

令和3年2月26日（金）  
国土交通省 関東地方整備局  
首都国道事務所



## 国道464号北千葉道路（市川・松戸） における直轄調査結果の送付について

この度、国道464号北千葉道路（市川・松戸）における直轄調査がまとまり、千葉県にその結果を送付したことをお知らせします。

直轄調査結果については別添のとおりです。

### 記者発表クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、千葉県政記者会、  
松戸市政記者会、市川市政記者クラブ

### 問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所 電話 047-362-4111（代表）

副所長 増田善智（ますだよしとも） 事業対策官 小嶋正雄（こじままさお）

# 北千葉道路に係る直轄調査結果(概要)

## 【求められる機能】

### ○周辺道路の渋滞緩和

我が国の物流、観光の空の玄関口となっている成田空港と都心方面を結ぶ輸送の安定性の向上とともに、国道298号や外環道に向かう交通で混雑が発生している国道464号の交通転換による渋滞緩和、外環道への最短経路が整備されることで、首都圏の各方面とのアクセス性の向上が必要。

### ○交通事故の削減

千葉県内の平均を上回り、渋滞が要因の一つとして考えられる追突事故が約4割を占める国道464号の渋滞緩和により、追突事故の削減を図ることで走行の安全性の向上が必要。

### ○地域産業の支援

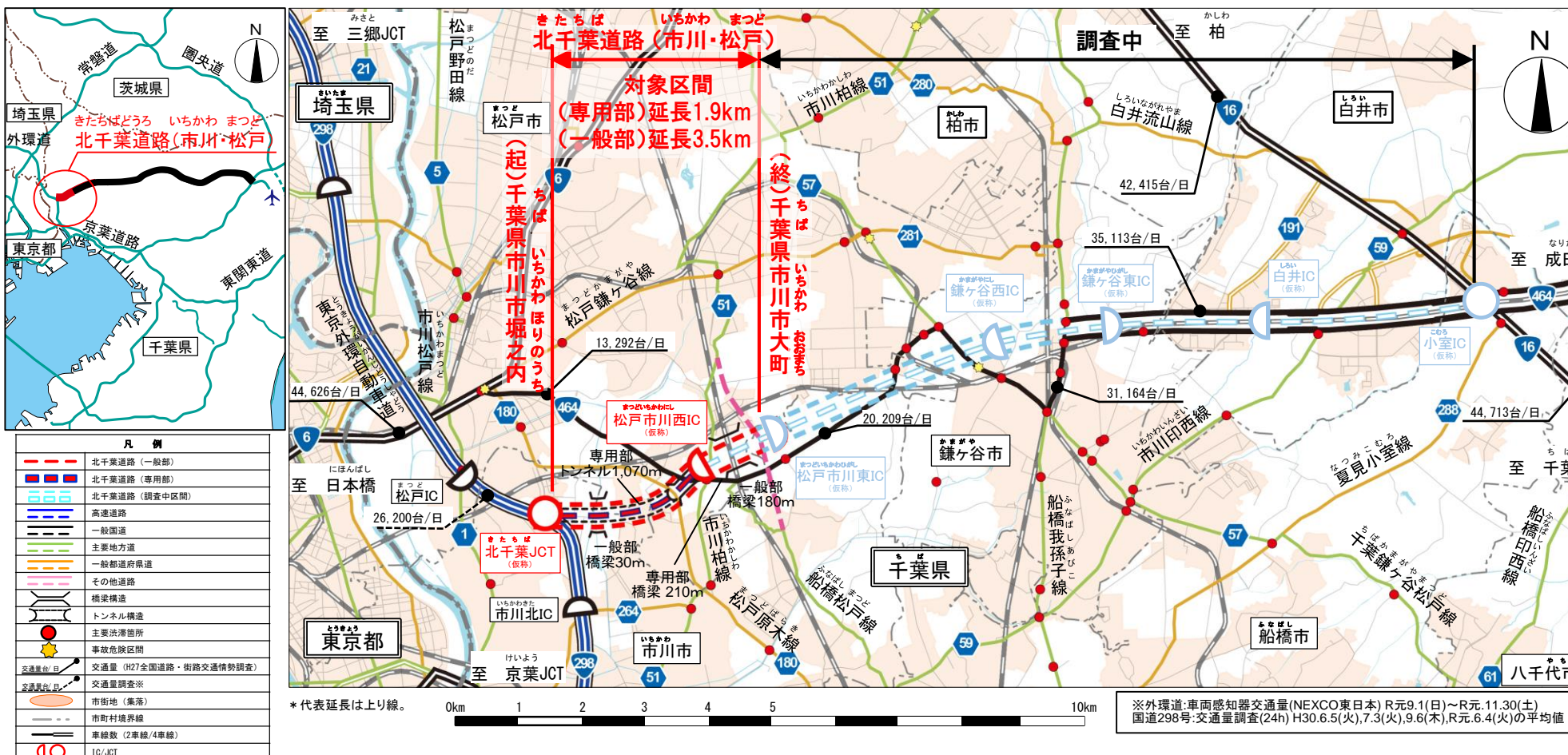
物流拠点等となる工業団地や工場など、地域産業を支える拠点多く存在している松戸市や市川市のICアクセスの空白地帯に対して、産業活動を担う物流交通の高規格幹線道路へのアクセス性を向上し、円滑な移動が図られることで企業誘致の支援が必要。

## 【技術的な課題】

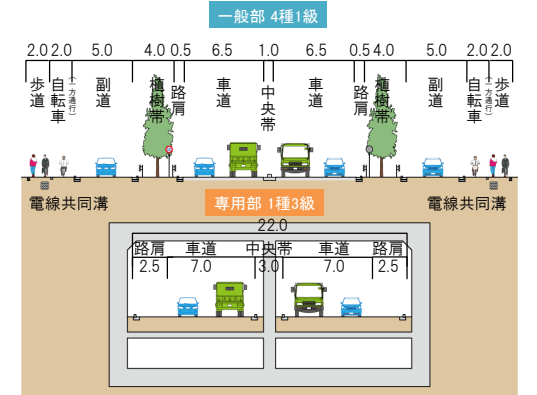
○本線トンネルは、延長約1.1km、最大土被り18m以上の**2連2層BOXカルバート**(単路部:約幅26m×高さ14m)の**大規模断面施工**となる。底板下部には揚圧力に対して抵抗できる**地盤改良工**が必要である。

○国分川付近では、**国分川との下越し交差施工が必要であり、また、地下水位が高い箇所では、地下水流動阻害対策工**が必要。

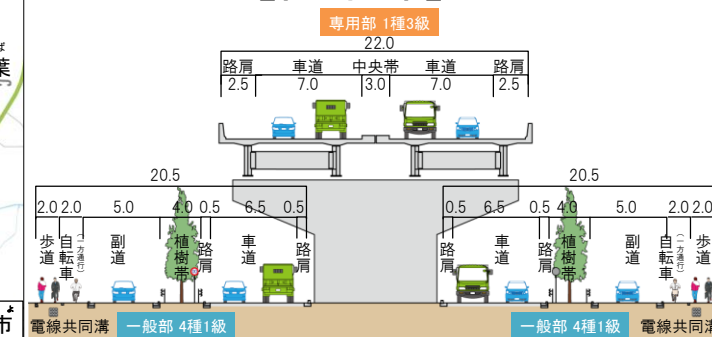
○大規模構造物の工事では、近接する第一種低層住居専用地域等の住環境への配慮が求められる。  
⇒以上の理由により、高度な技術力を活用することにより事業実施が可能。



## 【地下部】

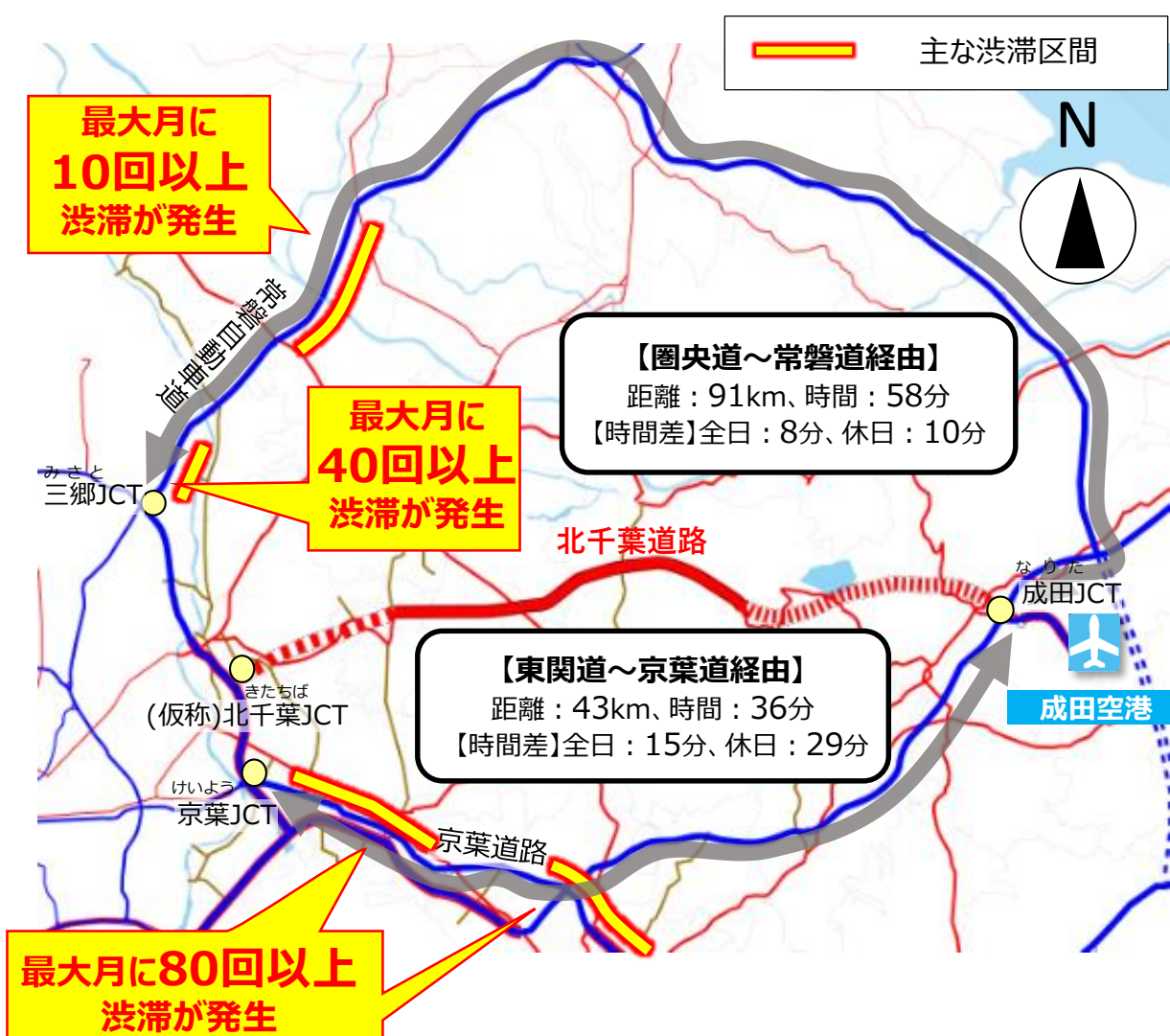


## 【高架部】



- 成田空港は、我が国の物流(国際貨物の約6割)、観光(日本人海外観光客の約4割)の空の玄関口となっているが、都心方面とのアクセス経路である京葉道や常磐道では渋滞が頻発しており、定時性に課題。
- 国道464号(松戸隧道～高塚十字路)の周辺では、国道298号や外環道に向かう交通で混雑が発生し、京葉JCTや三郷JCTまでのアクセス性が低下。
- 成田空港と都心方面を結ぶ輸送の安定性の向上とともに、交通転換による国道464号の渋滞緩和、国道464号から外環道への最短経路が整備されることで、首都圏の各方面とのアクセス性の向上が必要。

■成田空港と都心部を結ぶ高速道路の状況



■北千葉JCT周辺の混雑状況



出典：主な渋滞区間(NEXCO東日本ドラぷらHPより)、  
距離・時間：ETC2.0データ(R元.11、全日24時間)、時間差：ETC2.0データ(R元.11、全日24時間、休日昼間12時間)  
※混雑時間(90%tile値)と非混雑時間(10%tile値)の差

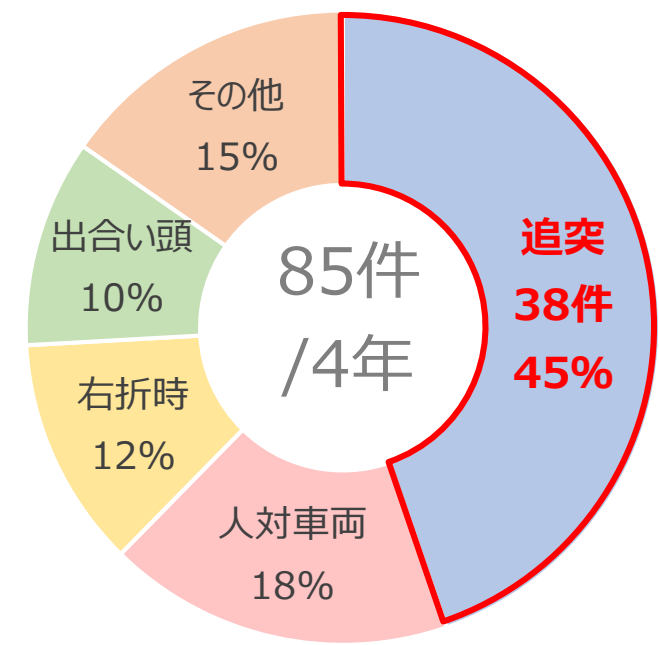
出典：主要渋滞箇所(R2年度時点)、混雑度(H27全国道路・街路交通情勢調査)、  
終日混雑(ETC2.0データ(R元.11、平日))

○国道464号(松戸隧道～高塚十字路)の死傷事故率は、千葉県内の平均を上回り、渋滞が要因の一つとして考えられる追突事故が約4割を占める。  
○国道464号の渋滞緩和により、渋滞を要因の一つとして発生していた追突事故の削減を図ることで、走行の安全性の向上が必要。

■国道464号の(松戸隧道～高塚十字路)の死傷事故率

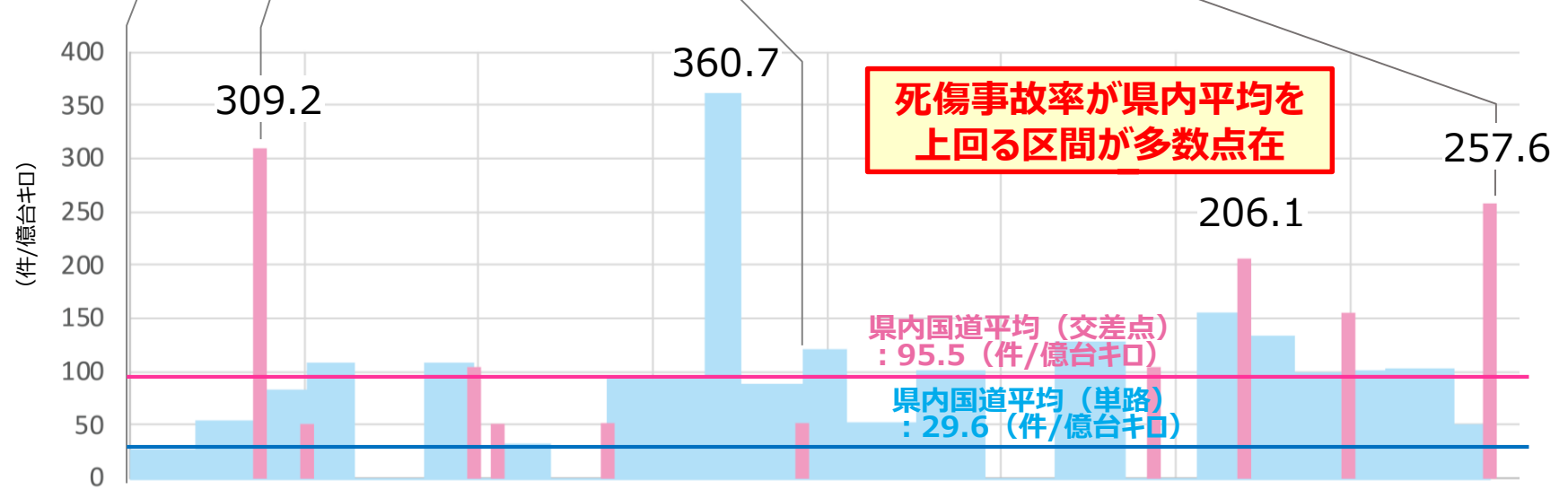


■国道464号(松戸隧道～高塚十字路)の死傷事故類型



出典: 交通事故総合データベース(H27-30)

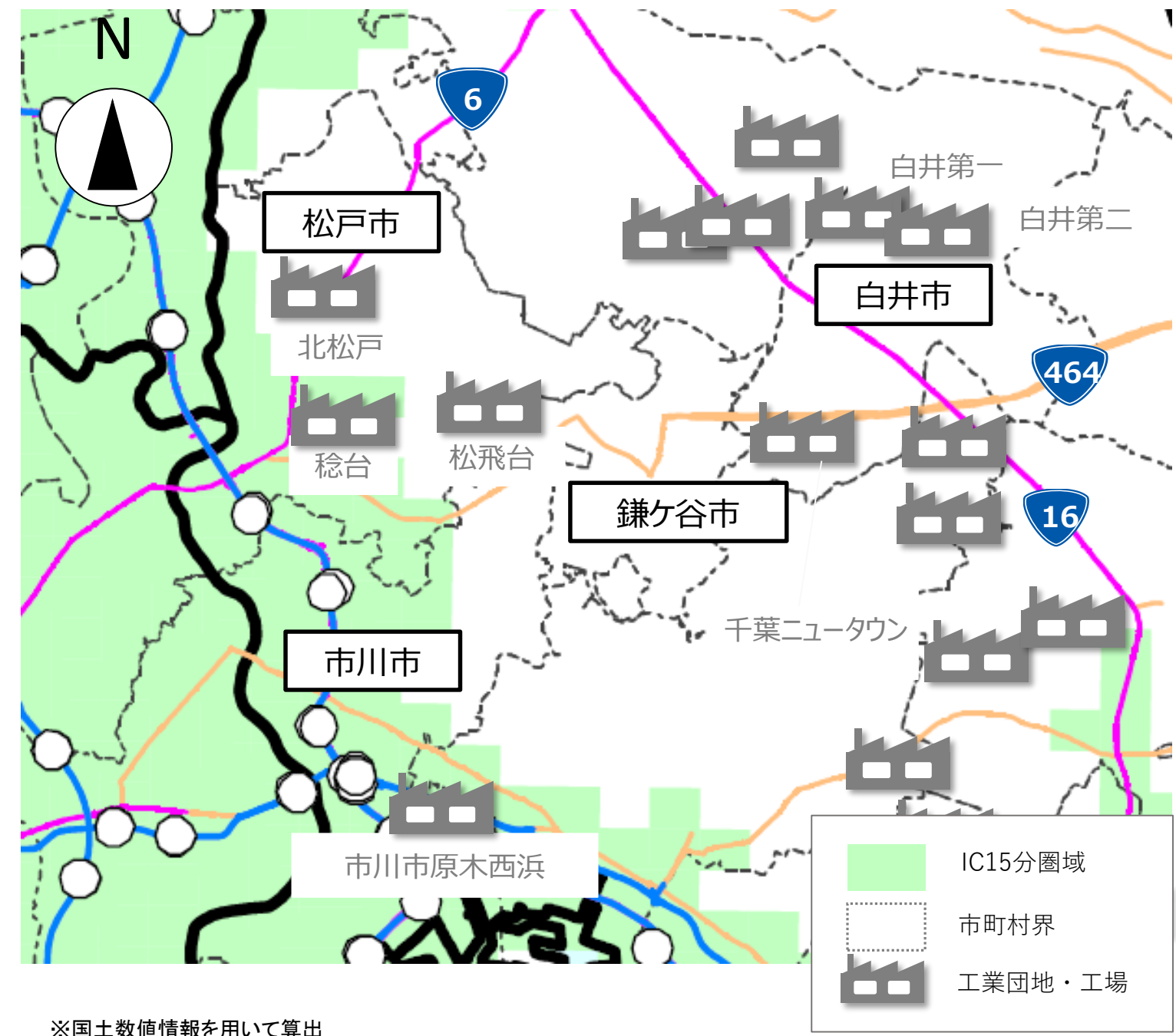
■国道464号の交通渋滞状況



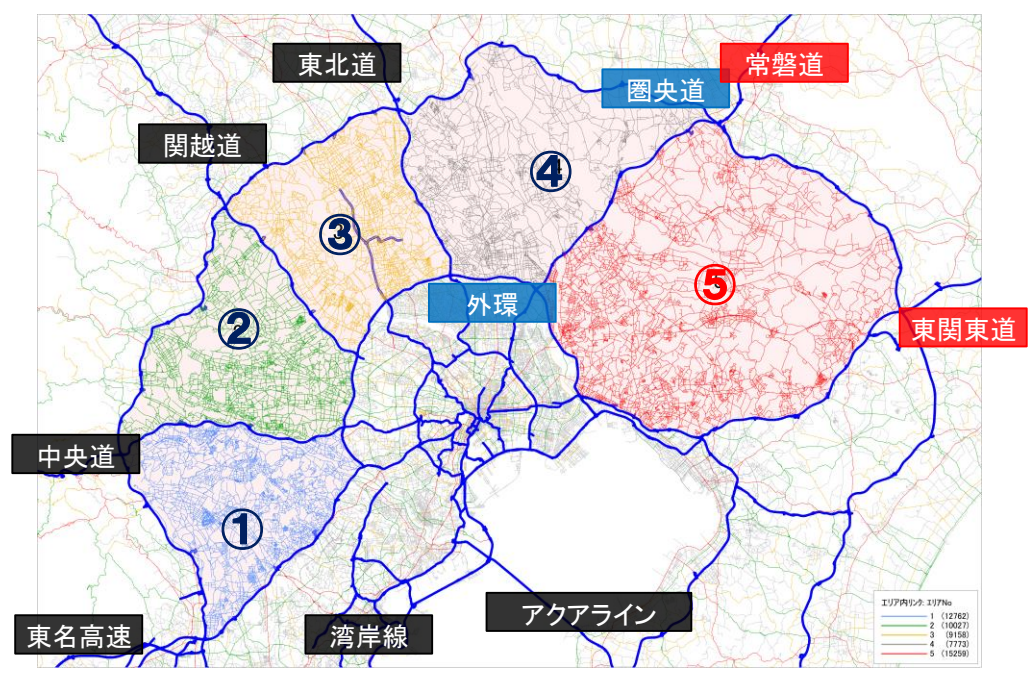
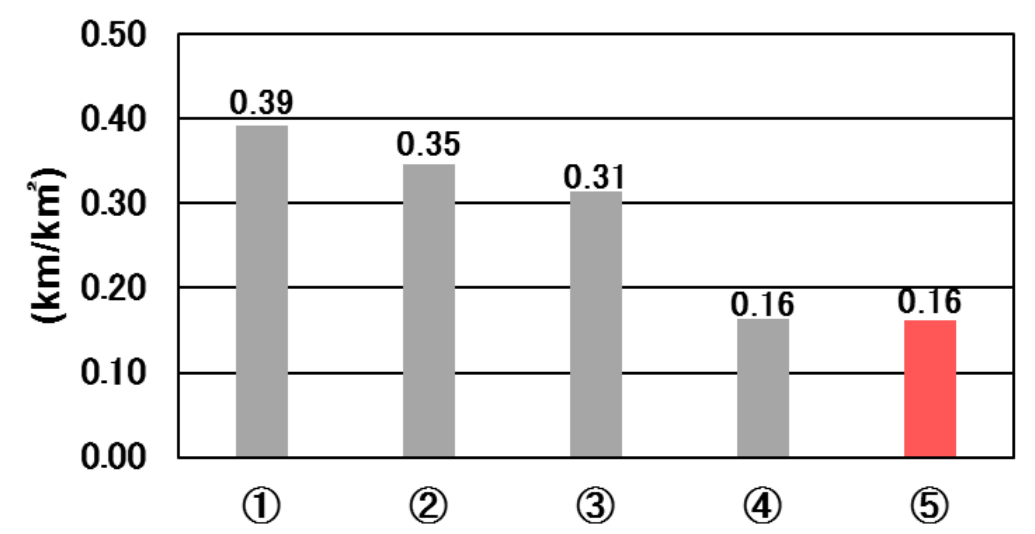
出典: 死傷事故率(交通事故総合データベース(H27-30)より作成、県内国道平均の集計は道路種別: 国道の区間を集計  
主要渋滞箇所(R2年度時点)

○松戸市や市川市には物流拠点等となる工業団地や工場など、地域産業を支える拠点多く存在しているが、沿線地帯はICアクセスの空白地帯となっており、産業活動を担う物流交通の高規格幹線道路へのアクセス性が低い状況。  
 ○高速道路アクセスが向上し、円滑な移動が図られることで企業誘致の支援が必要。

■高速道路IC15分圏域



■首都圏の4車線以上の道路密度(道路延長/面積)



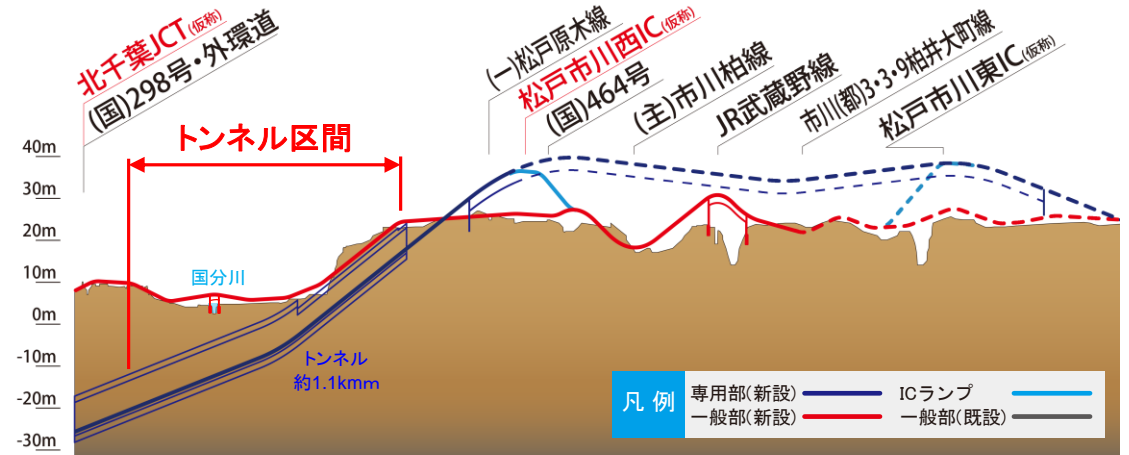
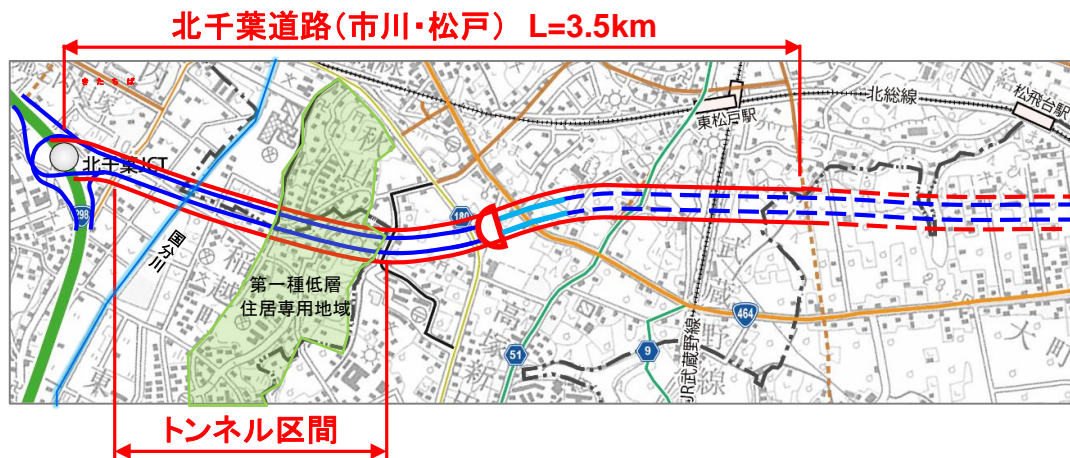
※国土数値情報を用いて算出  
 出典: 現況(ETC2.0(R1.11、全日、昼間12時間)より作成  
 整備後(北千葉道路計画区間を設計速度(専用部80km/h、一般部 60km/h)で設定)  
 工業団地: 平成30年工業統計調査結果確報(千葉県HP) ※沿線4市のみ工業団地名を記載

出典: DRMデータより算出(DRM3003版)  
 ※全道路: 高速自動車道及び都市高速道路、一般国道、都道府県道、指定市道、一般都道府県道、指定市の一般市道(全国道路・街路交通情勢調査対象路線のみ)以上を対象に整理

# 技術的課題

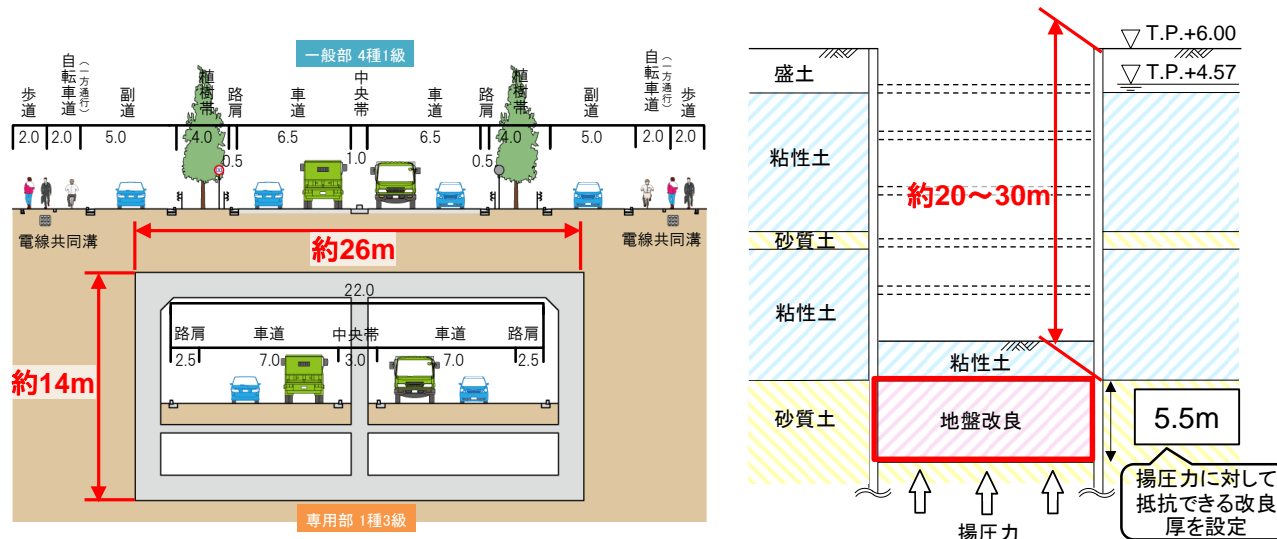
- 本線トンネルは、延長約1.1km、最大土被り18m以上の**2連2層BOXカルバート**(単路部:約幅26m×高さ14m)の**大規模断面施工**となる。底板下部には揚圧力に対して抵抗できる**地盤改良工**が必要である。
  - 国分川付近では、**国分川との下越し交差施工**が必要であり、また、**地下水位が高い箇所では、地下水流動阻害対策工**が必要。
  - 大規模な構造物の実施には、近接する**第一種低層住居専用地域**等の住環境への配慮が求められる。
- ⇒以上の理由により、高度な技術力を活用することにより事業実施が可能となる。

■北千葉道路(市川・松戸)平面図・縦断図



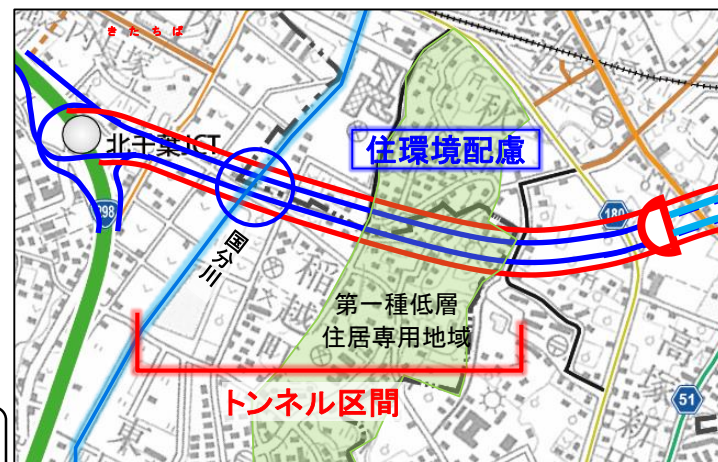
《高度な技術力を必要とする内容》

## ①地中深くの大規模断面施工



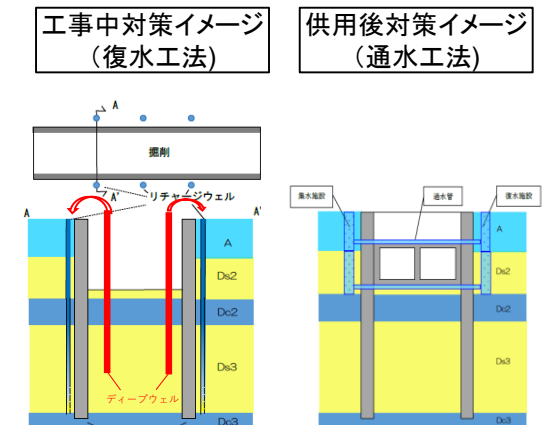
- ・本線トンネルは、延長約1.1km、最大土被り約18mの2連2層BOXカルバート(約幅26m×高さ14mの大規模断面の施工となる。
- ・本線トンネルの構築には、底板下部には揚圧力に対して抵抗できる地中深くの砂質土層の地盤改良工が必要。
- ・仮設構造物が大規模になることから、国分川の下越しや地下水対策、住環境配慮が必要。

## ②国分川下越し交差



- ・本線トンネルの構築は開削工事となるため、国分川付近では、河川切回し(瀬替)が必要となり、国分川の流量を確保するための護岸構造や止水対策の検討が必要。
- ・本線トンネルの構築は、住環境に配慮しながら工事実施するため、騒音・振動を低減する対策が必要

## ③地下水流動阻害対策工



- ・浅層部の地下水位が高いため、地下水流動を確保する通水工法を実施して地下水位変動の影響低減を図る。施工中は、地下水位のモニタリング調査が必要。