

(再評価)

資料 3-4-①
令和3年度第3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

令和3年10月26日
国土交通省 関東地方整備局

目 次

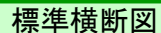
1. 事業の概要		1
2. 事業の進捗状況と見込み等		2
3. 事業の投資効果		9
4. 関連自治体等の意見		14
5. 今後の対応方針(原案)		15

(1) 事業の目的と計画の概要

- ## 目的

- ## 計画の概要

位置図



1

2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

1) 事業の経緯

○昭和63年度 事業化	○平成17年度 用地着手
○平成13年度 都市計画決定	○平成30年度 工事着手

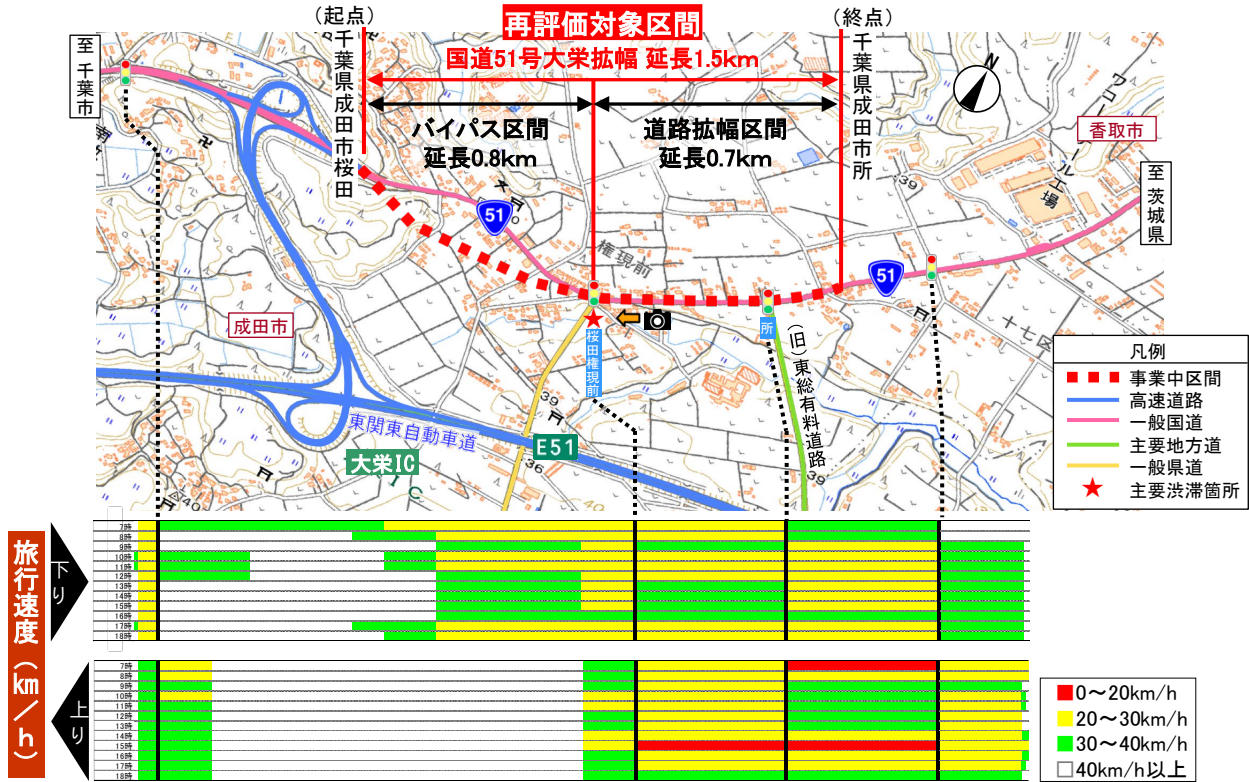


2. 事業の進捗状況と見込み等

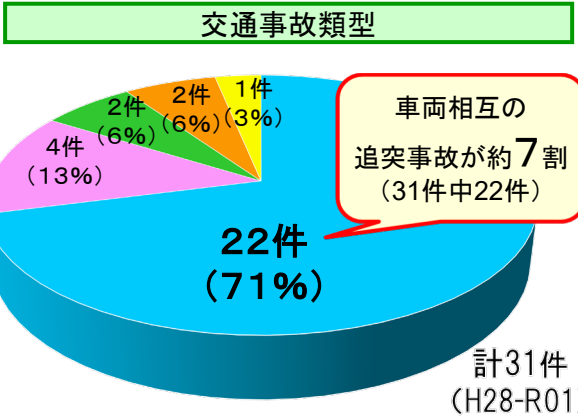
(2) 社会情勢等の変化

1) 国道51号の交通状況等

- ・国道51号の桜田権現前交差点は主要渋滞箇所にて特定。
- ・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約7割を占める。
- ・大栄拡幅の整備により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。
- ・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

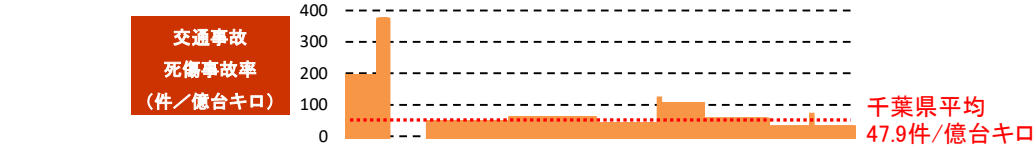


2車線区間の渋滞発生状況



資料: 交通事故データ (H28~R01)

- 車両相互(追突)
- 車両相互(右左折)
- 車両相互(出会い頭)
- 車両相互(その他)
- 人対車両



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の必要性

1) 歩道の安全性確保

- ・大栄拡幅事業区間は、歩道幅員の狭い箇所(幅員約1.0m)が点在しており、歩行者の安全性に課題。また、車椅子の通行が困難。
- ・大栄拡幅の整備により、歩道幅員が広くなり、周辺の病院等の公共施設への安全なアクセス性を確保。

事業区間の歩道の課題

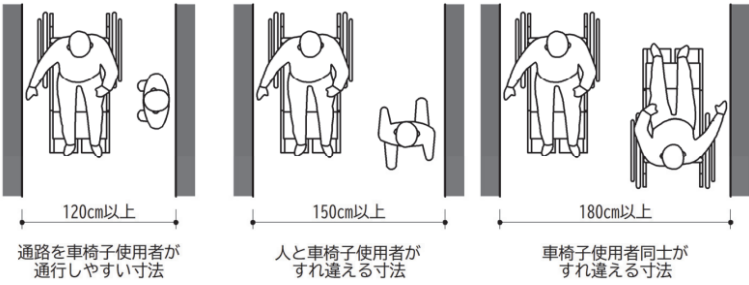


【歩道の状況】
歩道幅員が狭く、
歩行者同士のすれ違い、車椅子の通行が
困難。



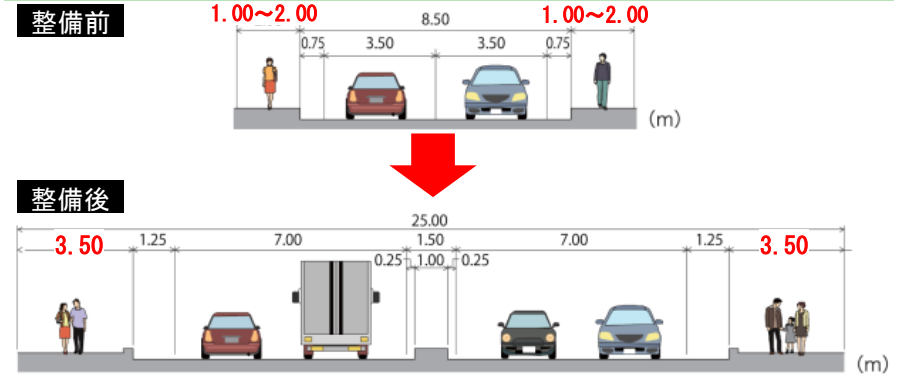
車椅子同士のすれ違いが可能となる歩道幅員

車椅子が通行しやすくするには1.2m、
車椅子同士がすれ違うためには1.8mの幅員が必要。



出典: 高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準(令和2年度改正版)

拡幅による歩道区間の確保



2. 事業の進捗状況と見込み等

(4) 事業の見込み等

1) 事業費増加の要因

①電線共同溝の追加に伴う増加.....	約10億円増額
---------------------	---------

項 目		事業費増加の要因	増 額
①	電線共同溝の追加に伴う増加	無電柱化推進計画に基づく電線共同溝の追加	約10億円
合計			約10億円

2. 事業の進捗状況と見込み等

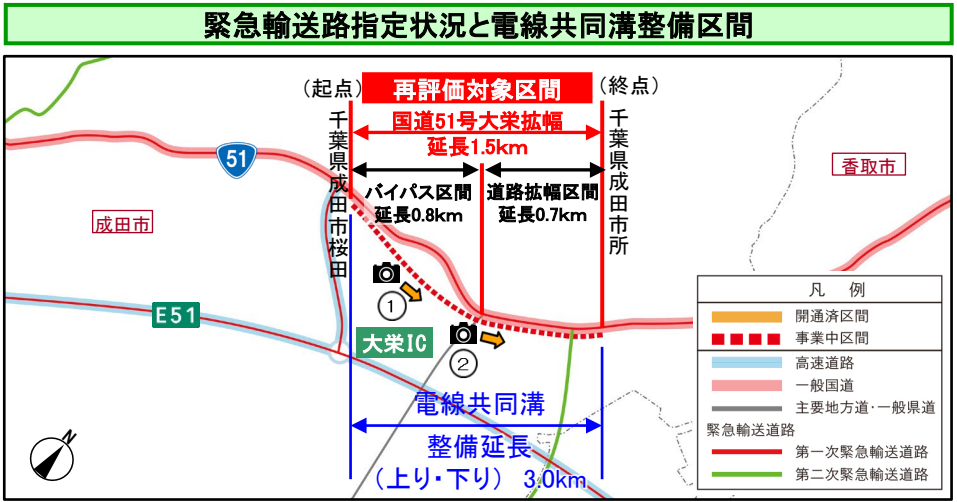
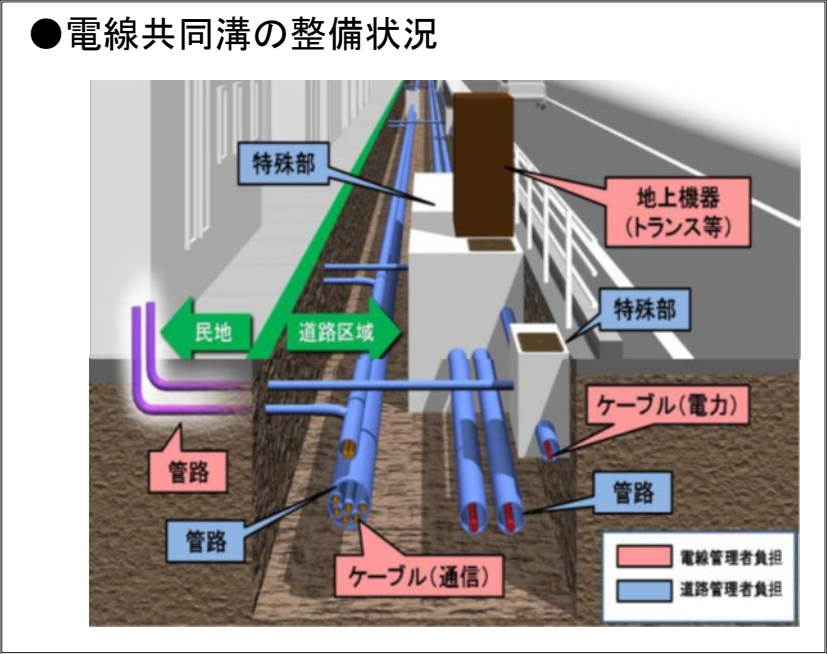
(4) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容①

電線共同溝の追加に伴う増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・約10億円増額

- ・国土交通省では、平成28年12月に施行された無電柱化の推進に関する法律に基づき、平成30年4月に「無電柱化推進計画」を策定。
- ・大栄拡幅区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時の被害の拡大防止を図るため整備が必要。

- 経緯
 - ・平成28年度 緊急輸送道路における、電柱の新設を禁止
 - ・平成28年度 無電柱化の推進に関する法律が施行
 - ・平成30年度 無電柱化推進計画が策定



電線共同溝整備区間の現況

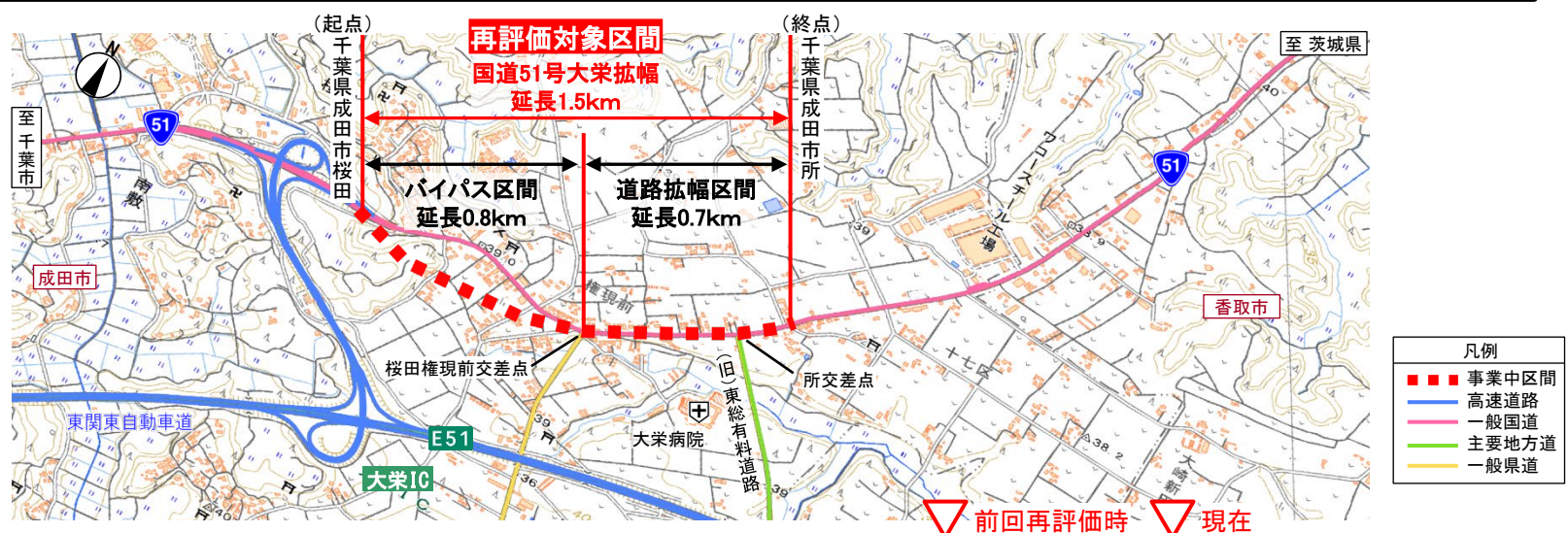


2. 事業の進捗状況と見込み等

(4) 事業の見込み等

3) 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和63年度に事業化、平成13年度に都市計画決定。
- ・平成17年度より用地着手、平成30年度に工事着手。
- ・用地取得率は、約96%(令和3年3月末時点)。
- ・無電柱化推進計画に基づく電線共同溝の追加、及び移転に伴い用地引き渡しまで時間を要する物件があるため、今回、事業期間を令和4年度から令和9年度に延伸するものだが、引き続き早期開通を目指し、用地取得、工事を推進。



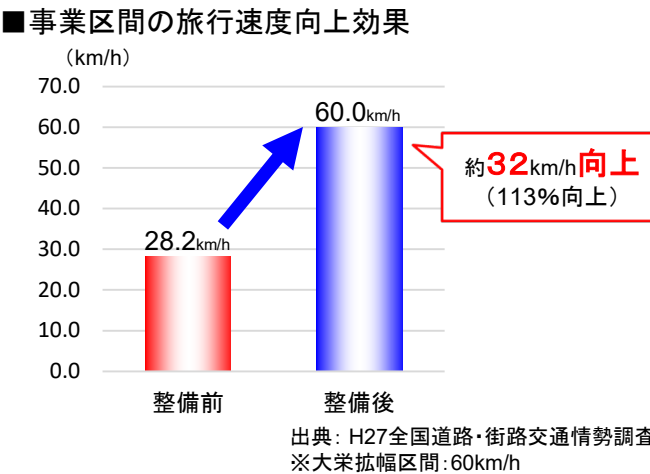
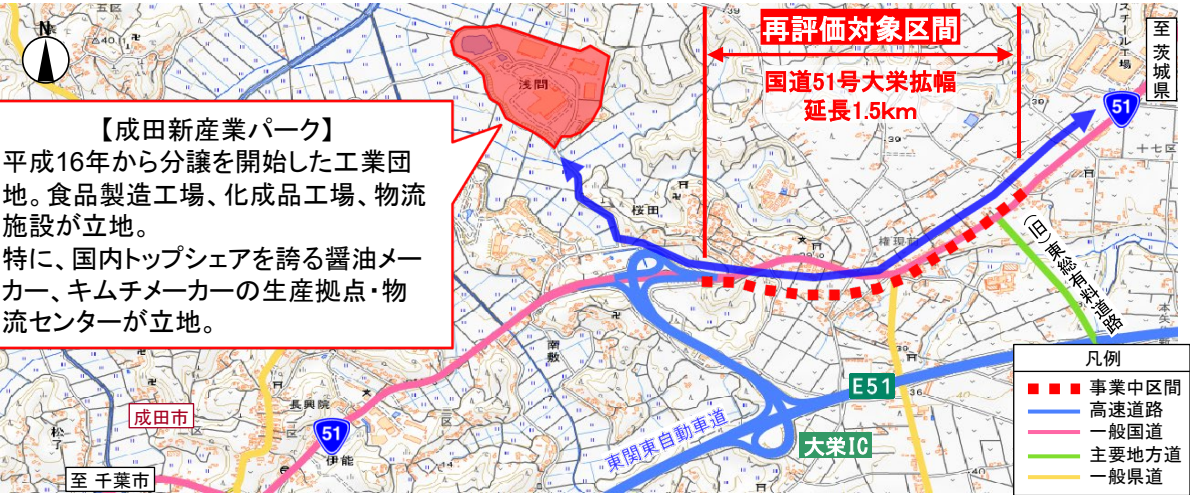
年度	1988 S63	～	2001 H13	2002 H14	2003 H15	2004 H16	～	2016 H28	～	2021 R3	2022以降 R4以降
事業着手	事業化		都市計画 決定								
調査・設計				H14							
設計・用地説明							説明会実施				
用地							H17				
工事									H30		

3. 事業の投資効果

(1) 地域産業の支援

- ・大栄拡幅が位置する成田市の製造品出荷額等は、増加傾向で推移(過去10年間で1.6倍)。
- ・事業区間周辺に位置する工業団地(成田新産業パーク)には、日本トップシェア醤油メーカーやキムチメーカーをはじめとする食品製造工場、化成品工場、物流施設が立地。
- ・大栄拡幅により、交通の円滑化が図られ、物流効率化に寄与。

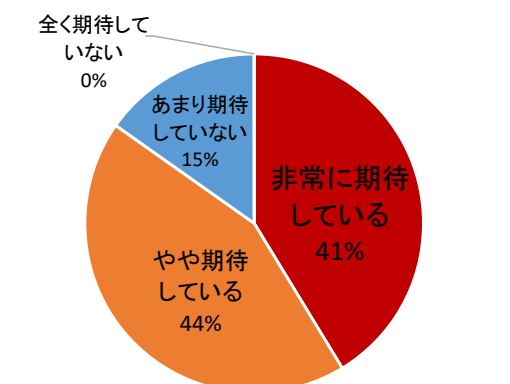
事業区間の走行性の向上



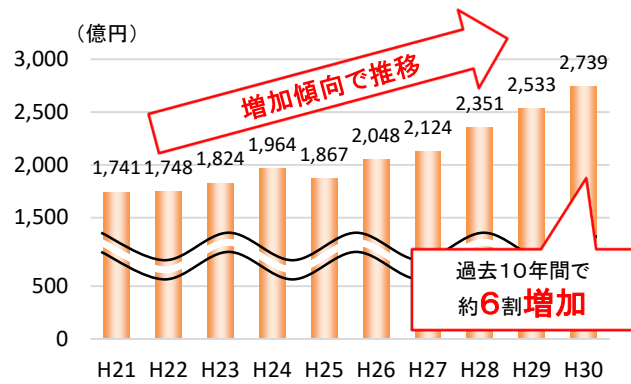
不満内容の具体意見

- 目的地までの到着時間が読みづらいので、早めに出発するようにしている。
(千葉県在住、50代、男性)
- 物資輸送で利用するとき、納入が遅れないように早めに出発している。
(千葉県在住、50代、男性)
- 物資輸送で利用した際に、渋滞していたため少し時間がかかった。
(茨城県在住、40代、男性)
- 歩行者と接触しそうになった。
(千葉県在住、40代、男性)

大栄拡幅整備への期待



成田市の製造品出荷額等の推移



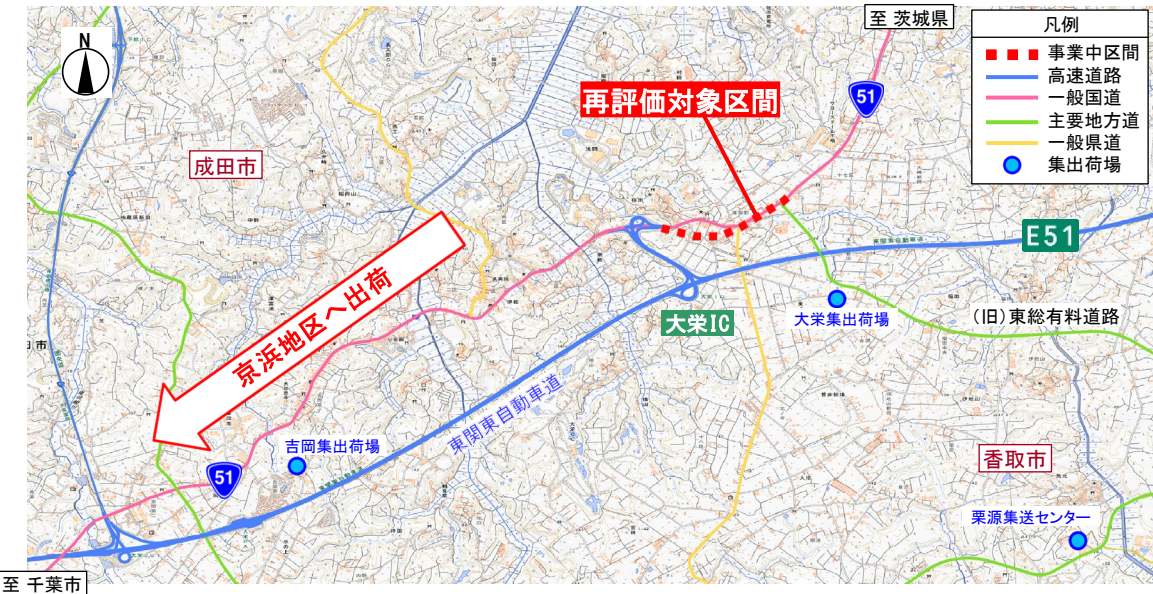
出典: 利用者アンケート結果(R3.2(Web方式・物資輸送目的での利用を対象(N=46))、千葉国道事務所)

3. 事業の投資効果

(2) 農産物の物流効率化の支援

- ・千葉県のかつまいも産出額は、全国2位。千葉県内ではいも類産出額が成田市と香取市で約8割を占めている。
- ・成田市大栄地区にはかつまいも農家が多く、ブランドサツマイモ「大栄愛娘」を生産している。
- ・大栄拡幅の整備により、周辺の集出荷場から大栄ICへのアクセス性が向上し、物流効率化に寄与。

大栄拡幅周辺の集出荷場

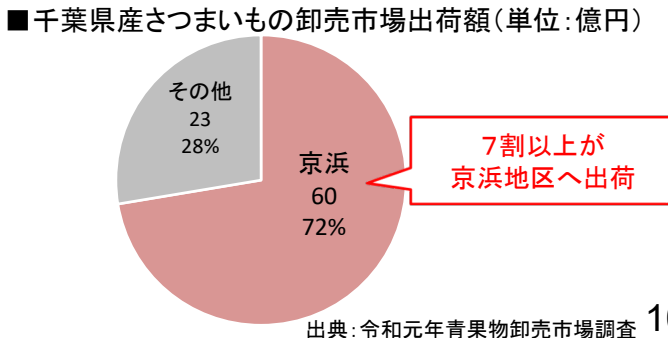
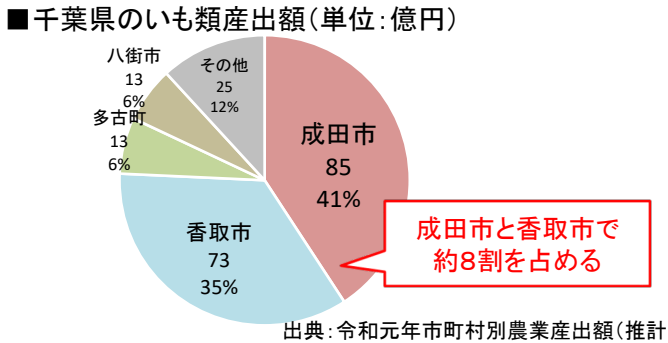
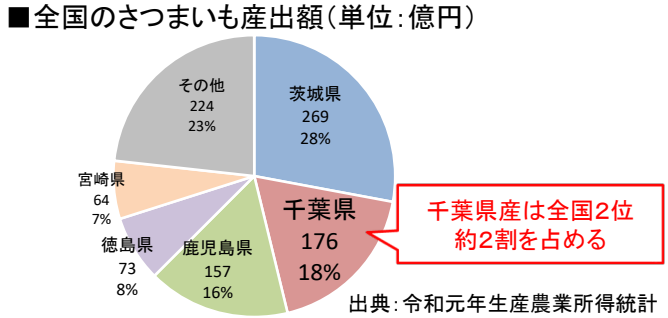


【大栄愛娘】
栽培方法にこだわり、安全・安心の農産物として販売している、JAかとりオリジナルブランドのかつまいもです。45日間以上貯蔵することで、しっとりとした甘み、上品な甘さが特徴的です。



出典: JAかとり ホームページ

かつまいも産出額



3. 事業の投資効果

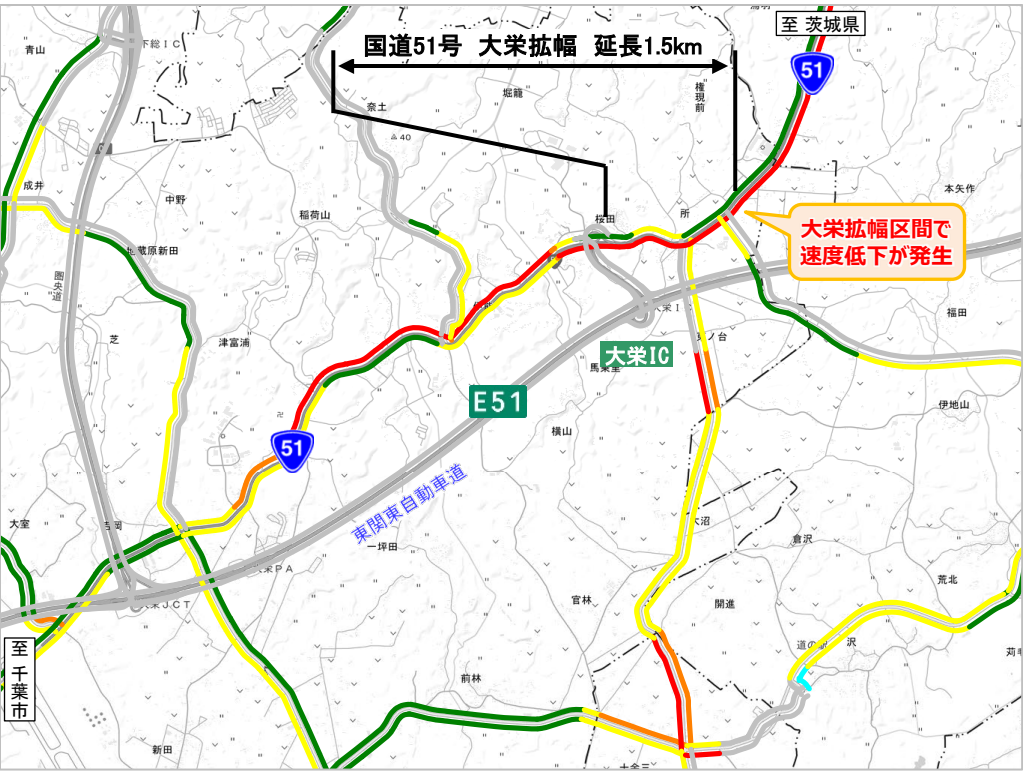
(3) 災害時のリダンダンシー効果

- ・千葉県では「令和元年房総半島台風(台風15号)」により、甚大な被害が発生。
- ・国道51号に並行する東関東自動車道においても台風15号に伴う通行止めが発生。国道51号(大栄拡幅区間)が物流交通を担いネットワーク機能を発揮したが、速度低下が発生。
- ・災害に強い道路として、東関道の代替路としての役割を果たす上では、大栄拡幅事業の推進が必要。

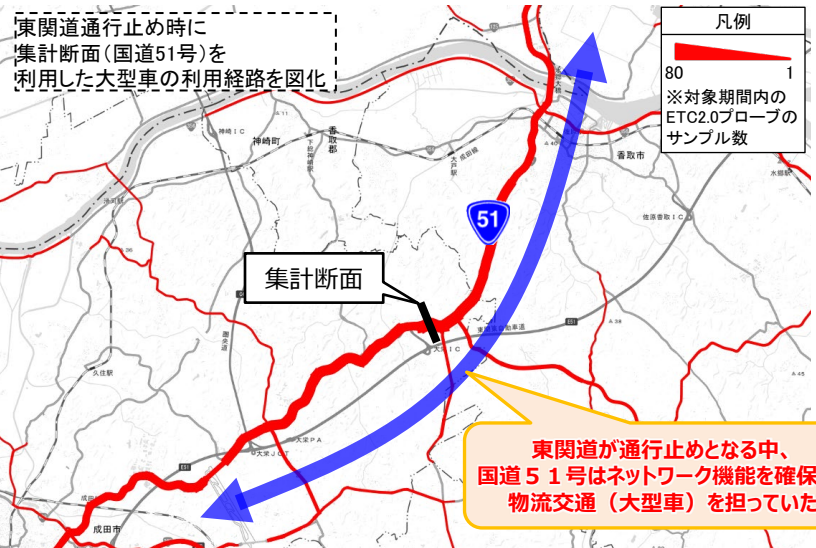
令和元年台風15号に伴う東関道の通行止め実績

通行止め区間	上下	開始時間	解除時間	通行止め時間
佐原香取IC～潮来IC	上	9/9 5:00	9/9 22:35	17時間35分
	下	9/9 5:00	9/9 22:10	17時間10分
千葉北IC～成田JCT	上下	9/9 5:45	9/9 22:10	16時間25分
成田JCT～大栄JCT	上下	9/9 5:45	9/9 16:45	11時間
大栄JCT～佐原香取IC	上下	9/9 5:45	9/9 22:10	16時間25分

東関東自動車道通行止め時の速度状況



東関道の通行止め時の国道51号利用実績(大型車)



0～10km/h 10～20km/h 20～40km/h 40～60km/h 60km/h以上 データなし

出典:ETC2.0プローブデータ(R1.9.9(10時台))

出典:ETC2.0プローブデータ(R1.9.9(6:00～22:00))

3. 事業の投資効果

(4) 費用便益分析

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和12(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: 前回再評価(H28)〕

・基準年次	: 令和3年度(2021年度)	: 平成25年度(2013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22年度 全国道路・街路交通情勢調査	: 平成17年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和12年度(2030年度)	: 平成42年度(2030年度)
・計画交通量	: 22,700~28,800(台/日)	: 25,700~29,000(台/日)
・事業費	: 約60億円	: 約50億円
・総便益(B)	: 約96億円(約267億円※)	: 約82億円(約251億円※)
・総費用(C)	: 約76億円(約73億円※)	: 約50億円(約61億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.3	: 1.6

3. 事業の投資効果

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)
	91億円	4.1億円		0.53億円	96億円 (267億円)	
費用(C)	事業費		維持管理費		総費用	
	71億円		5.7億円		76億円 (73億円)	
						1.3

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)
	91億円	4.1億円	0.53億円	96億円 (267億円)	
費用(C)	事業費		維持管理費		3.8
	19億円		5.7億円		
				25億円 (39億円)	

注1) 便益・費用については、令和3(2021)年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、()内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は、令和9(2027)年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 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。

4. 関連自治体等の意見

(1) 千葉県からの意見

(千葉県知事の意見)

- ・ 国道51号大栄拡幅は、交通混雑の緩和や交通の安全性を確保し、道路ネットワーク機能の強化を図るうえで重要な事業である。
- ・ ついては、事業を継続し早期完成に向け残る用地の取得や工事を推進するとともに、コスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努められたい。

5. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・国道51号の桜田権現前交差点は主要渋滞箇所にて特定。
- ・大栄拡幅の整備により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。
- ・大栄拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、物流の効率化に寄与。
- ・費用便益比(B/C)は1.3。

(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、平成30年度に工事着手。
- ・用地取得率は約96%(令和3年3月末時点)。
- ・無電柱化推進計画に基づく電線共同溝の追加、及び移転に伴い用地引き渡しまで時間を要する物件があるため、事業期間を令和4年度から令和9年度に延伸。
- ・引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期開通を目指す。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・大栄拡幅は、交通渋滞の緩和、安全性の向上、物流の効率化などの観点から、早期の効果発現を図ることが妥当と考えます。