

(再評価)

資料 4  
令和5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 北千葉拡幅

令和5年10月18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	.....	8
4. 関連自治体等の意見	.....	12
5. 今後の対応方針(原案)	.....	13

# 1. 事業の概要

## (1) 事業の目的と計画の概要

- ・国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長128kmの幹線道路。
- ・沿道付近において住宅地や商業施設が多く立地し、物流施設などの設置が進められている。

### 目的

- ・一般国道51号の交通渋滞緩和・交通安全確保
- ・道路ネットワークの機能強化

### 計画の概要

事業区間：自)千葉県千葉市若葉区貝塚町

至)千葉県佐倉市馬渡

計画延長・幅員：延長7.6km 幅員25.25m

車線数：4車線

計画交通量：22,600～37,500台/日

事業化：昭和46年度(1971年度)

(千葉市若葉区貝塚町～若松町)

昭和62年度(1987年度)

(千葉市若葉区若松町～佐倉市馬渡)

全体事業費：約287億円(前回：約257億円)

### 平面図

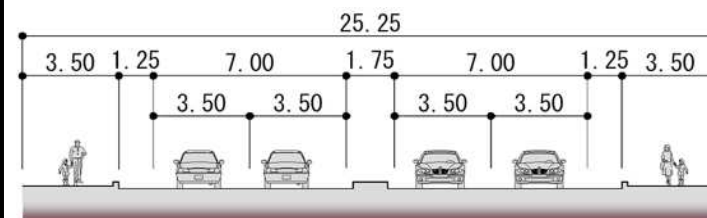


### 位置図



### 標準横断面図

(単位:m)



# 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

・千葉市区間(延長4.5km)

昭和44年度(1969年度) 都市計画決定  
 昭和46年度(1971年度) 事業化  
 昭和48年度(1973年度) 用地着手  
 昭和57年度(1982年度) 工事着手  
 平成7年度(1995年度)～ 順次4車線開通

・四街道市区間(延長3.1km)

昭和62年度(1987年度) 事業化  
 平成20年度(2008年度) 都市計画決定  
 平成23年度(2011年度) 用地着手  
 平成25年度(2013年度) 工事着手



①吉岡十字路口交差点付近



②坂戸交差点付近



# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (1) 事業の進捗状況

### 2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・国道51号北千葉拡幅の用地取得率は約85%（令和5年3月末時点）。
- ・引き続き、用地の取得を推進するとともに、早期開通に向け事業促進を図る。



前回 評価時 R2	工事	[Progress bar for R2: mostly blue, some yellow]				用地取得率 約82%
	用地	[Progress bar for R2: mostly blue, some yellow]				
今回 評価時 R5	工事	[Progress bar for R5: mostly blue, some yellow]				用地取得率 約85%
	用地	[Progress bar for R5: mostly blue, some yellow]				

■ 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

# 2. 事業の進捗状況と見込み等

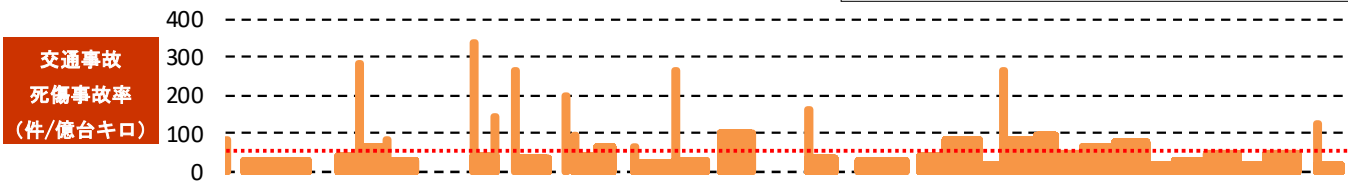
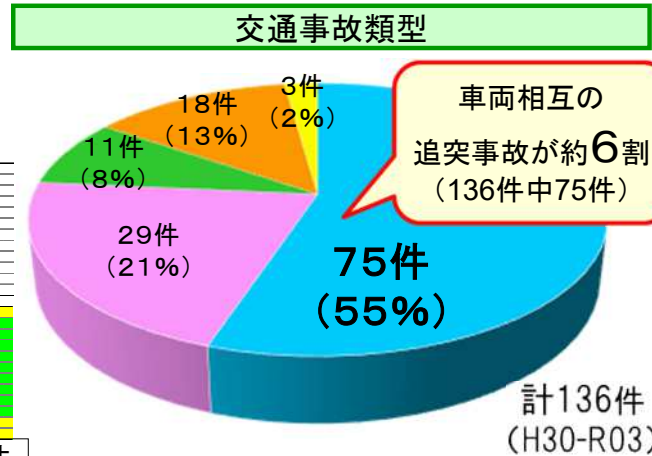
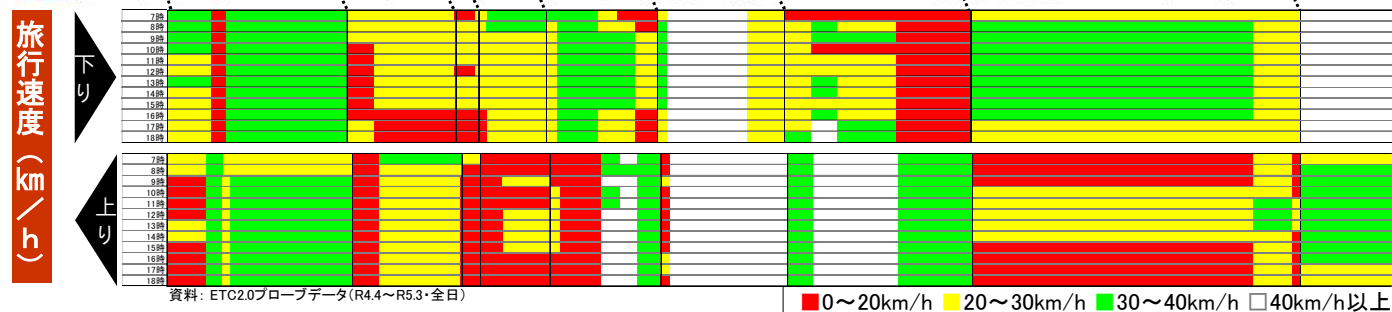
## (2) 社会情勢の変化

### 1) 国道51号の交通状況等

- ・国道51号の吉岡十字路交差点、坂戸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6割を占める。
- ・北千葉拡幅の整備により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。



📷 吉岡十字路交差点の混雑状況



資料: 交通事故データ (H30~R03)

- 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
- 車両単独

## 2. 事業の進捗状況と見込み等

### (3) 事業の見込み等

#### 1) 事業費増加の要因

①調整池設置に伴う増加……………約30億円増額

項目		事業費増加の要因	増額
①	調整池設置に伴う増加	流末の管理者と協議を行った結果、道路整備による流出増分を一時貯留させる調整池及び導水函渠の追加が必要となった。	約30億円
			約30億円

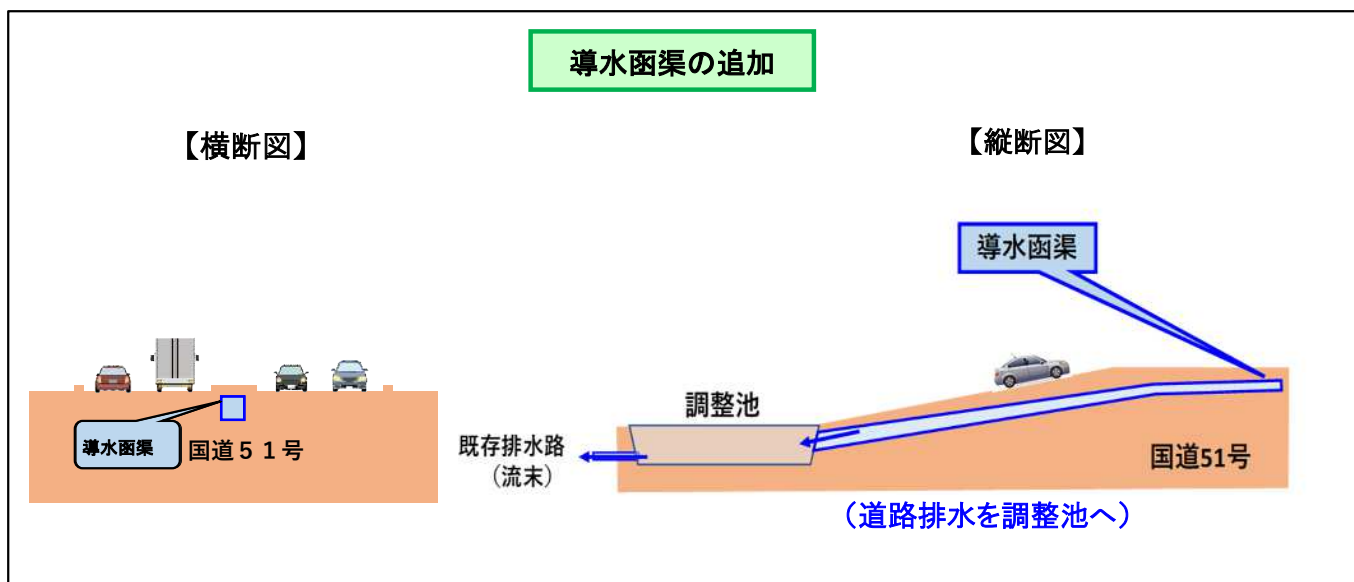
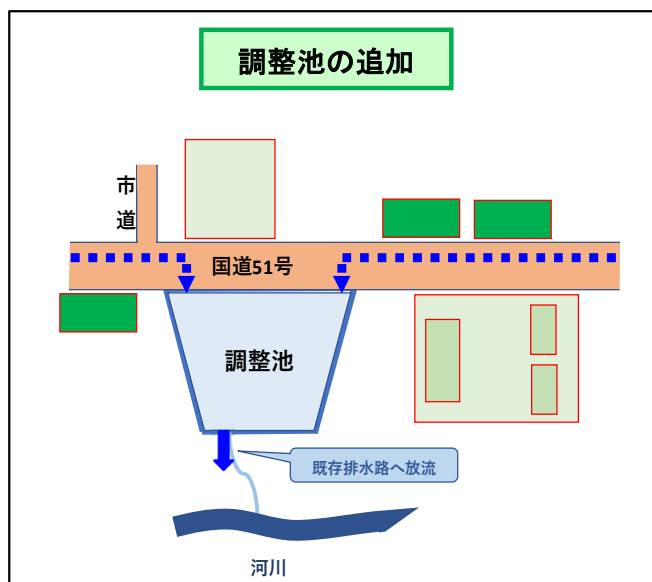
# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (3) 事業の見込み等

### 2) 事業費変更の内容

調整池設置に伴う増加.....約30億円増額

- ・当初、道路排水は既存の排水路を經由して、河川へ直接放流する計画としていた。
- ・流末の管理者と協議を行った結果、道路整備による流出増分を一時貯留させる調整池及び導水函渠の追加が必要となった。



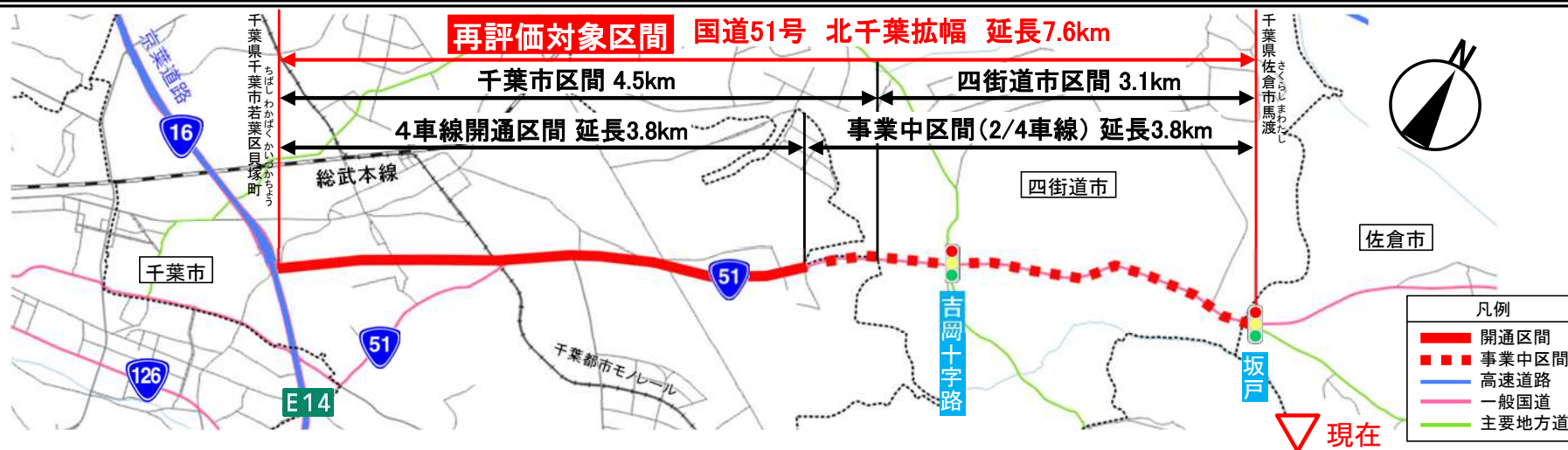


# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (3) 事業の見込み等

### 3) 事業進捗の見込みの視点

- ・千葉市区間:昭和44年度に都市計画決定、昭和46年度に事業化。昭和48年度より用地着手、昭和57年度に工事着手。
- ・事業中区間(千葉市・四街道市):昭和62年度に事業化、平成20年度に都市計画決定。平成15年度より用地着手、平成25年度に工事着手。
- ・用地取得は、約85%(令和5年3月末時点)。
- ・流末の管理者と雨水調整施設の整備等についての協議に時間を要していたが、令和3年1月に協議が完了。
- ・引き続き、交通渋滞が発生している吉岡十字路交差点付近および今後の沿線開発が予定され交通量の増加が想定される坂戸交差点付近を優先的に、用地取得、工事の促進を図る。



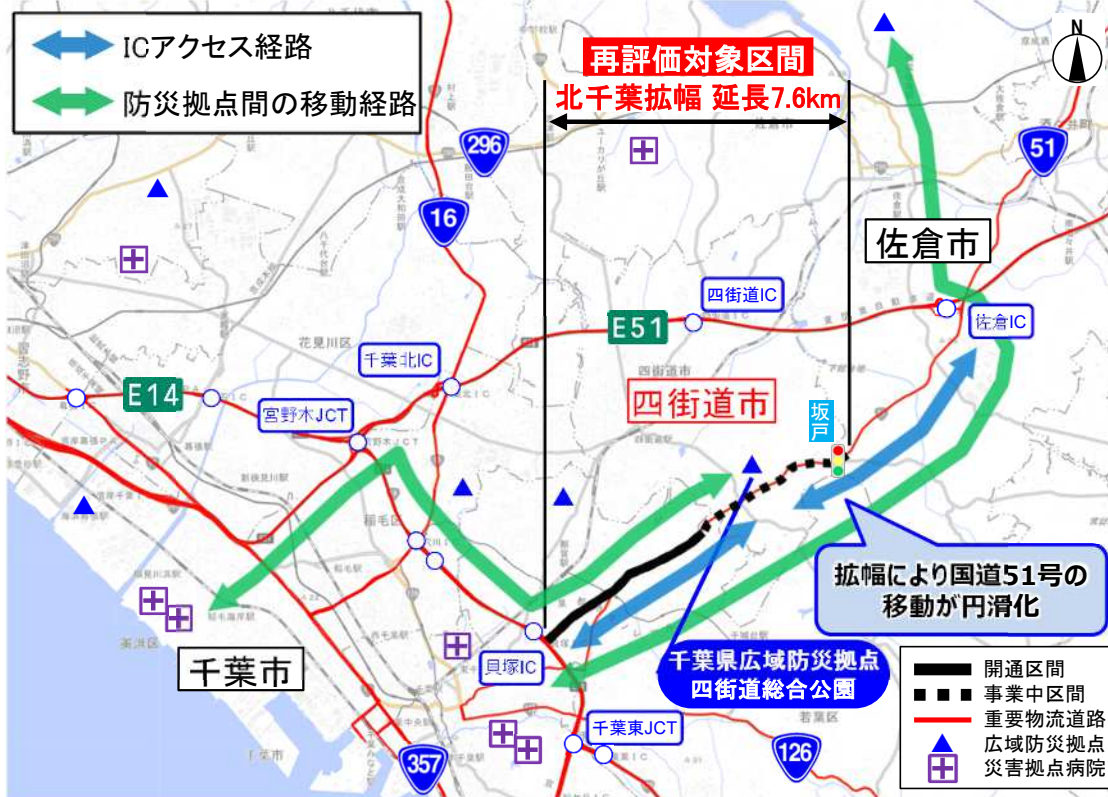
年度	S44	S45	S46	～	S62	～	H20	～	R5	R6以降
事業着手	都市計画決定 (千葉市区間)		事業化 (千葉市区間)		事業化 (四街道市区間)		都市計画決定 (四街道市区間)			
測量・調査・設計	S44									
開通済区間 (延長3.8km)	用地			S48		H17				
	工事				S57		H21			
事業中区間 (延長3.8km)	用地						H15			
	工事							H25		

# 3. 事業の投資効果

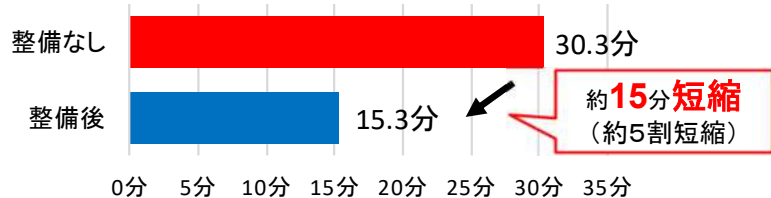
## (1) 道路ネットワーク機能の強化

- ・国道51号北千葉拡幅区間は、第一次緊急輸送道路及び重要物流道路に指定。北千葉拡幅が整備されることにより、高速道路IC、広域防災拠点や災害拠点病院等へのアクセス性が向上し、道路ネットワーク機能の強化に寄与。
- ・北千葉拡幅の整備により、沿線市間のアクセスが向上し、通勤通学等の日常生活の利便性向上が期待される。

### 周辺での道路ネットワーク機能の強化



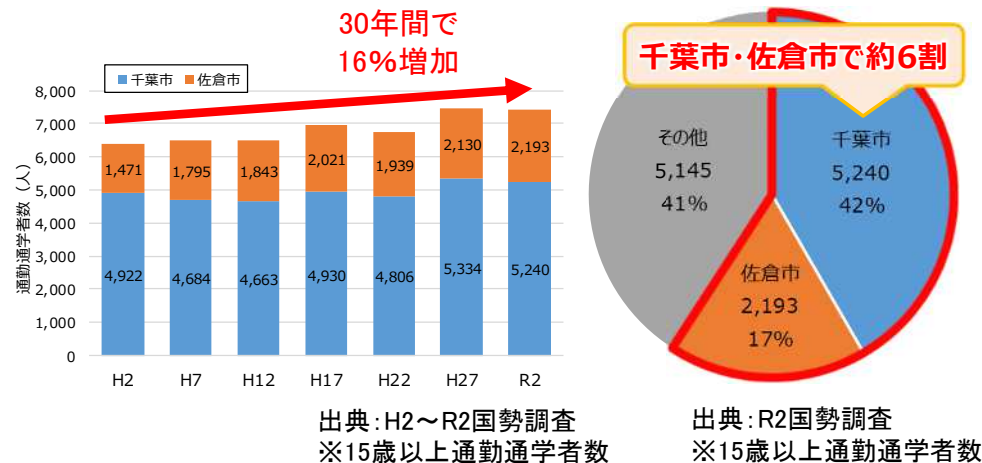
■ 事業区間の所要時間短縮効果(京葉道路貝塚IC→坂戸交差点)



出典: R3全国道路・街路交通情勢調査 ※北千葉拡幅区間(2車線区間):整備後は60km/h

### 沿線地域の結びつき

■ 千葉市・佐倉市から四街道市への通勤通学者数の推移  
■ 四街道市への他市町村からの通勤通学者数



### 沿線住民の声

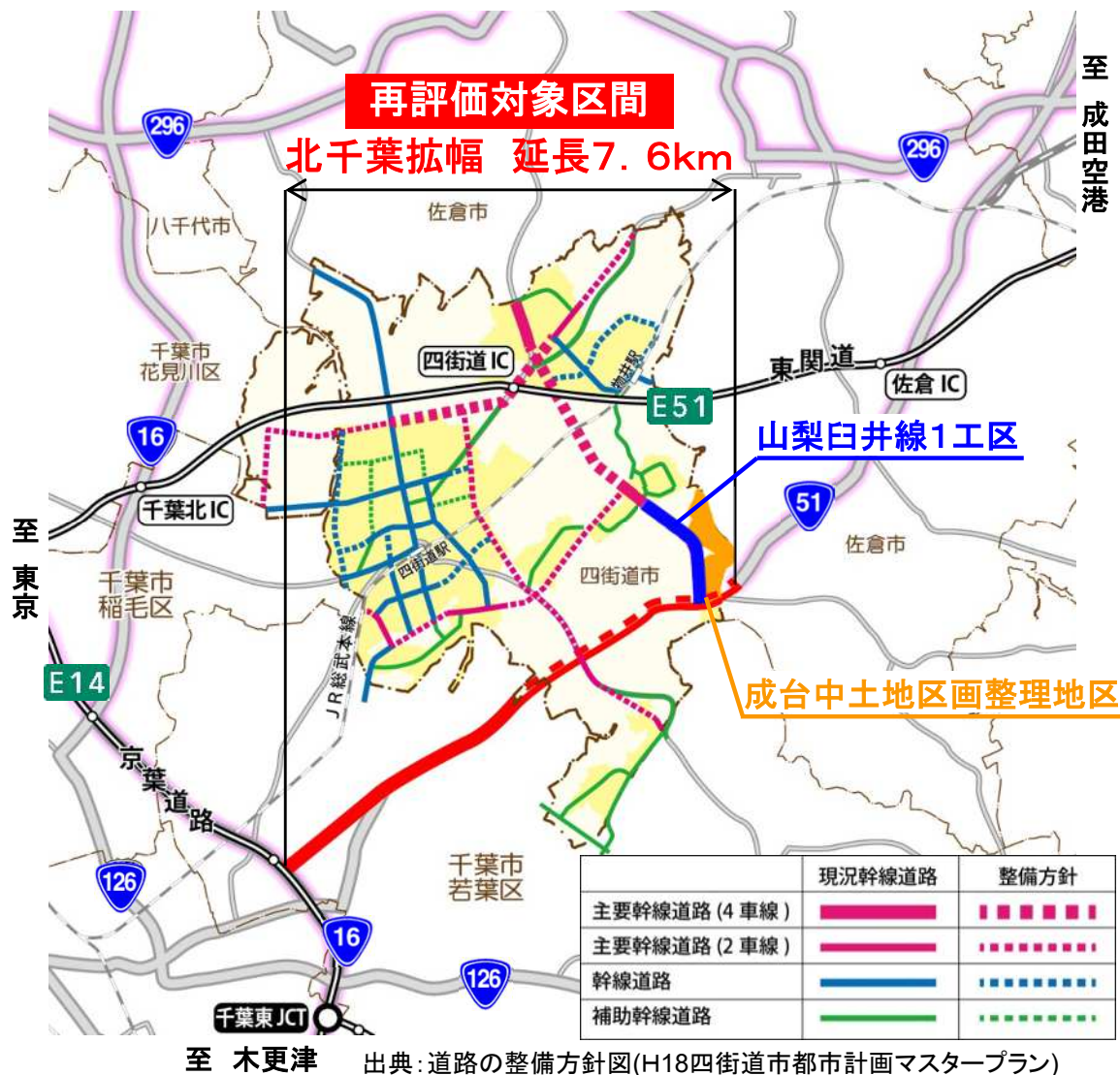
- 40代女性: 現在は渋滞を見越して早めに出発しています。また、帰路の渋滞により疲れてしまい家事に影響しています。渋滞緩和により、家事などの日常生活に余裕が生まれる事に期待したいです。
- 30代男性: 成田方面は時間帯によって非常に混雑しており、貴重な休日に渋滞で時間を取られるのは残念です。拡幅により所要時間が短縮され、レジャーが効率的にできる足掛かりとなることを期待します。
- 30代女性: 業務のとき、渋滞になることを予想して、早めに出発しているか、その時間帯をあえて避けて活動しています。拡幅により渋滞が解消されれば、仕事の選択の幅が広がります。

出典: H29年度Webアンケート結果(千葉国道事務所)

# 3. 事業の投資効果

## (2) 沿線地域開発の支援

- ・四街道市の都市マスタープランにおいて、国道51号は周辺都市との連携を図る広域交通軸に位置づけられている。
- ・北千葉拡幅沿線では、山梨臼井線1工区の開通、成台中地区土地区画整理事業の完了など開発が進展している。
- ・四街道市では、千葉県平均を上回る伸び率で人口が増加している。
- ・北千葉拡幅の整備により、交流拠点や産業拠点の形成を支援し、地域活性化が期待される。

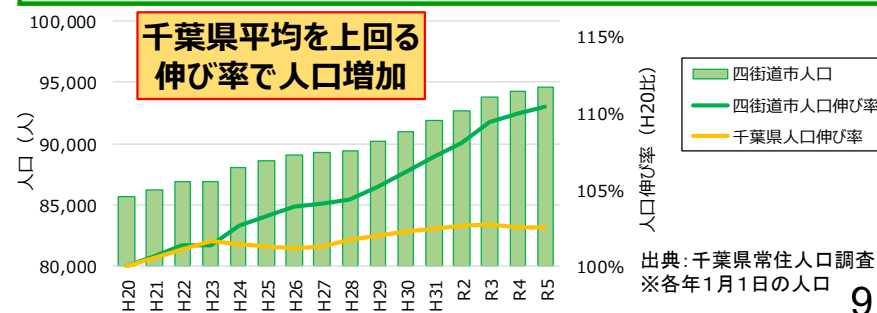


### 沿線地域では開発が進展



出典: 地理院地図、四街道市HP ※一部情報は千葉県道で加筆

### 四街道市の人口推移



# 3. 事業の投資効果

## (3) 費用便益分析

### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22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

・基準年次	: 令和5年度(2023年度)	【参考: 前回再評価(R2)】 : 令和2年度(2020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27年度 全国道路・街路交通情勢調査	: 平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和22年度(2040年度)	: 令和12年度(2030年度)
・計画交通量	: 22,600~37,500(台/日)	: 22,700~40,000(台/日)
・事業費	: 約287億円	: 約257億円
・総便益(B)	: 約782億円(約2,070億円※)	: 約643億円(約1,799億円※)
・総費用(C)	: 約737億円(約359億円※)	: 約622億円(約328億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.1	: 1.03

※基準年次における現在価値化前を示す。

# 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)
	700億円	54億円	28億円	782億円 (約2,070億円)	
費用 (C)	事業費	維持管理費		総費用	
	708億円	29億円		737億円 (約359億円)	

感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
交通量	0.96	1.2
事業費	1.1	1.1
事業期間	1.1	1.01

## 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)
	281億円	7.3億円	8.5億円	297億円 (約778億円)	
費用 (C)	事業費	維持管理費		総費用	
	32億円	14億円		46億円 (約77億円)	

感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
交通量	5.8	7.1
事業費	7.0	6.1
事業期間	6.7	6.2

注1) 便益・費用については、令和5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10(2028)年度である。

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) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

# 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号北千葉拡幅は、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。

については、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、効率的な事業実施に努められたい。

なお、吉岡十字路交差点や坂戸交差点などの主要渋滞箇所は慢性的な渋滞が発生していることから、優先的に整備推進されたい。

## (2) 千葉市からの意見

(千葉市長の意見)

京葉道路及び国道16号に直結する国道51号の混雑緩和と交通安全の強化が不可欠であるため、北千葉拡幅事業による4車線への拡幅及び歩道と中央分離帯の整備により、交通の円滑化と交通事故の減少が大きく期待できることから、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。

# 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号の吉岡十字路交差点、坂戸交差点は主要渋滞箇所に特定。
- ・北千葉拡幅の整備により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。
- ・北千葉拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、道路ネットワークの機能強化に寄与。
- ・費用便益比(B/C)は1.1である。

## (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成21年度までに起点側から3.8kmが開通済み。
- ・事業中区間については、平成15年度から用地着手、平成25年度に工事着手。
- ・北千葉拡幅の用地取得率は約85%(令和5年3月末時点)。
- ・引き続き、交通渋滞が発生している吉岡十字路交差点付近および今後の沿線開発が予定され交通量の増加が想定される坂戸交差点付近を優先的に用地取得、工事の促進を図る。

## (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。

## (4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・北千葉拡幅は、交通渋滞の緩和、安全性の向上、道路ネットワーク機能の強化などの観点から、事業の必要性、重要性は高く早期の効果の発現を図ることが妥当と考える。