

(再評価)

資料 3－4－①

関東地方整備局
事業評価監視委員会

(平成26年度第2回)

一般国道51号 成田拡幅

平成26年7月31日

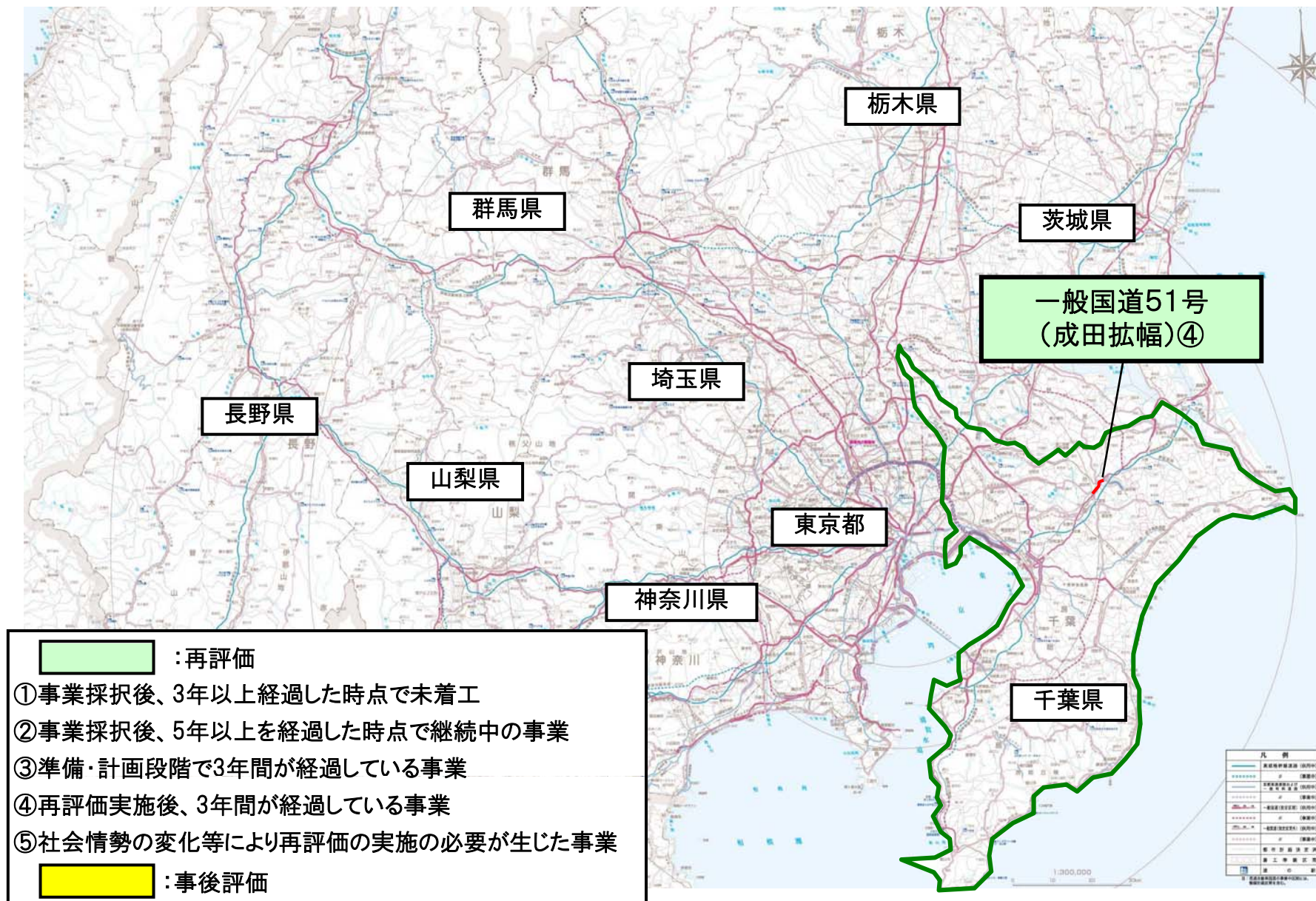
国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況	9
3. 事業の評価	12
4. 事業の見込み等	14
5. 関連自治体等の意見	15
6. 今後の対応方針(原案)	16

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要（位置図）



1. 事業の概要

(1)事業の目的と計画の概要

目的

- 交通渋滞の緩和による主要幹線道路としての機能回復
- 交通事故減少、沿道環境改善による安全で快適な生活環境の確保

計画の概要

区 間: 自) 千葉県成田市飯仲
ちばけん なりたし いいなか
至) 千葉県成田市東金山
ちばけん なりたし ひがしかなやま

計 画 延 長: L=5.8km

幅 員: 標準幅員 W=26.0m

道 路 規 格: 第3種第1級

設 計 速 度: 80km/h

車 線 数: 4車線

計 画 交 通 量: 15,300~35,000台/日

事 業 化: 昭和45年度

事 業 費: 約240億円

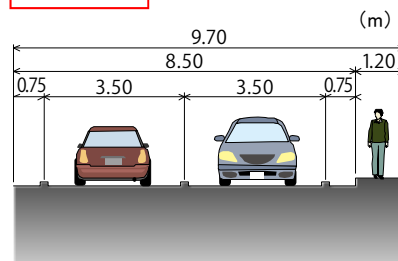
平面図



標準的横断面

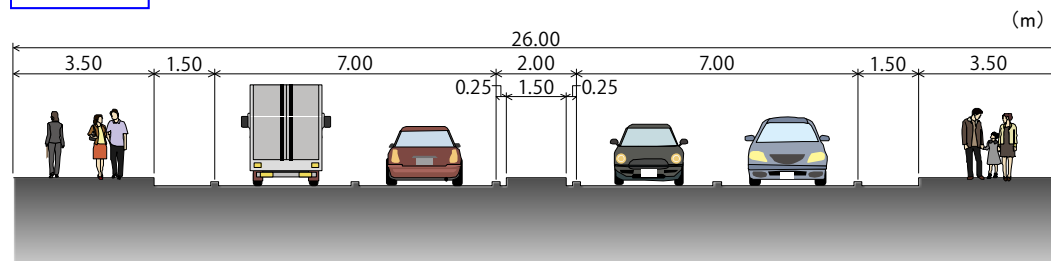
整備前

■現道



整備後

■標準幅員 W=26.0m



1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要（国道51号の交通特性）

- ・成田拡幅区間の交通特性は、周辺地域を起終点とする千葉県内の交通が多く、全体の約81%を占めている。

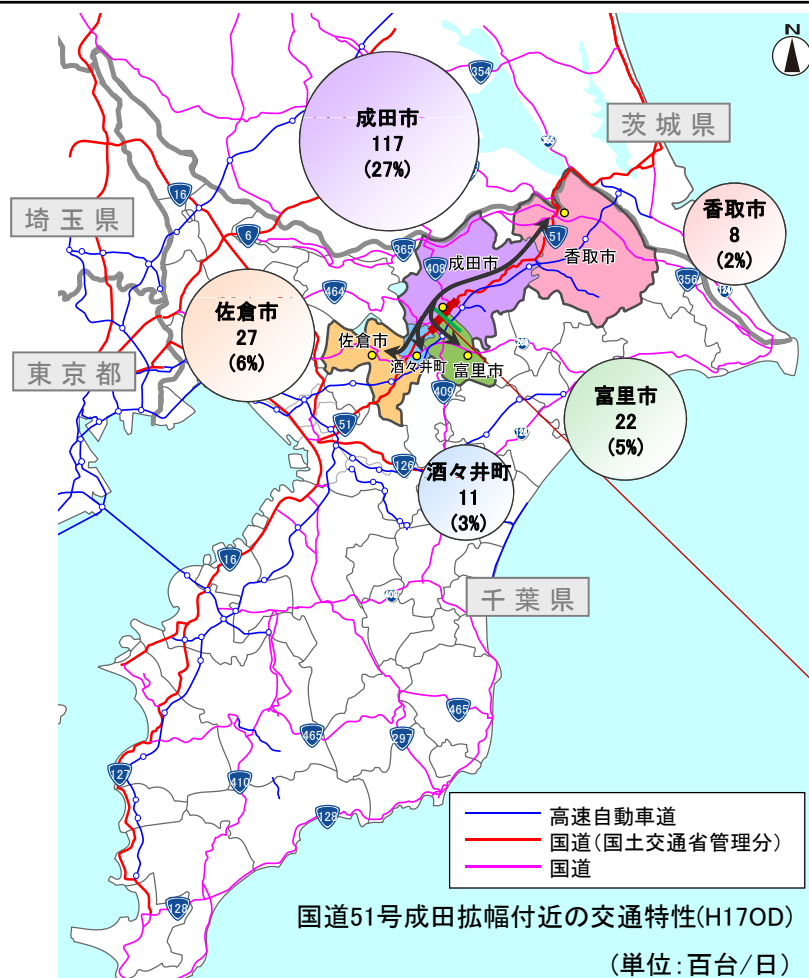


表 国道51号成田拡幅の交通特性

国道51号成田拡幅 OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	185	43%
周辺地域 ⇄ 成田市	117	27%
周辺地域 ⇄ 佐倉市	27	6%
周辺地域 ⇄ 酒々井町	11	3%
周辺地域 ⇄ 富里市	22	5%
周辺地域 ⇄ 香取市	8	2%
周辺地域とその他の地域(内外)	219	51%
周辺地域 ⇄ その他県内(内外)	162	38%
周辺地域 ⇄ 他県(内外)	57	13%
通過交通(外外)	25	6%
合計	429	100%

周辺地域
43 %

周辺地域と
その他県内
38 %

周辺地域 : 国道51号成田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

国道51号 成田拡幅
(429百台/日)

※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佐倉市、酒々井町、富里市、香取市。

※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出。

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要（周辺の状況）

- ・国道51号成田拡幅区間は、東関東自動車道と並行しており、成田市を中心市街地を横断している。
- ・沿道には、住宅地や商業施設、駅、市役所等の公共施設が多く立地する地域である。



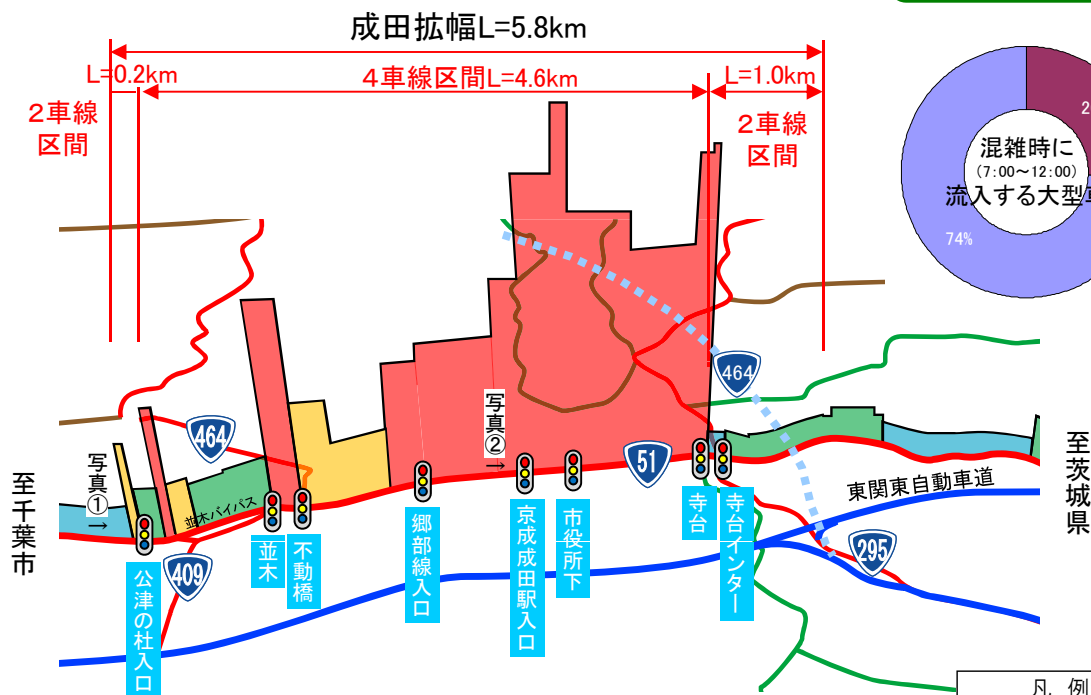
画像©2014 Cnes/Spot Image, Digital Earth Technology, DigitalGlobe, Landsat, 地図データ©2014 Google, ZENRIN -

1. 事業の概要

(2) 事業の必要性(国道51号の渋滞状況)

- ・成田拡幅区間の損失時間(236千人時間/年・km)は、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約9倍である。
- ・4車線拡幅済み区間では、交差点間隔が短いことにより、交通混雑が発生している。
- ・2車線区間の整備により、国道51号の渋滞緩和が見込まれる。

損失時間の現状(平成21年度)

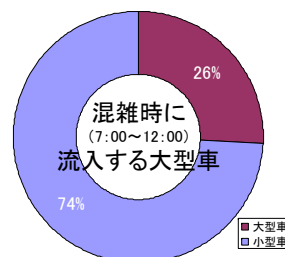


全国平均約26.3千人時間/年・km

損失時間: 約236千人時間/年・km
全国平均の約9倍



寺台インターの
大型車混入率



① 公津の杜入口交差点付近の交通状況



② 京成成田駅入口交差点付近の交通状況

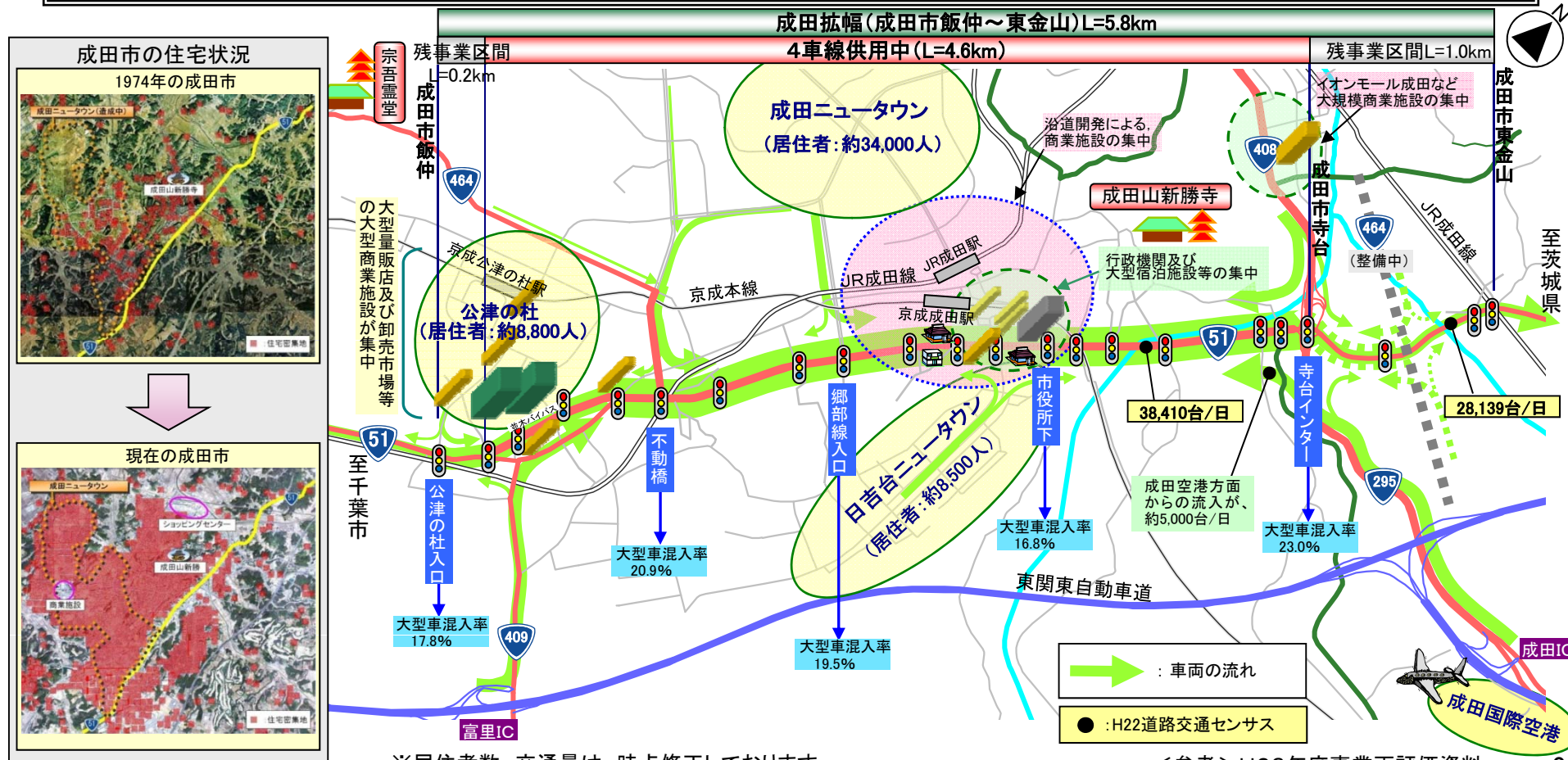
<参考> H23年度事業再評価資料

出典: H21民間プローブデータ

1. 事業の概要

(2) 事業の必要性(周辺状況の変化)

- ・1970年には約4万人余りにすぎなかった人口が、2005年には倍以上の約10万人を突破し、市街化が拡大した。
- ・周辺施設および交差道路からの流入交通が多く、成田拡幅区間に交通量が集中し、渋滞が発生している。
- ① 東関東自動車道(富里IC、成田IC)、成田空港および空港関連施設の利用交通が流入(大型車が多い)している。
- ② 成田NT(人口約34,000人)、公津の杜(人口約8,800人)、日吉台NT(人口約8,500人)からの発生交通が流入している。
- ③ 沿線施設(行政機関、公共施設、大規模商業施設)の利用交通の流入と成田山などの寺社参詣客がR51を利用。
- ④ 国道464号(事業中)の利用交通の流入が見込まれる。



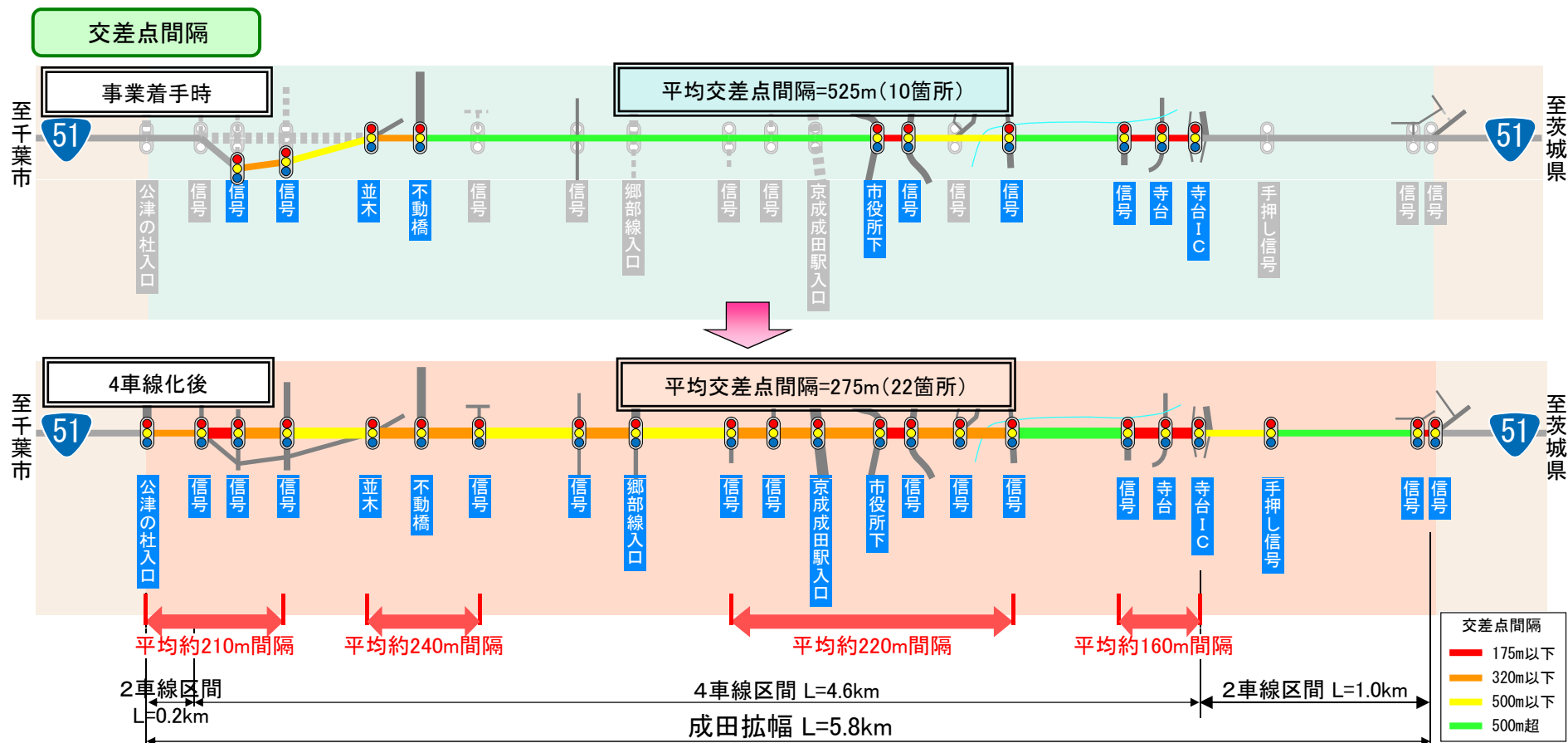
※居住者数、交通量は、時点修正しております。

<参考> H23年度事業再評価資料

1. 事業の概要

(2) 事業の必要性(交差点間隔)

- ・成田市は、農業と成田山新勝寺の門前町として緩やかに発展してきたが、成田空港の建設を契機に国際空港都市へと大きく変貌を遂げた。
- ・成田拡幅区間の信号交差点は、成田拡幅の事業着手時に10箇所であった。その後、成田空港の整備や地域の発展にあわせて4車線に拡幅整備されたが、信号交差点が22箇所に増加した。そのため、交差点間隔が短くなったことにより、渋滞が発生している。
- ・今後、関係機関と協議し個別箇所ごとに渋滞対策を検討していく。

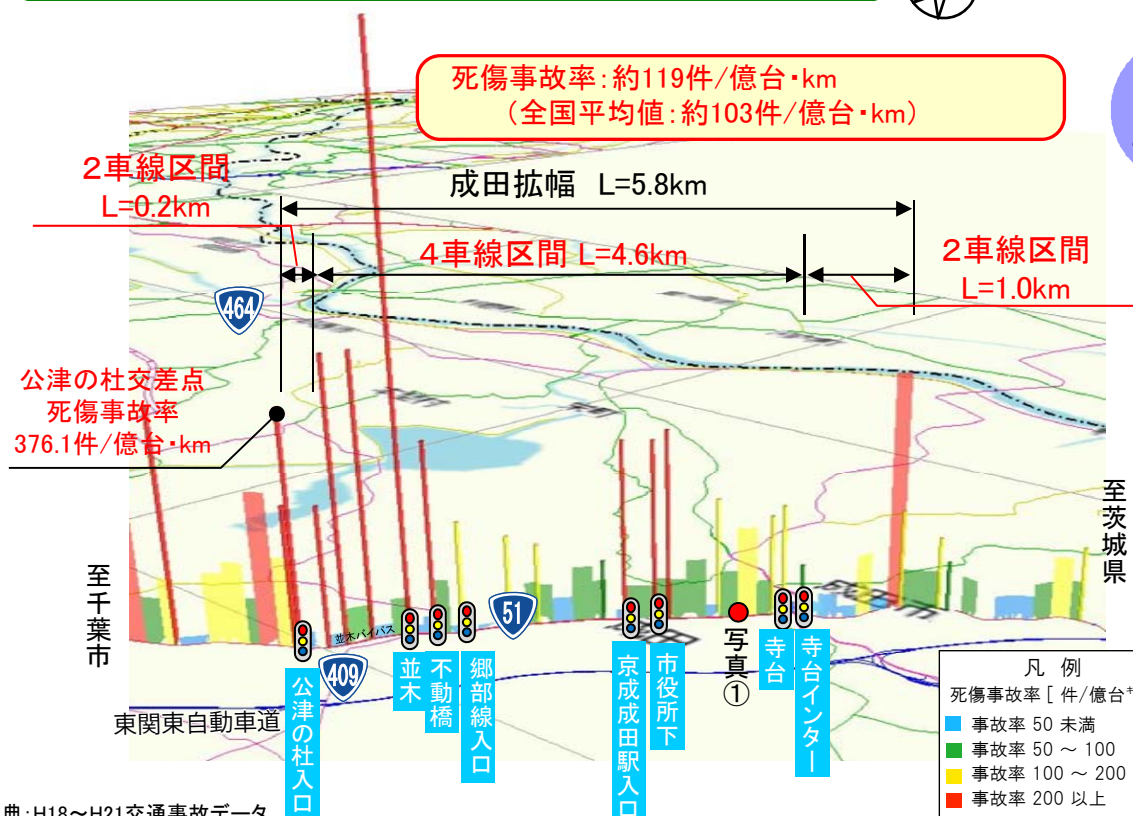


1. 事業の概要

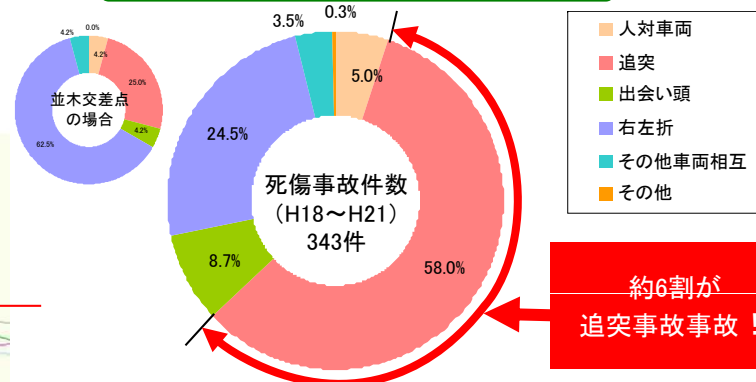
(2) 事業の必要性(国道51号の死傷事故状況)

- ・成田拡幅区間の死傷事故率(119.4件/億台km)は、全国平均(102.6件/億台km)の約1.2倍である。
- ・成田拡幅区間の死傷事故の内訳は、渋滞末尾での追突事故が約6割を占めることから、成田拡幅の整備により混雑緩和による事故の減少が期待される。
- ・4車整備済み区間の並木交差点は、右左折時の死傷事故率が高いため、H21年度に事故対策を実施し経過観察中。

成田拡幅区間の死傷事故発生状況



成田拡幅区間の事故類型



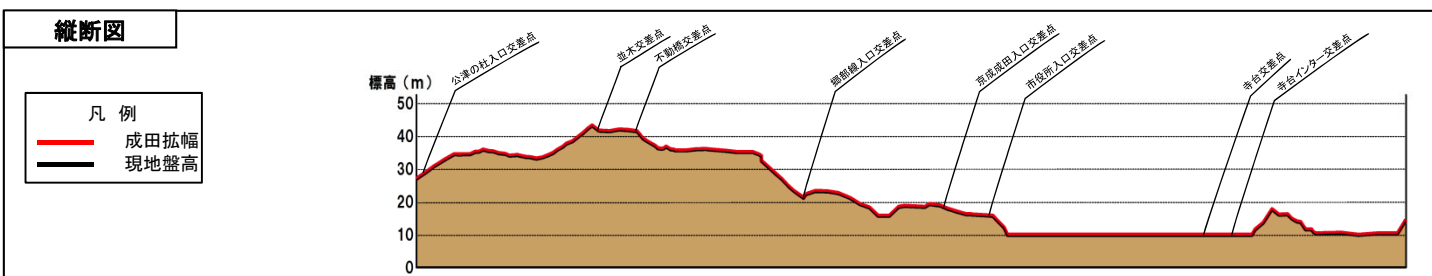
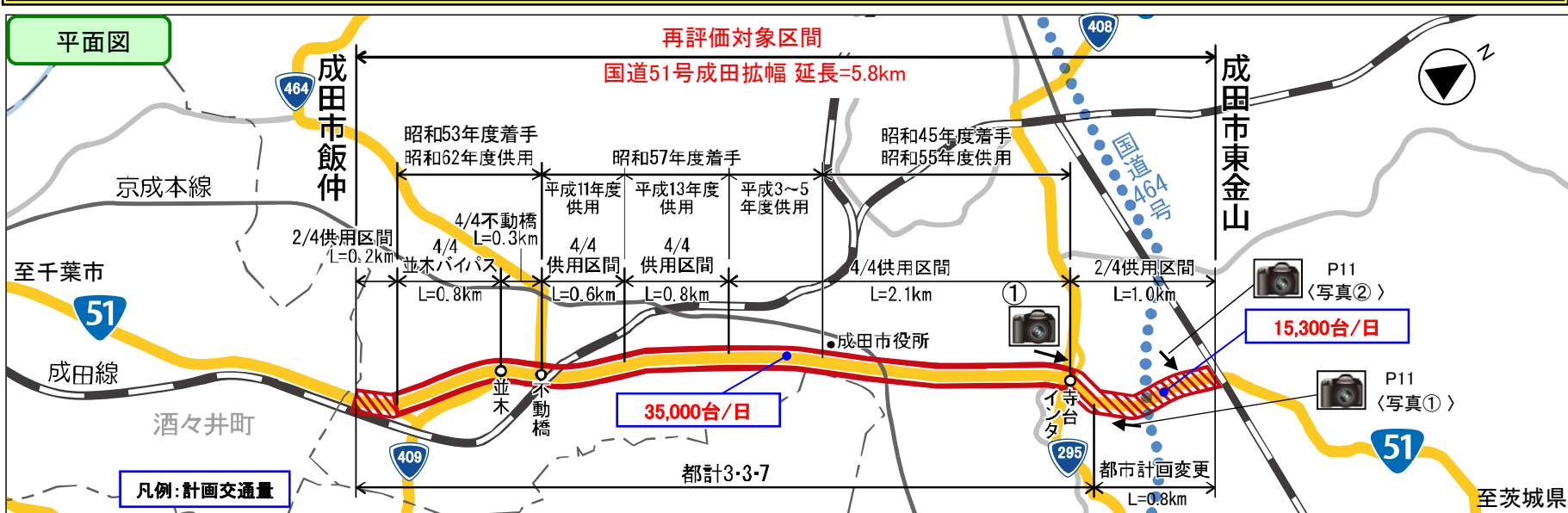
①沿線の店舗立地状況



2. 事業の進捗状況

(1)事業の経緯

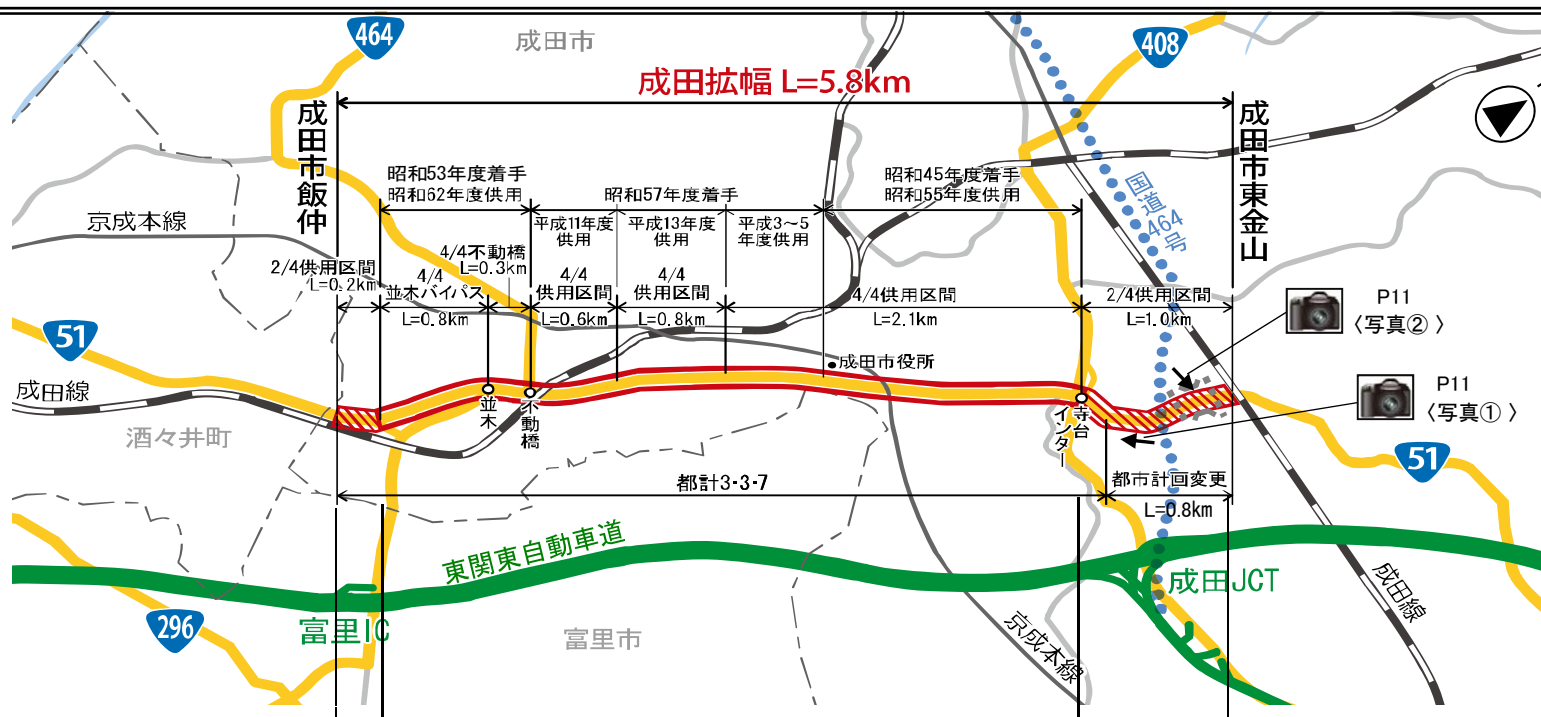
S43年11月	都市計画決定	H 3年度	成田市役所前4車線化供用 (L=0.5km)
S45年度	事業着手	H 5年度	区画整理事業関連4車線化供用 (L=0.3km)
S46年度	用地買収着手	H11年度	不動ヶ岡地先4車線化供用 (L=0.6km)
S55年度	成田空港開港関連4車線化供用 (L=1.3km)	H13年度	不動橋交差点～不動ヶ岡地先4車線化供用(L=0.8km)
S61年度	不動橋4車線化供用 (L=0.3km)	H17年度	寺台～東金山(L=0.8km) 都市計画変更
S62年度	並木バイパス4車線化供用 (L=0.8km)	H25年度	飯仲～並木(L=0.2km) 工事着手



①寺台インター交差点付近の状況
(H26.4月撮影)

2. 事業の進捗状況

・成田市並木～成田市寺台は4車供用済み。 ・当該事業の用地取得率は92%(H26.3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。



2. 事業の進捗状況

■ 今回評価時(平成26年度)

＜写真①＞2車線区間(寺台～東金山)
用地取得状況



＜写真②＞2車線区間(寺台～東金山)
架け替え予定橋梁(東金山橋)…現在設計中



3. 事業の評価

■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

・基準年度	: 平成26年度	〔参考: 前回評価〕
・供用開始年次	: 平成31年度	: 平成23年度
・分析対象期間	: 供用後50年間	: 平成31年度
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	: 供用後50年間
・交通量の推計年次	: 平成42年度	: 平成17年度道路交通センサス
・計画交通量	: 15,300～35,000(台/日)	: 平成42年度
・事業費	: 約240億円	: 16,300～36,200(台/日)
・総便益(B)	: 約1,069億円(約2,767億円※)	: 約240億円
・総費用(C)	: 約732億円(約279億円※)	: 約963億円(約2,793億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.5	: 約694億円(約305億円※)
		: 1.4

3. 事業の評価

■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)
	979億円	65億円	25億円	1,069億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.5	4.7%
	716億円		16億円	732億円		

■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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	59億円	23億円	0.40億円	82億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.7	12.1%
	27億円		3.4億円	30億円		

注1) 便益・費用については、平成26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。

基準年：平成26年度

4. 事業の見込み等

- ・昭和45年度の事業化以降、成田空港へのアクセス向上のため寺台インターまでの区間を優先的に整備した。
- ・その後、富里インターから流入する交通により渋滞が発生していた並木から成田市役所前までの区間を整備し、現在までに4.6kmの4車線化が完了した。
- ・平成17年度には、国道464号の都市計画にあわせて寺台～東金山(L=0.8km)について都市計画変更を行った。
- ・起点側の飯仲～寺台間については、平成25年度より工事着手。
- ・終点側の寺台～東金山間については、地元や関係自治体と設計等の協議や地元調整を行っている状況。
- ・用地取得率は、前回評価時(H23)90%、今回92%(面積ベース)である。
- ・今後も、用地交渉や地元協議を進め、用地取得や工事を進めていく。

■事業の計画から完成までの流れ

年度		S41～S42	S43～S44	S45	S46～S54	S55～S60	S61	S62～H2	H3～H4	H5～H10	H11～H12	H13	H14～H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
成田空港の歴史		S41 開港 決定			S53 開港			S62 二期 工事 着工	H3 成田 空港駅 開業	H10 羽田⇄成田 空港間直通 列車運行									成田スカイ アクセス 開業								
都市計画決定																											
事業着手																											
用地買収(起点部、供用済区間)					27%	33%	50%	60%	67%	79%	95%	95%	97%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	98%	99%				
工事	【4車化】成田空港開通(L=1.3km)				完成																						
	不動橋(L=0.3km)					完成																					
	並木バイパス(L=0.8km)						完成																				
	成田市役所前(L=0.5km)							完成																			
	区画整理事業開通(L=0.3km)								完成																		
	不動ヶ岡地区(L=0.6km)										完成																
	不動橋交差点～ 不動ヶ岡地区(L=0.8km)											完成															
	飯仲～並木(L=0.2km)																					工事 差手	改良	改良	改良	改良	改良

■成田市寺台～成田市東金山

年度		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
都市計画原案説明会		3月													
都市計画案公告縦覧		8月													
都市計画審議会		12月													
都市計画決定告示		12月都市計画変更													
事業着手															
各事業実施段階での説明会 (測量、設計、用地買収等)			設計	測量 設計	設計 地元説明会										
用地買収(終点部)					0%	41%	48%	54%	54%	61%					
工事	寺台～東金山(L=1.0km)									設計	設計	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	完成

※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

5. 関連自治体等の意見

(1) 千葉県からの意見

一般国道51号成田拡幅は、交通渋滞の緩和や交通安全の確保に資するとともに、成田空港周辺地域の物流の円滑化、地域経済の活性化につながる重要な事業である。

今年度には、成田空港の年間発着枠が30万回までに拡大されるとともに、現在事業中の北千葉道路の進展に伴い、当該道路への利用交通の流入が見込まれることから、成田市内の交通の円滑化のため、引き続きコスト縮減に努めながら、事業の早期完成を図られたい。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・成田拡幅区間の損失時間(236千人時間/年・km)は、全国平均の約9倍である。
- ・成田拡幅区間の死傷事故率(119.4件/億台km)は、全国平均(102.6件/億台km)の約1.2倍である。
- ・国道51号成田拡幅の事業着手時は、成田拡幅区間の信号交差点が10箇所であった。その後、成田空港の整備や地域の発展にあわせて4車線に拡幅整備されたが、信号交差点が22箇所に増加した。そのため、交差点間隔が短くなったことにより、渋滞が発生している。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・飯仲～寺台間の用地取得率は現在99%であり、L=4.6kmは4車線化が完了し、残区間L=0.2kmについて平成25年度より工事着手。
- ・寺台～東金山の用地取得率は現在61%であり、用地取得を進めるとともに、ひきつづき地元や関係機関との調整のもと、事業を進めていく。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・国道51号は、千葉県千葉市～茨城県水戸市を連絡する主要幹線道路であり、このうち成田拡幅は、交通渋滞の緩和・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。