略設計	詳細設計	用地測量	用地測量	軟弱地盤 検討																	
測量説明会																										
設計説明会																										
用地取得								用地取得	1%	9%	29%	34%	34%	34%	38%											
工事着手																		改良工	改良工	改良工	改良工	改良工	改良工	改良工	改良工	舗装工

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。

前回再評価

今回再評価

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・ 当該区間の損失時間は、59.0千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約2.2倍。
- ・ 当該区間の死傷事故率は83.0件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台・km）を下まっているものの、桜田権現前交差点では124.0件/億台・kmと突出しており、全国平均の約1.2倍となっている。
- ・ 大栄拡幅の整備により、国道51号の交通渋滞の緩和や歩道幅員の拡幅・道路線形の見直しにより良好な道路空間を確保でき、安全性の向上が見込まれる。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・ 昭和63年度に事業化し、平成17年度から用地着手。
- ・ 大栄拡幅の用地取得率は38%（H25.5末時点、面積ベース）。
- ・ 今後も、引き続き用地の取得を実施し、事業推進を図る。

(3) 都道府県・政令市からの意見

千葉県知事からの意見：

一般国道51号大栄拡幅は、東関東自動車道の大栄ICと東総有料道路のアクセス向上を図るとともに、当該区間の交通渋滞の緩和や交通安全確保のために重要な事業であり、早い完成に向け推進を図られたい。

(4) 対応方針(原案)

- ・ 事業継続
- ・ 大栄拡幅は、東関東自動車道大栄ICと東総有料道路のアクセス向上、国道51号の交通渋滞の緩和及び交通安全性の向上の観点から事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。