

(再評価)

資料3-4-①

平成28年度第6回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道51号 大栄拡幅

平成28年11月8日

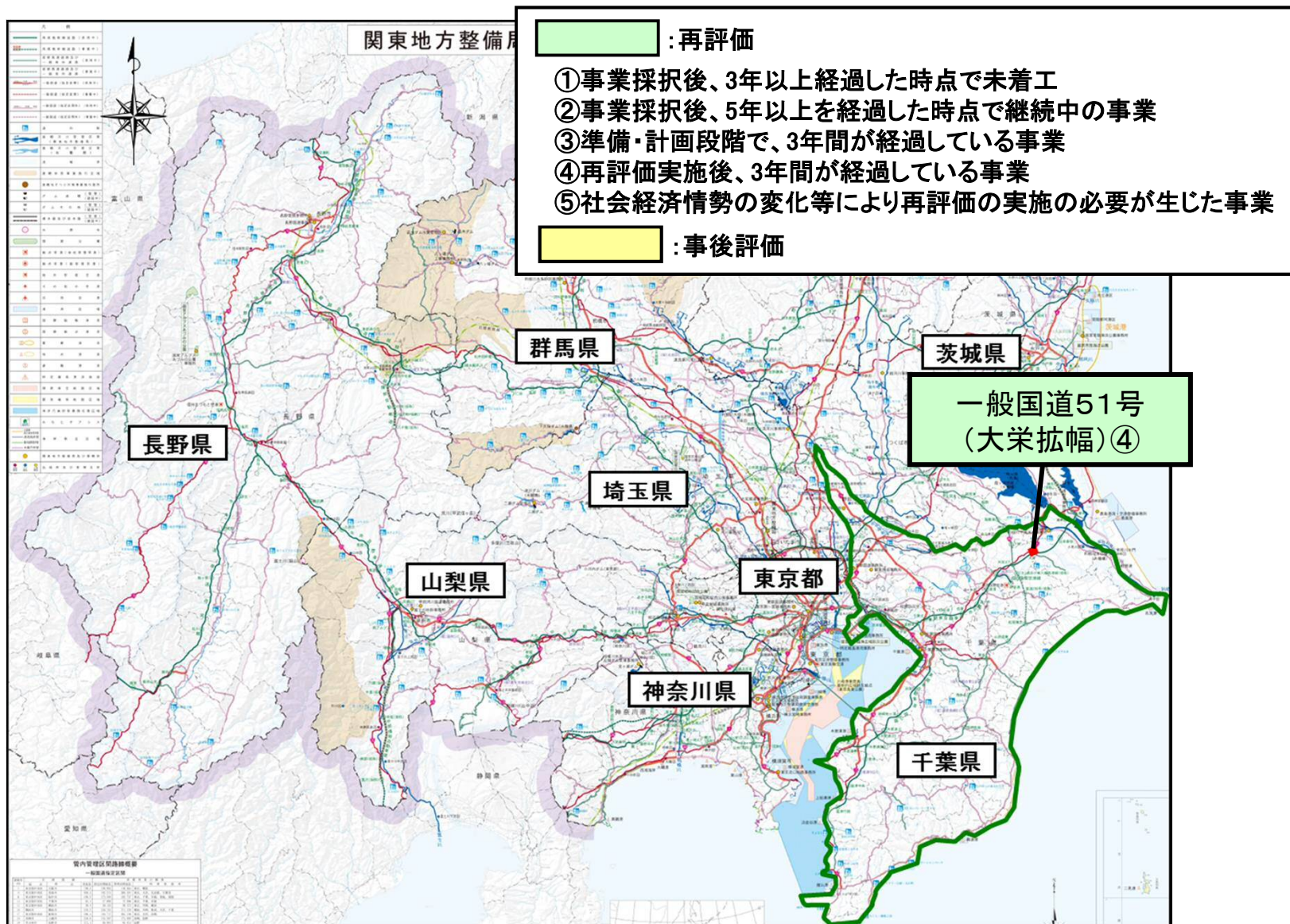
国土交通省 関東地方整備局

# 目 次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況	9
3. 事業の評価	11
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

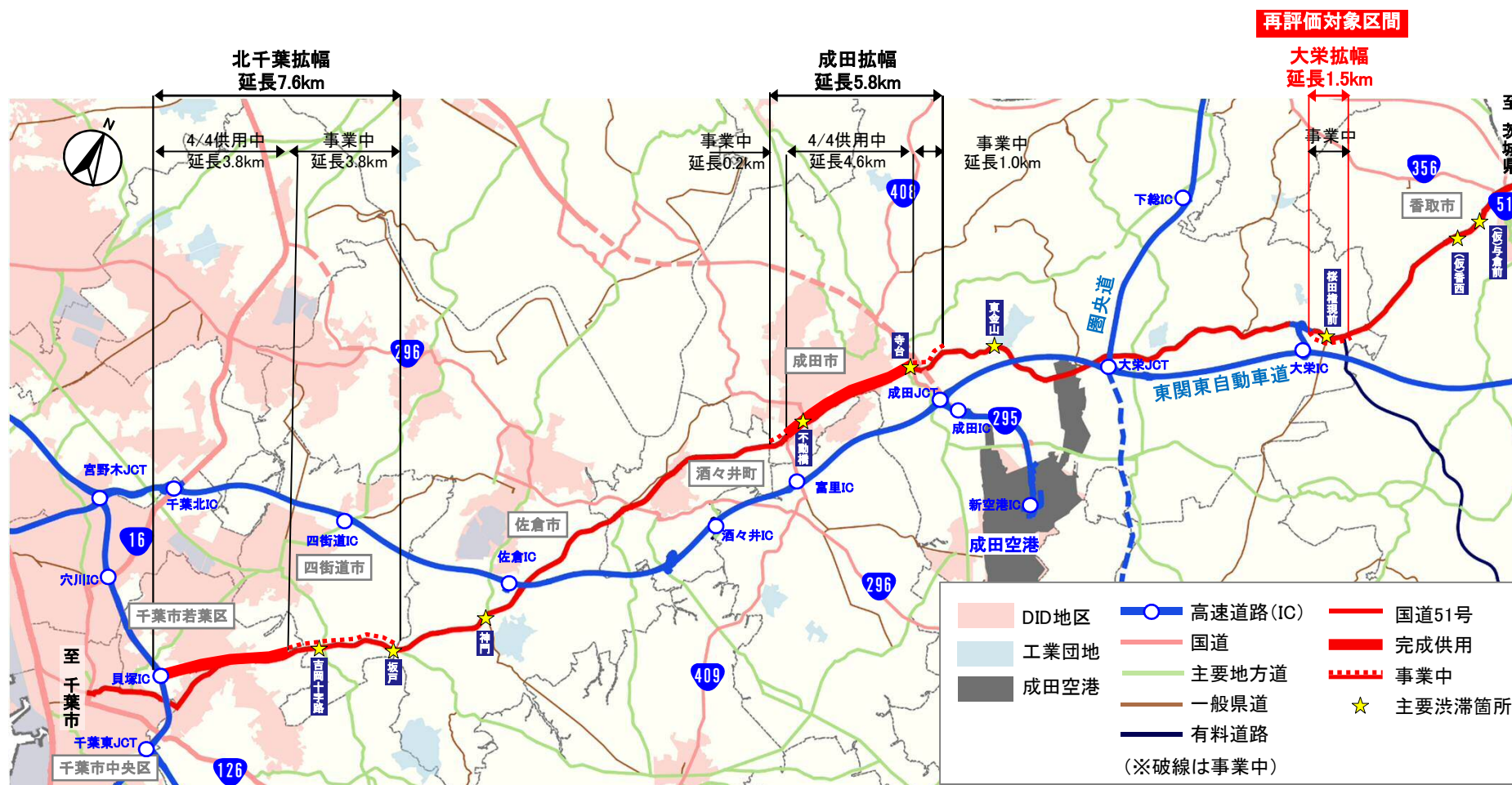
## (1)－1 事業の目的と計画の概要（位置図）



# 1. 事業の概要

## (1)－2 事業の目的と計画の概要（国道51号現道拡幅(千葉県)全体事業）

- ・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であり、拡幅事業を中心に実施。
- ・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、整備中。



# 1. 事業の概要

## (1)－3 事業の目的と計画の概要（大栄拡幅）

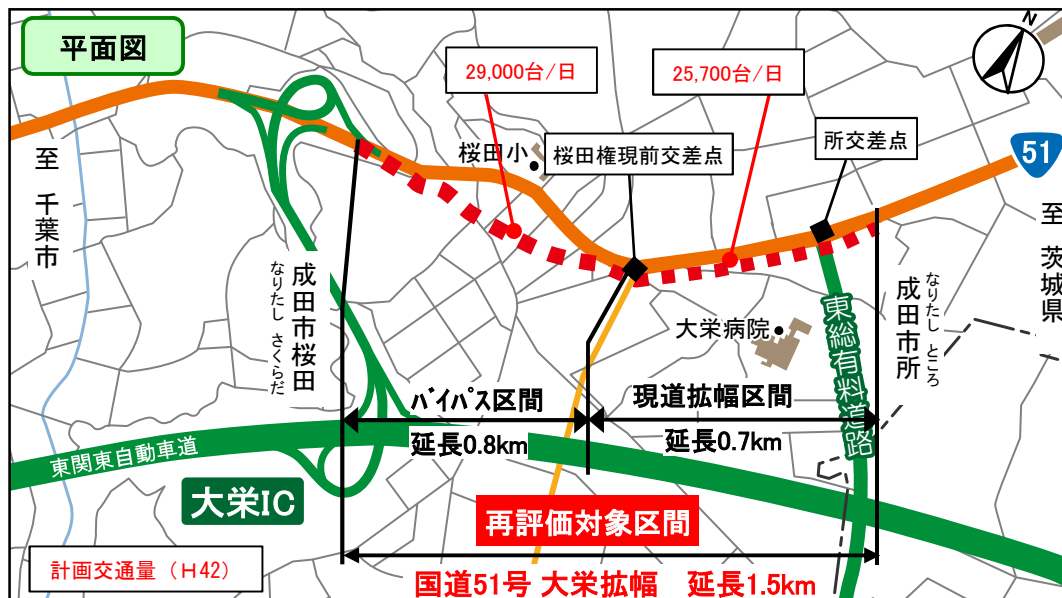
### 目的

- 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

### 計画概要

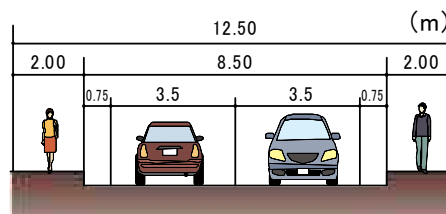
区間：自)千葉県成田市桜田  
 ちばけん なりたし さくらだ  
 至)千葉県成田市所  
 ちばけん なりたし ところ  
 計画延長：1.5km  
 幅員：25.0m  
 道路規格：第3種第1級  
 設計速度：80km/h  
 車線数：4車線  
 計画交通量：25,700～29,000台/日  
 事業化：昭和63年  
 事業費：約50億円

### 位置図

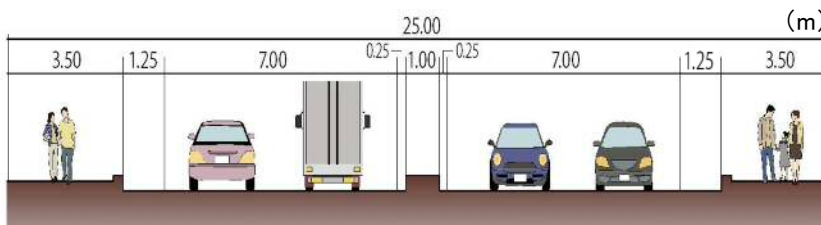


### 標準横断面図

#### 整備前



#### 整備後



# 1. 事業の概要

## (1)－4 事業の目的と計画の概要（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。

国道51号大栄拡幅事業区間周辺の状況



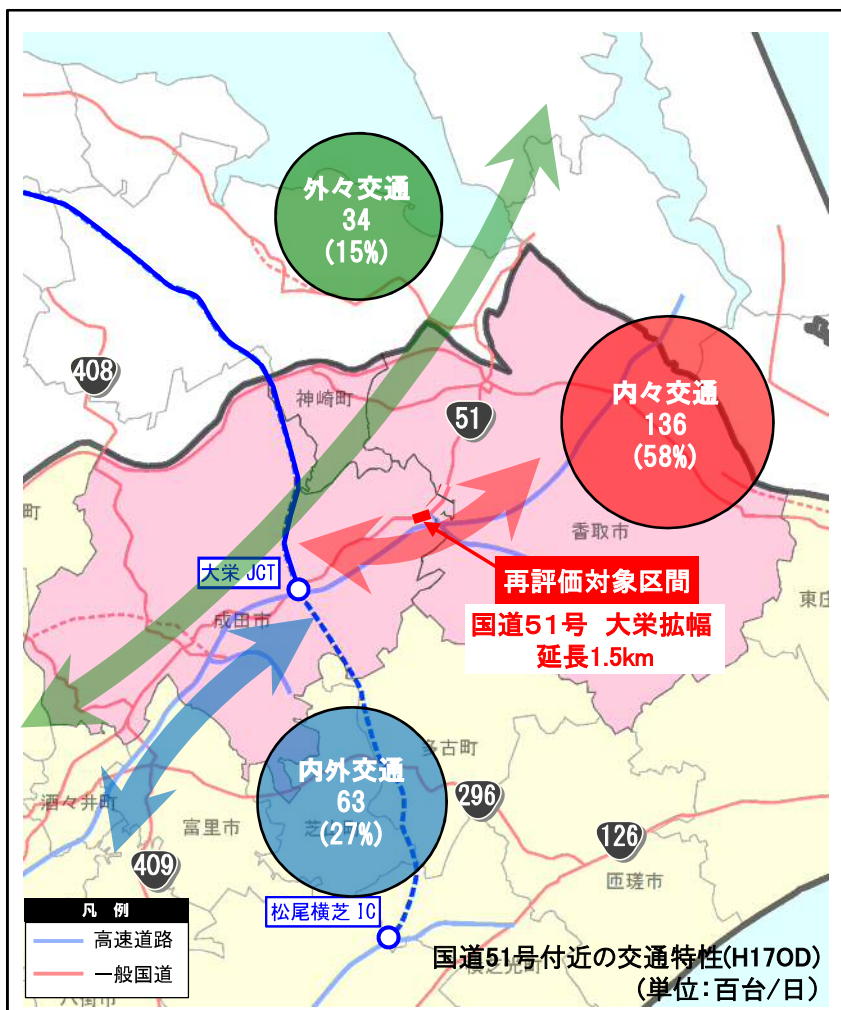
出典：国土地理院ホームページ  
電子国土web地理院地図(2007年～)

凡 例				
■ (赤点線)	事業中区間	■ (赤)	第一種住居地域	} 用途地域
■ (青)	高速自動車国道	■ (黄)	準住居地域	
■ (青)	有料道路	■ (青)	工業地域	
■ (赤)	一般国道	■ (黄)	教育施設	
■ (黄)	一般県道	■ (緑)	医療施設	
■ (青)	一般県道	■ (青)	工業施設	

# 1. 事業の概要

## (1)－5 事業の目的と計画の概要（国道51号の交通特性）

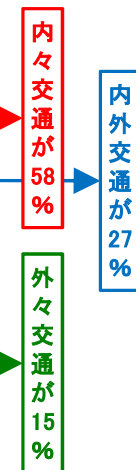
- ・国道51号大栄拡幅事業区間の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が58%を占める。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が27%、周辺地域を通過する外々交通が15%となっている。



■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

※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。

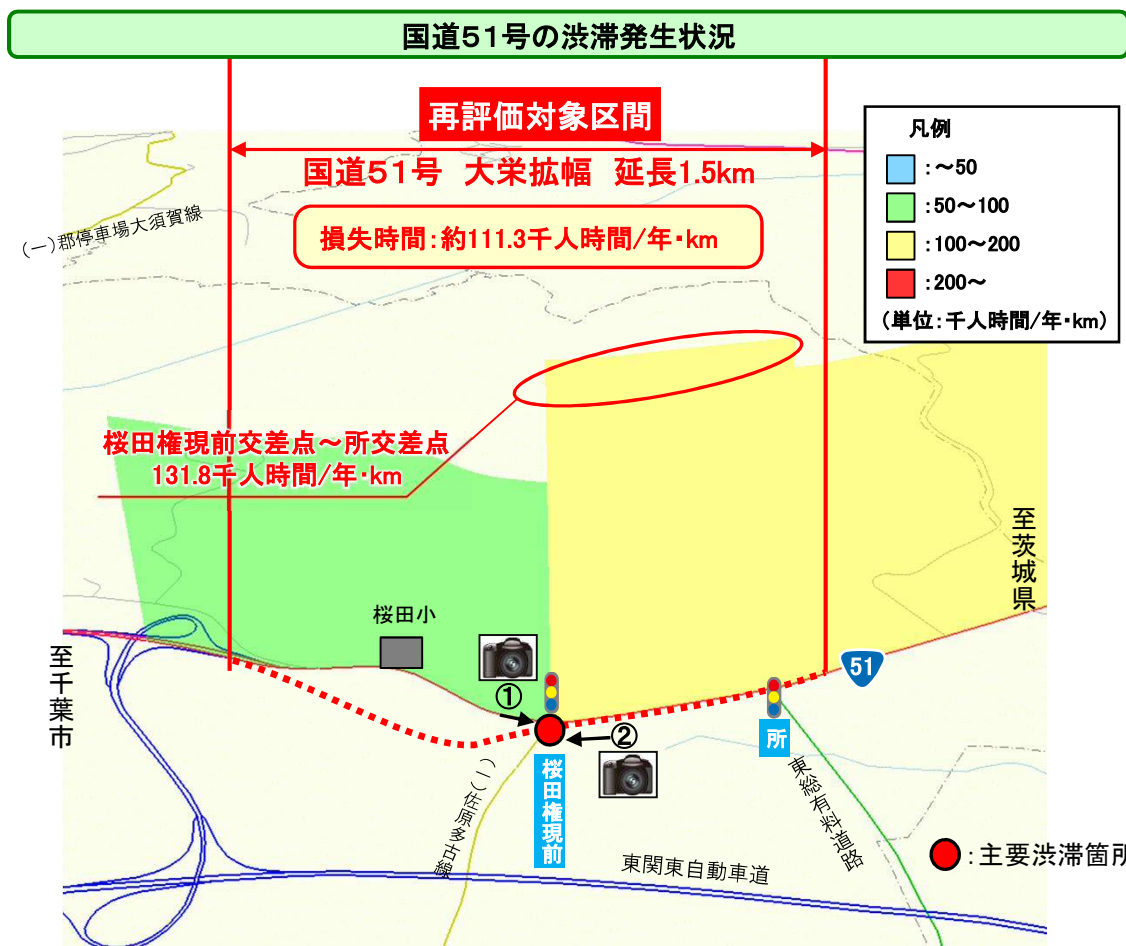
凡例

- 内々交通 ● ↔
- 内外交通 ● ↔
- 外々交通 ● ↔

# 1. 事業の概要

## (2) - 1 事業の必要性 (国道51号の渋滞状況)

- ・国道51号大栄拡幅事業区間の損失時間は111.3千人時間/年・km、桜田権現前交差点～所交差点では132.0千人時間/年・km。
- ・大栄拡幅の整備により、カーブ区間による速度低下及び右折車両による直進車両(大型車)の障害が解消され、国道51号の渋滞緩和が見込まれる。

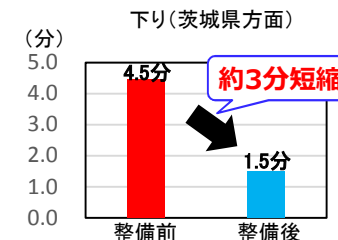


写真①: 桜田権現前交差点の渋滞状況 (H28.9撮影)



写真②: 桜田権現前交差点の渋滞状況 (H28.9撮影)

### 国道51号大栄拡幅事業区間の所要時間の短縮



整備前: H22道路交通センサス(混雑時平均旅行速度)  
整備後: 規制速度60km/hを想定

資料: プローブデータ (H26年度)

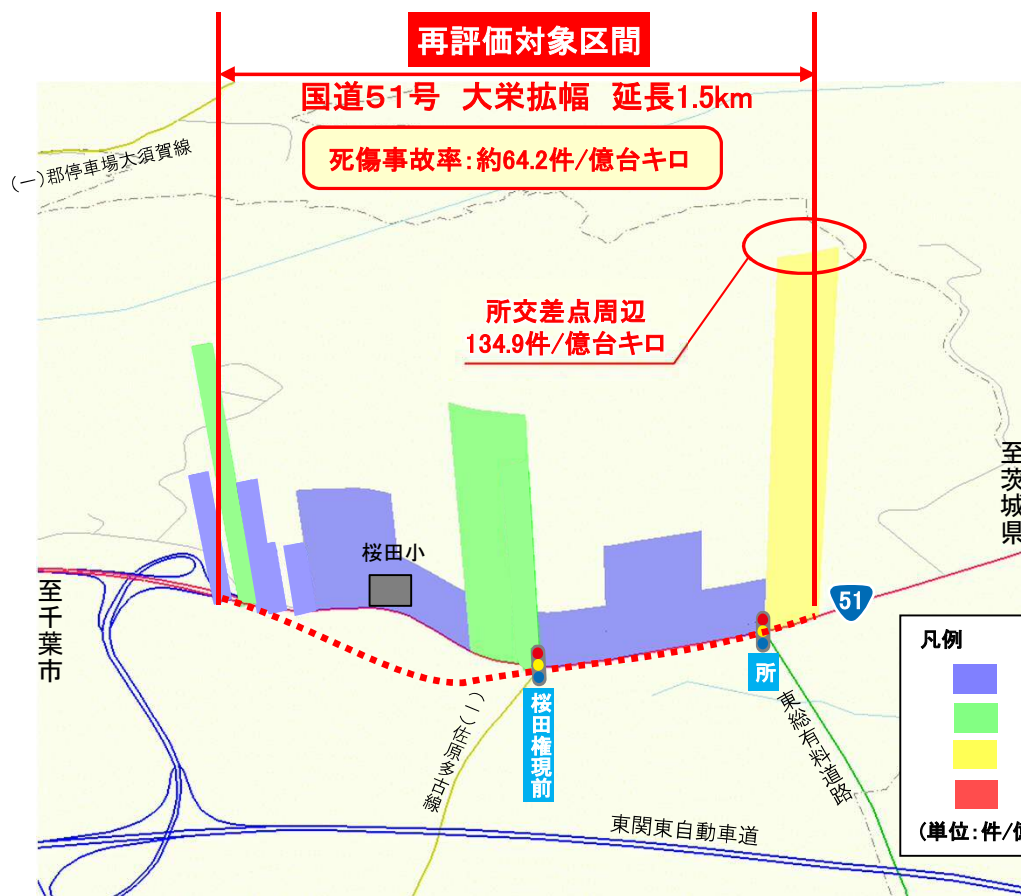


# 1. 事業の概要

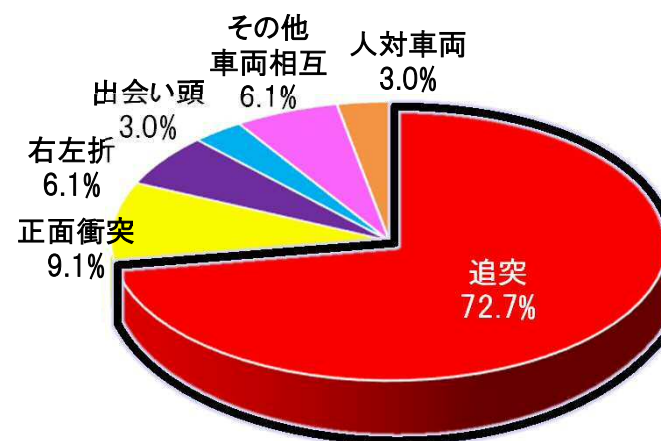
## (2) - 2 事業の必要性 (国道51号の死傷事故状況)

- ・国道51号大栄拡幅事業区間の死傷事故率は、64.2件/億台・km、所交差点周辺の区間では134.9件/億台・km。
- ・死傷事故のうち、渋滞による停発回数の増加が要因とされる追突事故が約7割と最も多い状況。
- ・大栄拡幅の整備により交通事故の減少が期待。

国道51号の死傷事故発生状況



国道51号の事故類型



約7割が  
追突事故!

渋滞による停発回数の増加が要因

資料: 交通事故データ(H23-H26)

# 1. 事業の概要

## (2)－3 事業の必要性（安全性向上）

- ・国道51号大栄拡幅事業区間は、小学校の通学路に指定されているが、歩道幅員の狭い箇所（幅約1.0m）が点在しており歩行者の安全性に問題。
- ・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し、良好で安全な道路空間が確保。

通学路上の狭隘な歩道の状況



写真①：桜田権現前交差点の通学状況（H28.9撮影）

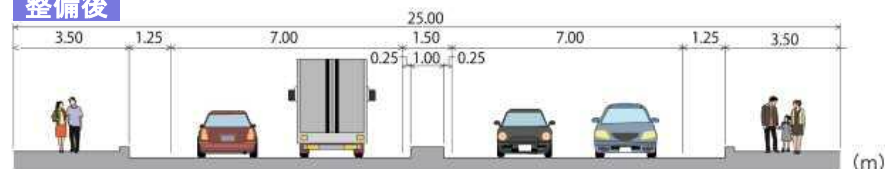
### 【歩道の状況】

沿線にある小学校の通学路となっているが、歩道幅員が狭く、歩行者同士のすれ違いが出来ない。

### 整備前



### 整備後



国道51号大栄拡幅周辺の交通安全上の問題点

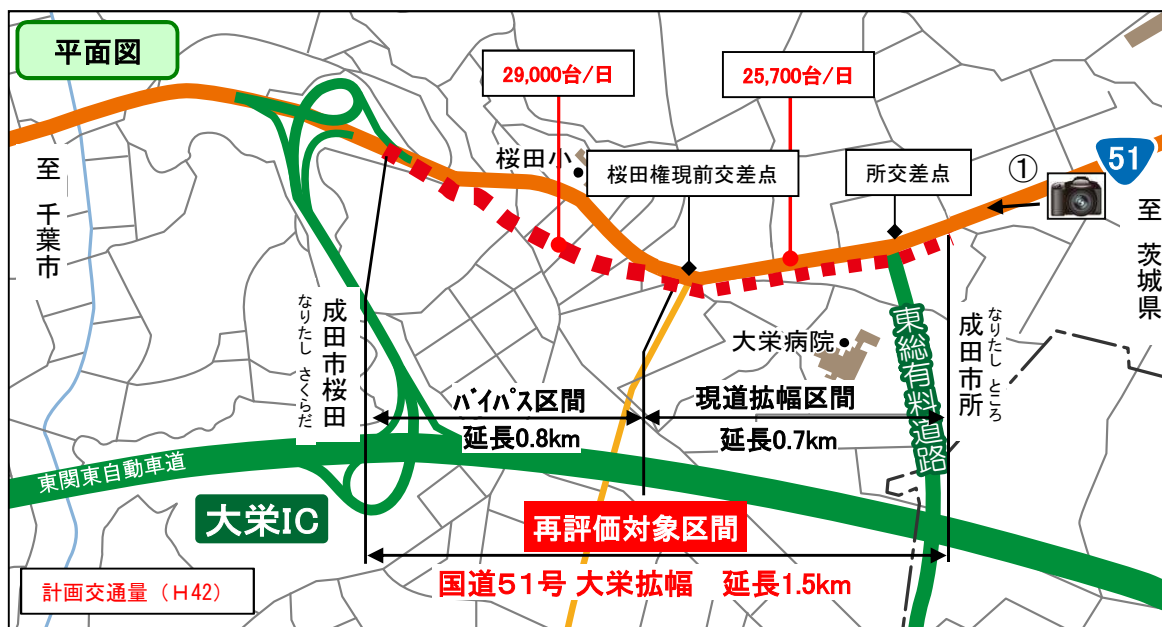


## 2. 事業の進捗状況

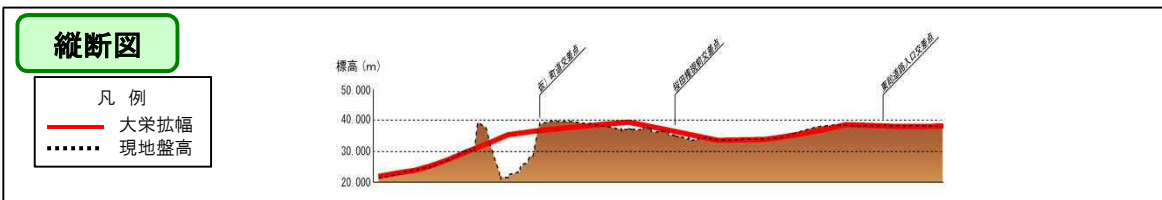
### (1) 事業の経緯

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 延長1500m 幅員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



写真①: 大栄拡幅周辺の状況 (H28.3月撮影)



## 2. 事業の進捗状況

### (2) 残事業の状況

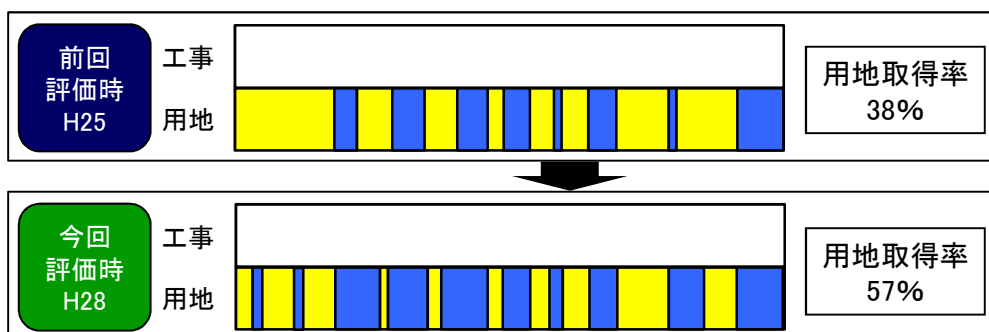
- ・平成16年度に設計説明会を実施し、平成17年度から用地買収を進めている。
- ・用地取得率は57% (H28.3末時点、面積ベース)。
- ・今後も、引き続き用地の取得を実施し、事業推進を図る。



写真①: 用地取得前の状況(H27.4月撮影)



写真②: 用地取得後の状況(H28.4月撮影)



凡例

	工事完了・ 用地取得済
	工事中・ 用地取得中
	工事未着手・ 用地未取得

### 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。

注：費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

#### 1) 計算条件

- ・基準年次 : 平成25年度
- ・供用開始年次 : 平成35年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 25,700～29,000(台/日)
- ・事業費 : 50億円
- ・総便益 : 82億円(約251億円※)
- ・総費用 : 50億円(約61億円※)
- ・費用便益比 : 1.6

※基準年次における現在価値化前を示す。

### 3. 事業の評価

注：費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

#### 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)
	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	
	46億円		3.9億円	50億円	
					1.6

#### 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)
	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	
	22億円		3.9億円	26億円	
					3.2

基準年：平成25年度

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。

# 3. 事業の評価

## 費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：一般国道51号 大栄拡幅

担当課：千葉国道事務所 計画課

担当課長名：鶴見剛

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
<b>(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合</b>		
<b>事業目的</b>		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更が無い。	■
<b>外的要因</b>		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化が無い。	■
<b>内的要因&lt;費用便益分析関係&gt;</b> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更が無い。	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]	需要量の変化は無い。	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	現時点では、事業費を変える必要はない。	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%*以内]	現時点では、事業期間を変える必要はない。	■
<b>(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合</b>		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時における下位ケース値が基準値を上回っている。 H25年度実施の下位値 [事業全体] <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量(-10%) B/C=1.5</li> <li>・事業費(+10%) B/C=1.6</li> <li>・事業期間(+20%) B/C=1.5</li> </ul> [残事業] <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量(-10%) B/C=2.9</li> <li>・事業費(+10%) B/C=3.1</li> <li>・事業期間(+20%) B/C=2.9</li> </ul>	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

## 4. 事業の見込み等

### (1) 事業進捗の見込みの視点

- ・当該事業の用地取得率は57%(H28.3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) 事業の計画から完成までの流れ(大栄拡幅)

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%	44%	44%	57%	57%							
工事着手																						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



## 5. 関係自治体等の意見

### (1) 千葉県からの意見

(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ることから、早期に完成されるよう事業の推進を図られたい。

## 6. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・大栄拡幅の整備により、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が見込まれる。
- ・大栄拡幅の開通により、交通の転換が図られ、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の確保が期待される。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は57%(平成28年3月末時点面積ベース)。
- ・引き続き、用地の取得を実施し、事業推進を図る。

### (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・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。