

(再評価)

資料 3
令和7年度第5回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道51号 成田拡幅

令和7年12月1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	.....	12
4. コスト縮減等	.....	18
5. 関連自治体等の意見	.....	19
6. 今後の対応方針(原案)	.....	20

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124kmの幹線道路。
- ・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、成田市の中心市街地を横断。
- ・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。

目的

- ・交通混雑の緩和
- ・安全で快適な生活環境の確保

計画概要

事業区間 : 自)千葉県成田市飯仲
至)千葉県成田市東金山

計画延長・幅員 : 延長5.8km・幅員26.0m

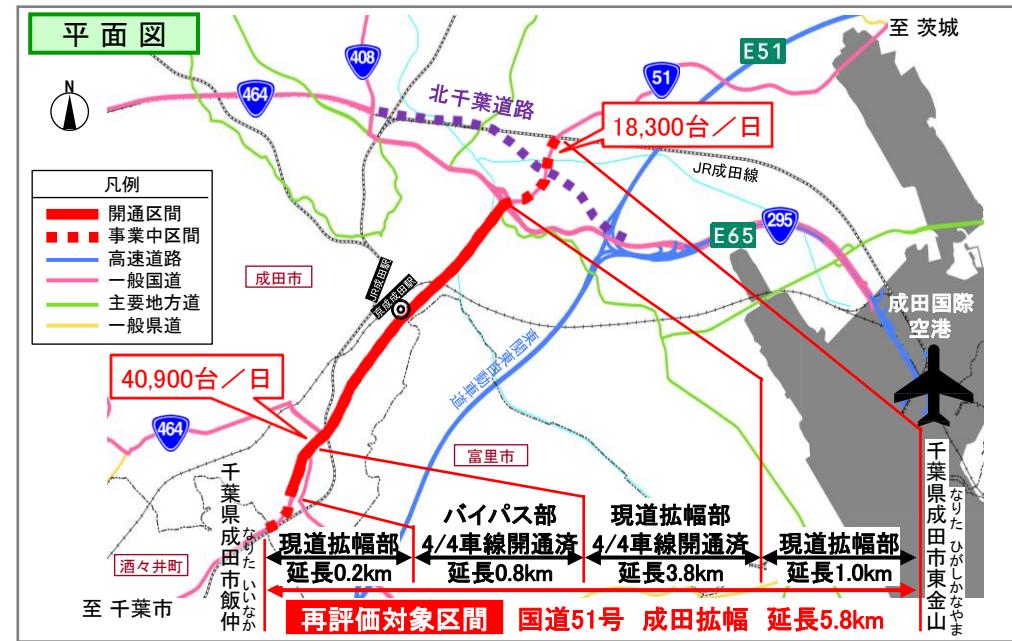
車線数 : 4車線

計画交通量 : 18,300~40,900台/日

事業化 : 昭和45年度(1970年度)

全体事業費 : 約273億円※(前回:約263億円)

※電線共同溝を除いた全体事業費は約262億円

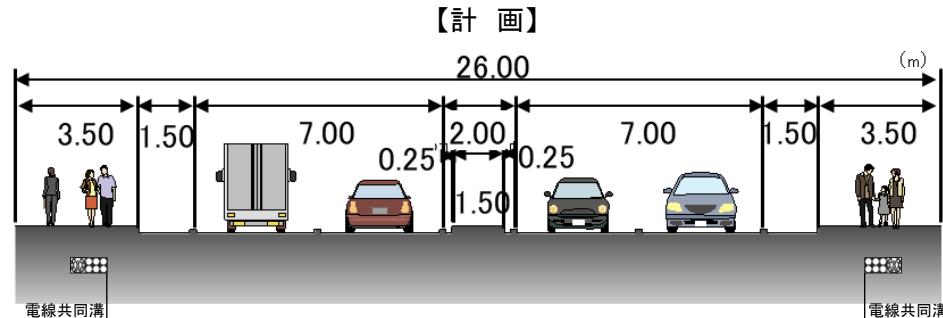


位置図



標準横断図

(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

昭和43年度	都市計画決定(飯仲～寺台:延長5.0km)
昭和45年度	事業化
昭和46年度	用地着手
昭和46年度	工事着手
昭和55年度	①成田空港開港関連4車線化供用(延長1.3km)
昭和61年度	②不動橋4車線化供用(延長0.3km)
昭和62年度	③並木バイパス4車線供用(延長0.8km)

平成3年度	④成田市役所前4車線化供用(延長0.5km)
平成5年度	⑤区画整理事業関連4車線化供用(延長0.3km)
平成11年度	⑥不動ヶ岡地先4車線化供用(延長0.6km)
平成13年度	⑦不動橋～不動ヶ岡地先4車線化供用(延長0.8km)
平成17年度	都市計画決定(寺台～東金山:延長0.8km)
平成25年度	飯仲(延長0.2km)工事着手
平成29年度	寺台～東金山(延長1.0km)工事着手



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号成田拡幅の用地取得率は99%（令和7年3月末時点）。
- ・飯仲区間は平成25年度より工事着手、寺台～東金山区間は平成29年度より工事着手。



前回
評価時
R3



今回
評価時
R7



凡例		
■	工事完了・用地取得済み	
■	工事中・用地取得中	
□	工事未着手・用地未取得	



写真①:工事施工前の状況(R3.7月)



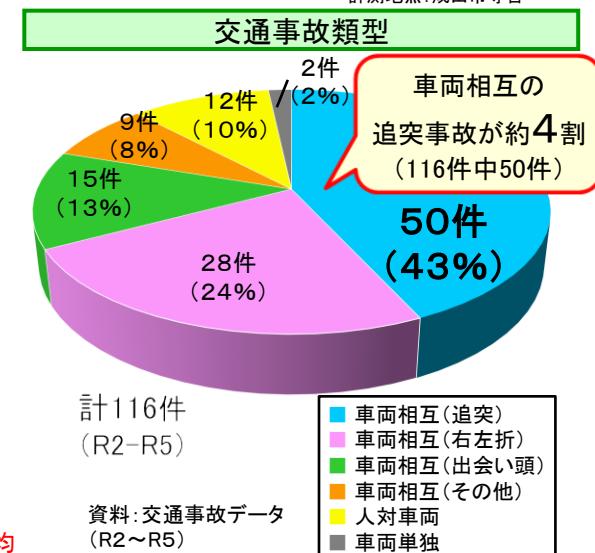
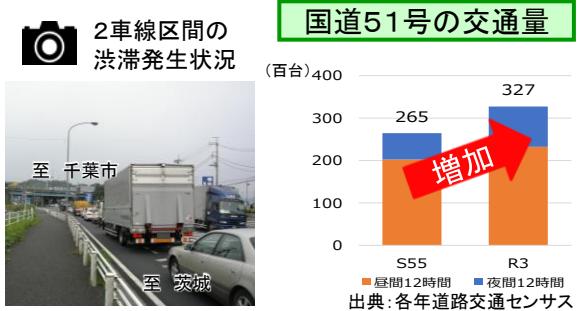
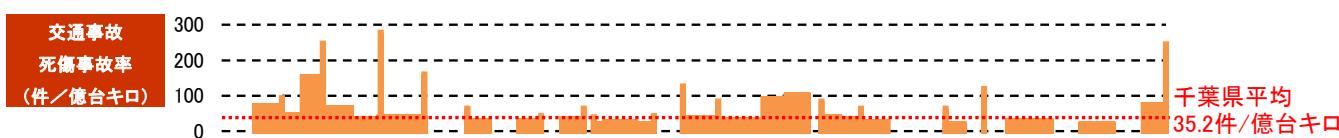
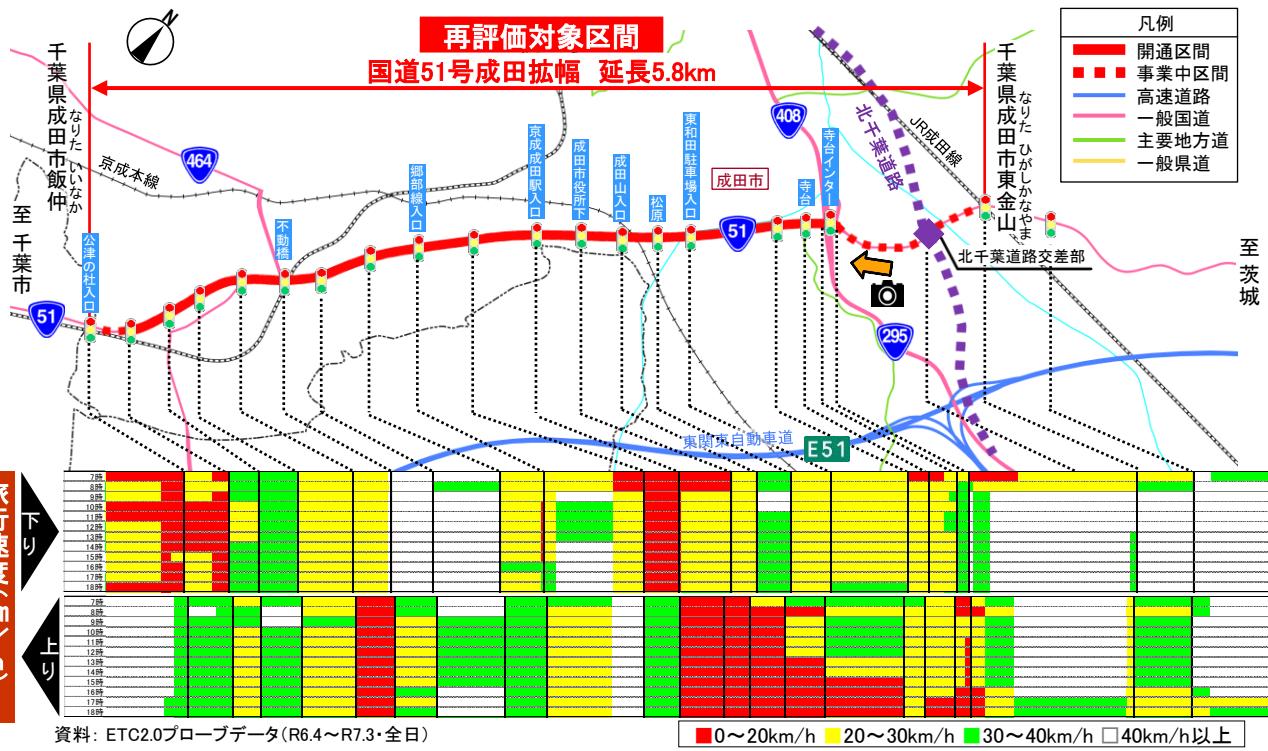
写真②:工事中の状況(R7.8月)

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

- 沿線の市街化が進む中、国道51号の交通量は265百台／日(昭和55年度)から327百台／日(令和3年度)へと増加。
- 安全を確保するため信号交差点が増加したことで、拡幅が完了した一部の区間でも速度低下が見られる。
- また、交通事故については、速度変化が大きい交差点を中心に、死傷事故率が千葉県平均を上回る区間が存在(追突事故が約4割)
- 事業の効果や必要性に大きな変化は見られない。

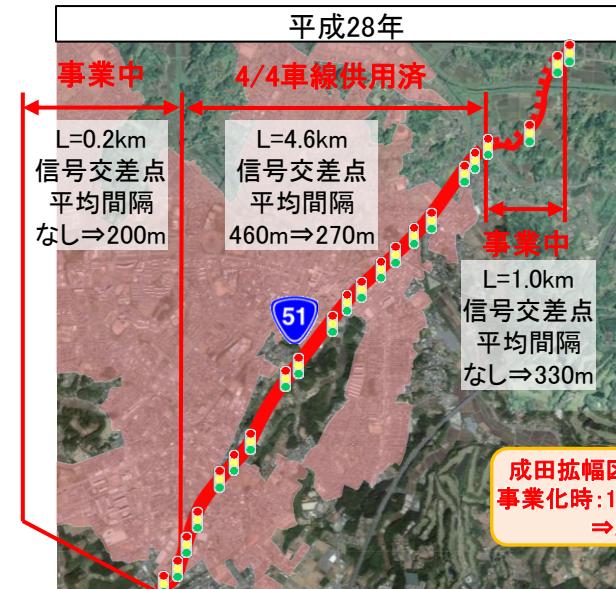
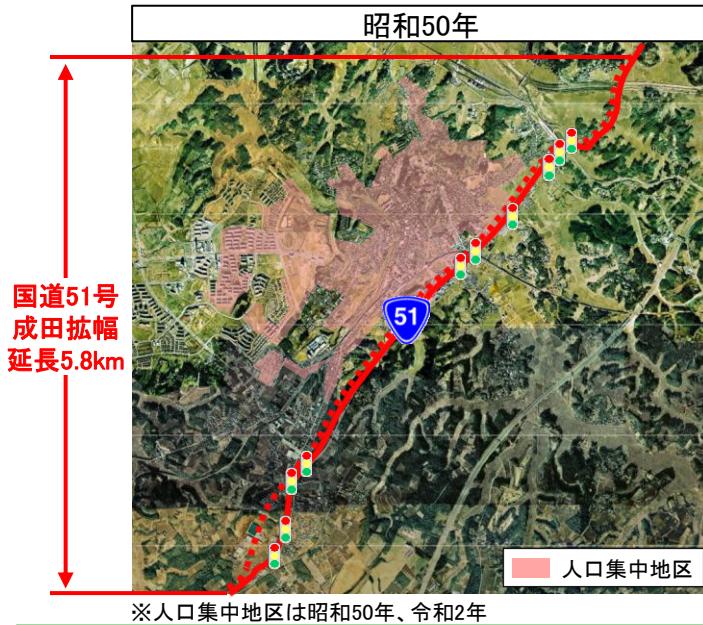


2. 事業の進捗状況と見込み等

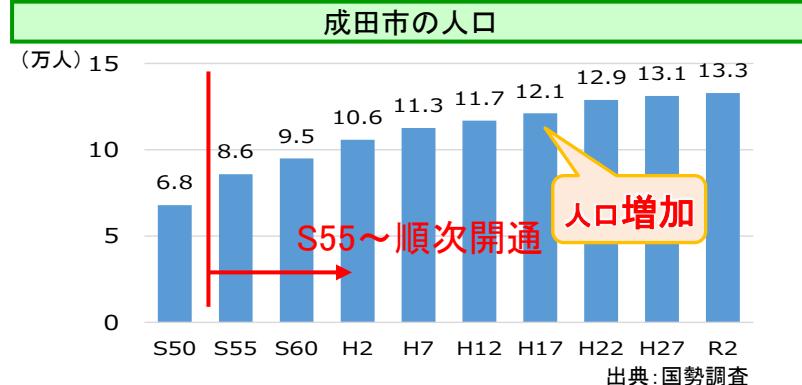
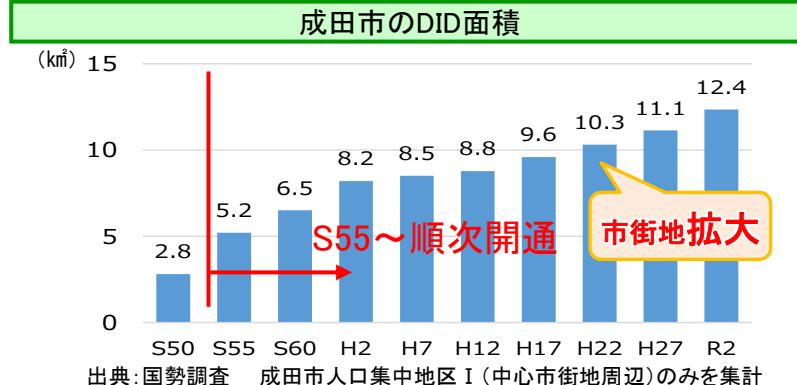
(2) 社会情勢等の変化 2) 主な周辺環境の変化

- ・事業化以降、沿線自治体である成田市では市街地が拡大し、人口も増加。
- ・観光客の増加や工業団地の立地なども相まって、市内全域にわたり混雑が発生。

沿線地域の状況



出典: 国土地理院撮影の空中写真、人口集中地区的範囲は国土数値情報

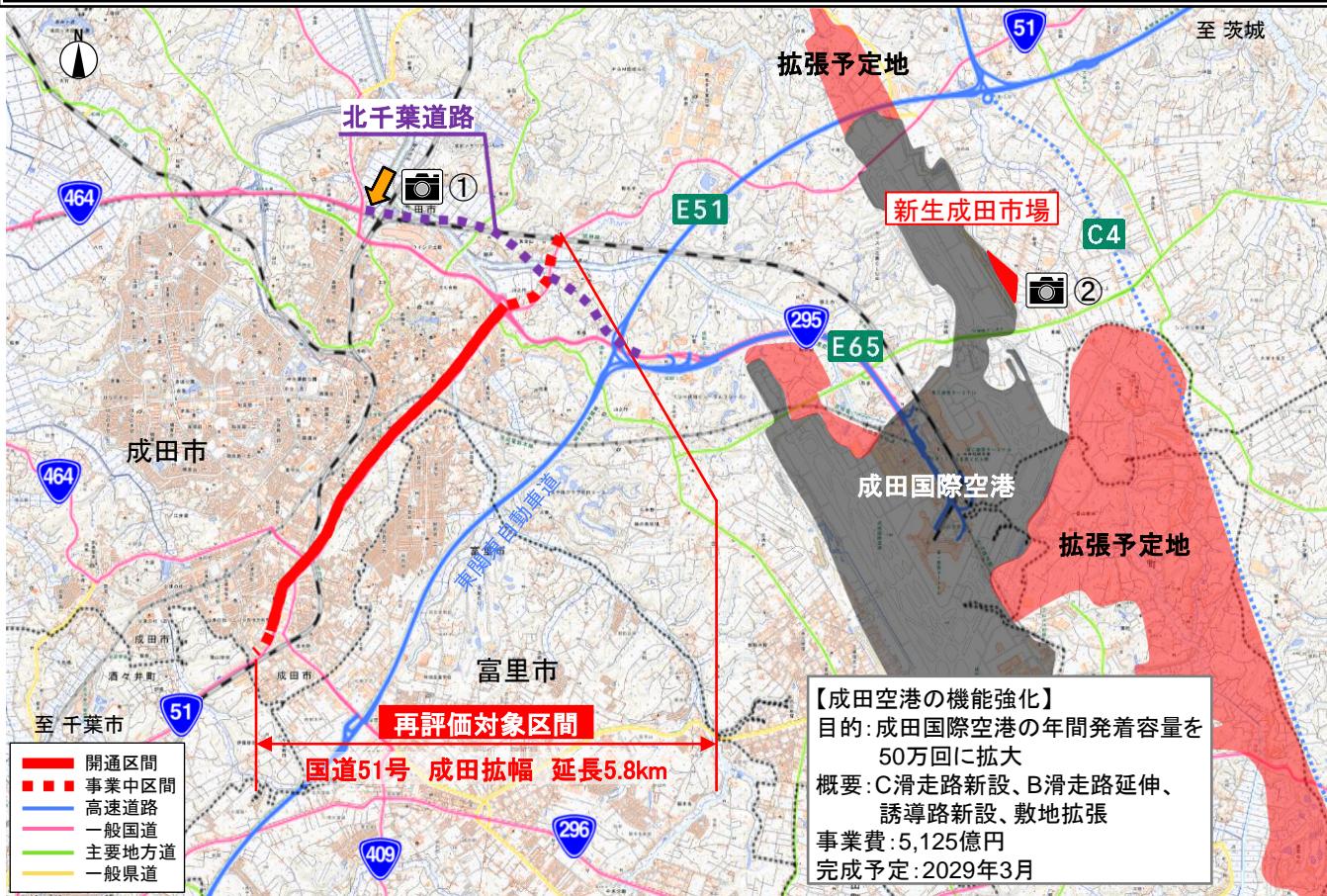


2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

2) 主な周辺環境の変化

- ・平成19年度に一般国道464号北千葉道路が事業化、平成29年度より工事着手。
- ・令和元年度に成田国際空港の機能強化(B滑走路延伸・C滑走路新設等)に係る施設変更を国土交通省が許可。令和10年度の供用開始に向け工事が進捗。
- ・これらの動きに伴い、農水産物の加工や海外輸出に必要な手続きを市場内で完結可能な「ワンストップ輸出拠点機能」を備えた日本初の卸売市場「新生成田市場」が開場するなど、エアポートシティ構想※1に基づく取組が展開。今後、更なる交通状況の変化が見込まれる。※1 空港とその周辺地域が一体となって発展していくための未来への道筋として策定(NRTエリアデザインセンター(R7.6))



①北千葉道路の整備状況
(令和7年2月撮影)



出典: 千葉県提供 ※(仮称)土屋橋

②新生成田市場
(令和6年12月撮影)



出典: 成田市場提供

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河川協議に伴う増加…………… (約3億円増額)
- ②物流機能を確保するための増加…………… (約3億円増額)
- ③材料単価・労務費の上昇等…………… (約4億円増額)

合計 約 10億円増額

項目	事業費増加の要因	増額
関係機関協議	①河川協議に伴う増加	<ul style="list-style-type: none">・河川管理施設等構造令において「橋脚の基礎部は河床から深さ2m以上に設ける」とされており、既設橋梁(東金山橋)の撤去について、当初計画(河川事前協議)では、フーチングが河床から深さ2m以上(2.6m)の位置であるため、フーチングを撤去しない計画であった。・河川協議および詳細設計を行うにあたり、河床を測量した結果、洗掘等に伴う河床高の低下によりフーチングが河床から深さ2m未満(1.9m)の位置となっていることが判明したため、フーチングを撤去する計画に変更した。
	②物流機能の強化による増加	<ul style="list-style-type: none">・国道51号は重要物流道路に指定されており、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保する必要があるが、北千葉道路との交差部において、道路高さが不足。・北千葉道路の上空には高圧線が設置されており、北千葉道路の路面を高くすることが出来ないため、国道の既設舗装を撤去・掘り下げた後に拡幅部と一緒に舗装を構築し、国道の道路高さを確保する計画に変更した。
単価上昇	③材料単価・労務費の上昇等	<ul style="list-style-type: none">・原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和3年度に比べて材料単価・労務費が上昇。
合計		約10億円

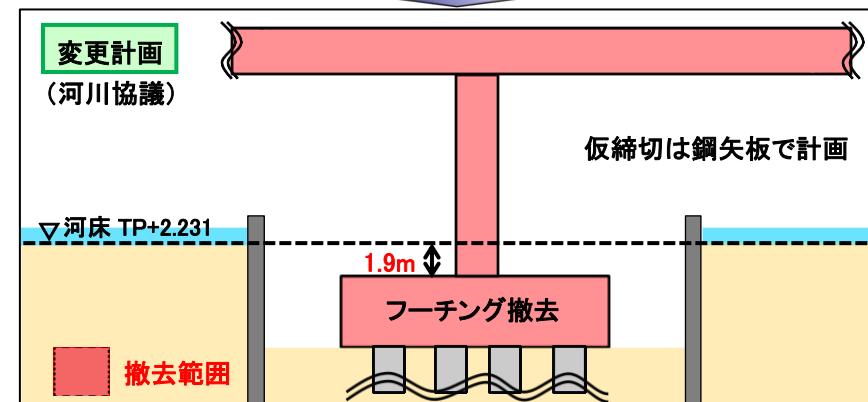
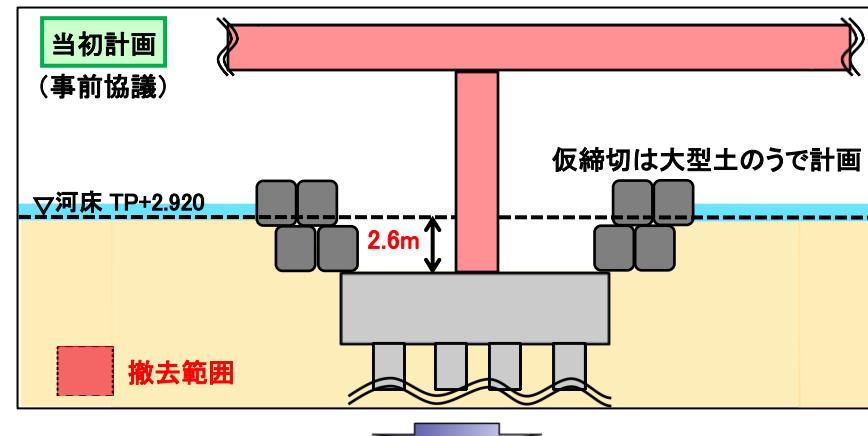
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容①

①河川協議に伴う増加……………(約3億円増額)

- ・河川管理施設等構造令において「橋脚の基礎部は河床から深さ2m以上に設ける」とされており、既設橋梁(東金山橋)の撤去について、当初計画(河川事前協議)では、フーチングが河床から深さ2m以上(2.6m)の位置であるため、フーチングを撤去しない計画であった。
- ・河川協議および詳細設計を行うにあたり、河床を測量した結果、洗掘等に伴う河床高の低下によりフーチングが河床から深さ2m未満(1.9m)の位置となっていることが判明したため、フーチングを撤去する計画に変更した。



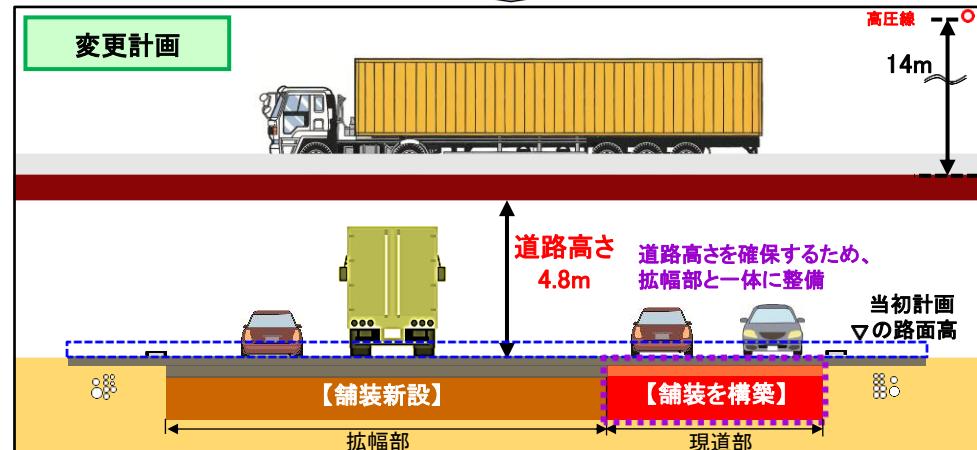
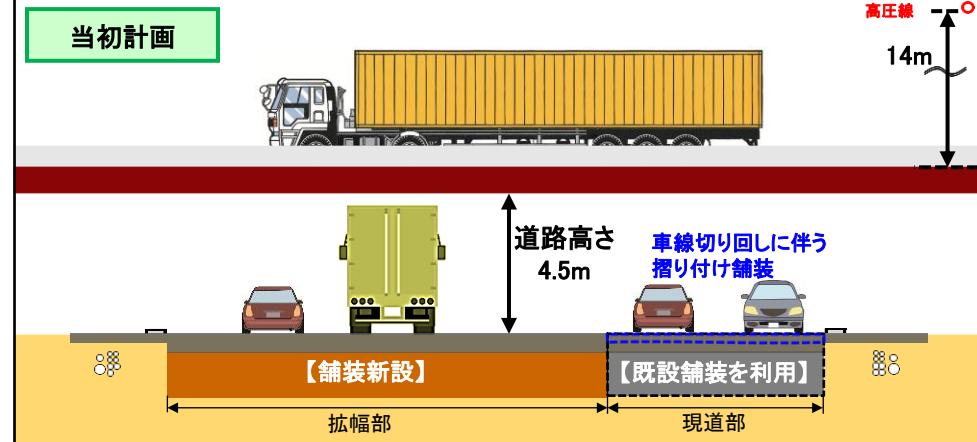
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容②

②物流機能の強化による増加……………(約3億円増額)

- ・国道51号は重要物流道路に指定されており、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保する必要があるが、北千葉道路との交差部において、道路高さが不足。
- ・北千葉道路の上空には高圧線が設置されており、北千葉道路の路面を高くすることが出来ないため、国道の既設舗装を撤去・掘り下げた後に拡幅部と一緒に舗装を構築し、国道の道路高さを確保する計画に変更した。



2. 事業の進捗状況と見込み等

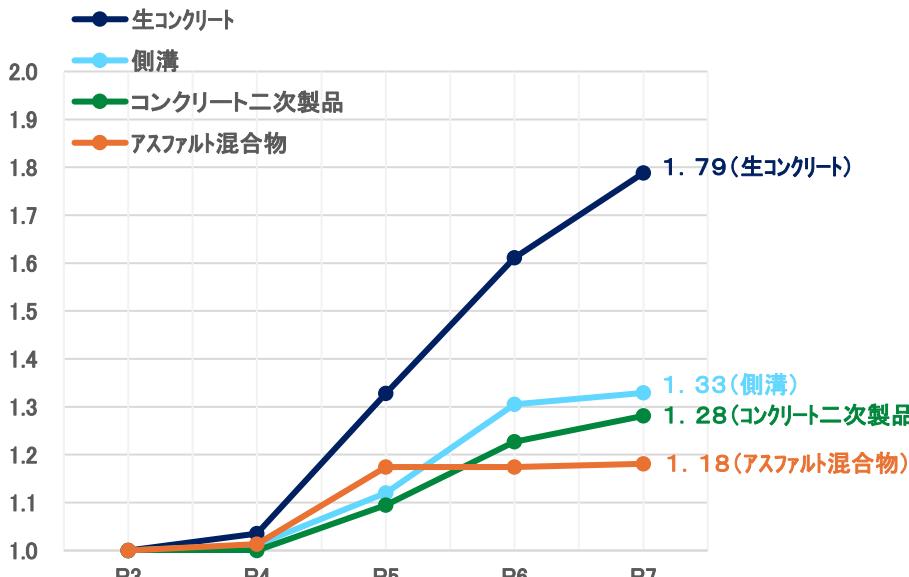
(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容③

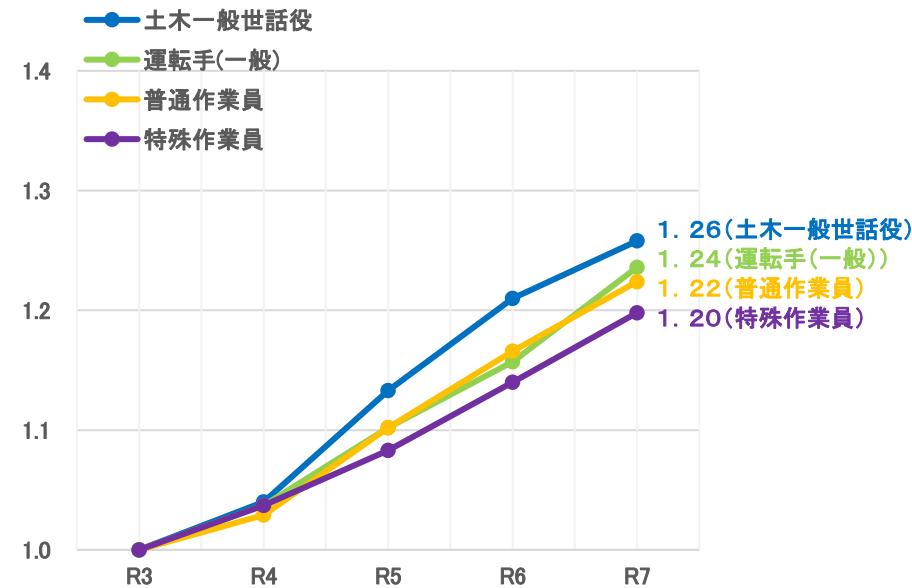
③材料単価・労務費の上昇等……………(約4億円増額)
・原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和3年度に比べて材料単価・労務費が上昇。

単 価 上 昇

■建設資材単価の伸び率(R3. 4を基準に算出)



■労務単価の伸び率(R3. 4を基準に算出)



出典:(一財)建設物価調査会及び(一財)経済調査会による
材料費の平均上昇率 (適用:千葉県)

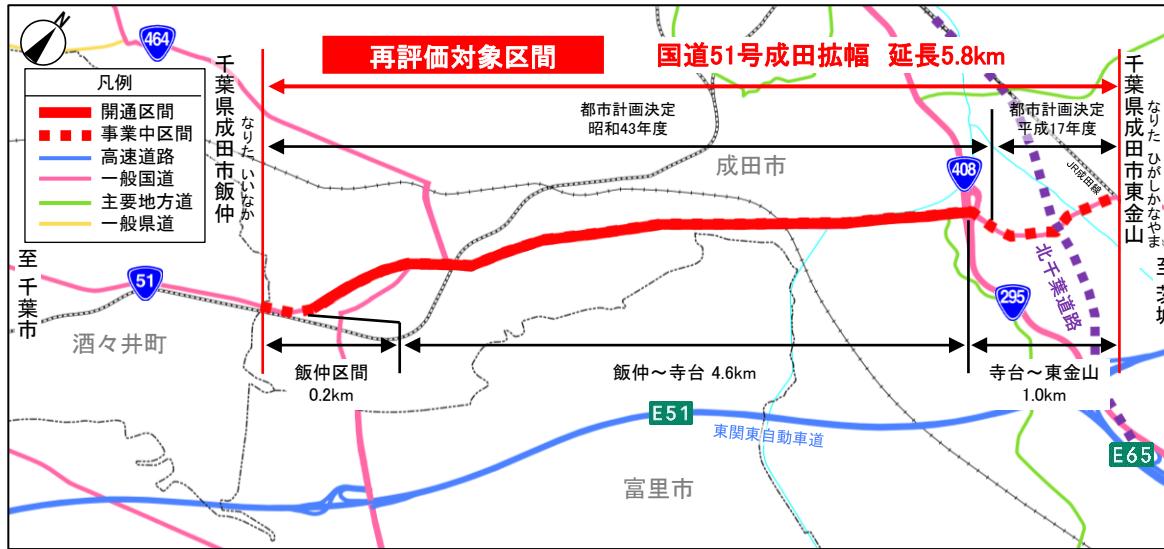
出典:公共労務費単価 (適用:千葉県)

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

- ・未開通区間のうち、寺台～東金山区間1.0kmについては、用地買収に時間を要したが令和3年度までに用地買収が完了、舗装工事等を実施し、早期開通を目指す。
 - ・また、飯仲区間0.2kmについては、用地買収に時間を要しており、引き続き用地取得に向けた交渉を進める。



◇橋梁上部工事の状況

令和4年8月撮影



◇寺台付近の状況

令和7年9月撮影



◇東金山橋付近の状況

令和7年9月撮影



◇舗装工事の状況

令和6年5月撮影

3. 事業の投資効果

(1) 物流交通の支援

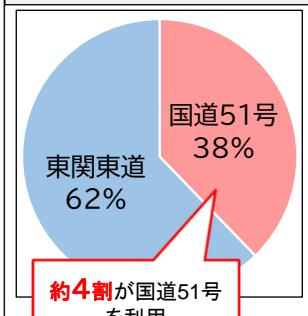
- ・成田市の製造品出荷額等はコロナ禍で減少したものの、近年は再び増加傾向に転じている。
- ・成田拡幅区間を利用している企業からは開通に期待する意見を頂いており、当該区間の整備により、物流の効率化が図られ、産業への支援が期待される。

物流交通の支援

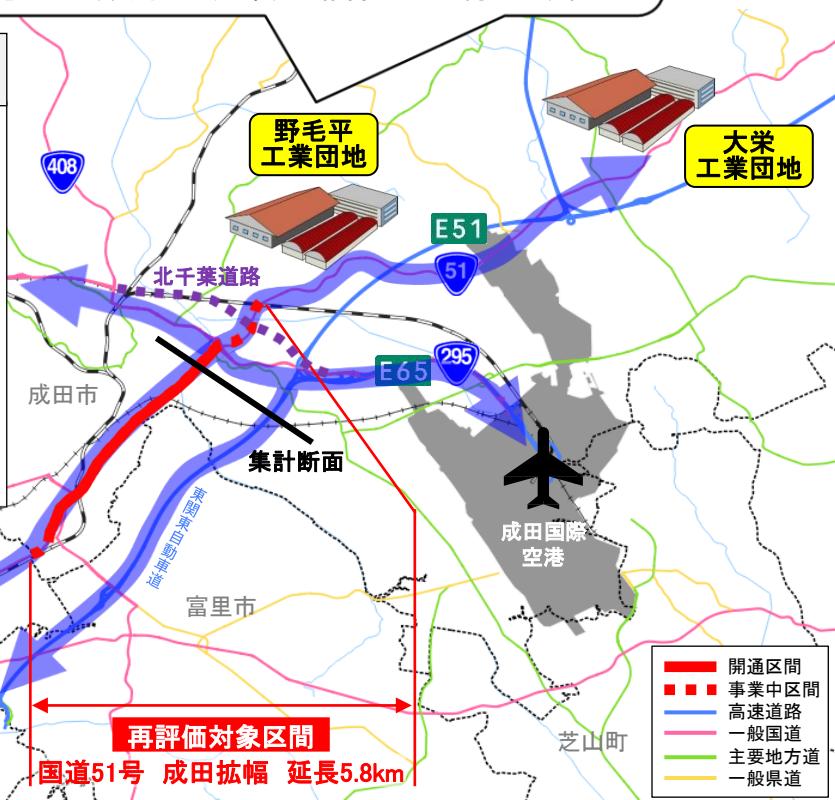
■ 野毛平工業団地の位置づけ（成田市都市計画マスタープラン（R5.2））

- ・野毛平工業団地では、空港との近接性を生かし、空港関連機能の充実や更なる機能強化に努めます。
- ・周辺環境との調和に配慮しつつ、良好な生産環境の維持・形成に努めます。

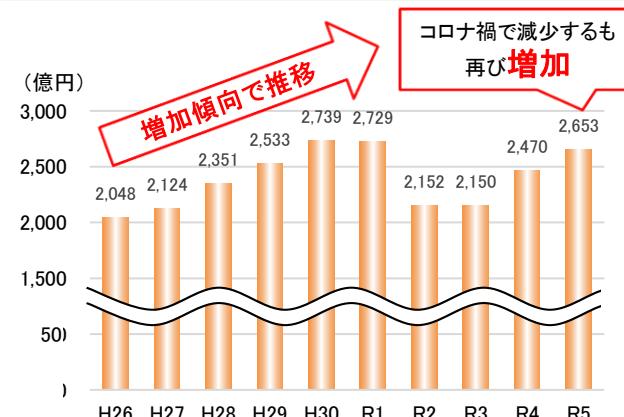
野毛平工業団地発着車両の経路分担率



出典:ETC2.0プローブデータ(R6.10平日)
※野毛平工業団地発着車両の内、
集計断面を利用した交通の比率



成田市の製造品出荷額等の推移



出典: 経済産業省「工業統計調査」、「経済センサス」、「経済構造実態調査」

開通への期待の声(野毛平工業団地立地企業)

成田拡幅区間は、材料入荷・製品出荷で定期的に利用している。

成田拡幅が全線整備されることにより、交通渋滞が緩和し、入荷・出荷がスムーズになることが期待されます。

(野毛平工業団地立地企業)



成田駅から野毛平工業団地間の送迎を行う際に、渋滞のため予定していた電車に乗れないことがままあるため、早期完成をお願いします。

(野毛平工業団地立地企業)



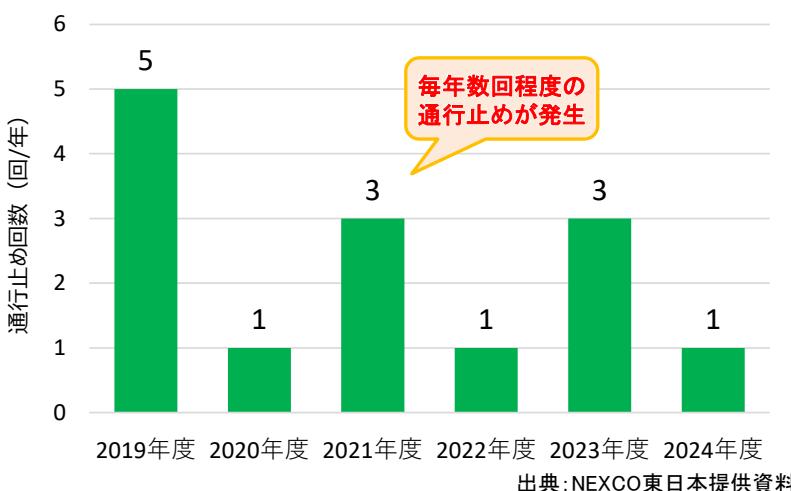
出典:企業アンケート結果(R7.9、千葉国道事務所)

3. 事業の投資効果

(2) 災害時のリダンダンシー効果

- ・国道51号と並行する東関東自動車道では、災害や事故に伴い、毎年数回程度の通行止めが発生。
- ・「令和元年房総半島台風(台風15号)」が千葉県に襲来した際にも、東関東自動車道で約16時間にわたる通行止めが発生し、並行する国道51号が代替路として機能。交通需要が一時的に増加する中、成田拡幅による交通容量の増大が災害時の移動負担の軽減に寄与。
- ・今後、成田空港の機能強化に伴う交通需要の変化にも対応できるよう、引き続き成田拡幅の事業推進が必要。

東関東道(千葉北IC～佐原香取IC)の通行止め発生状況



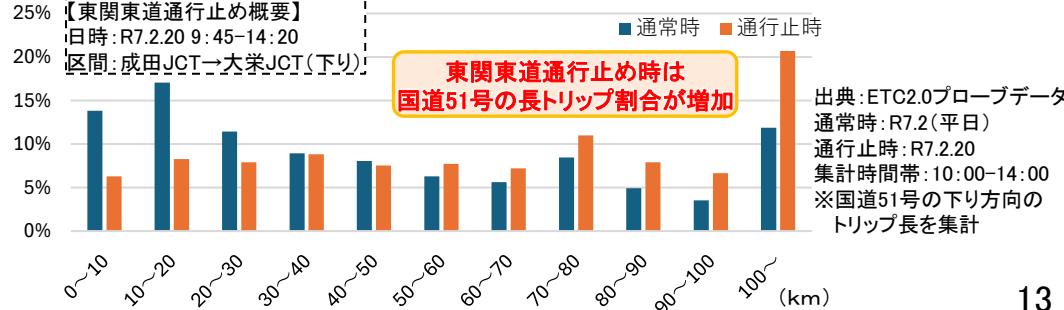
東関東道の通行止め時の国道51号利用実績(大型車)



令和元年台風15号に伴う東関東道の通行止め実績

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

東関東道の通行止め時の国道51号のトリップ長の変化

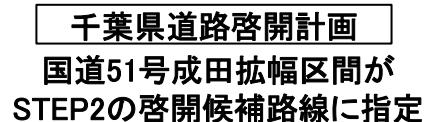
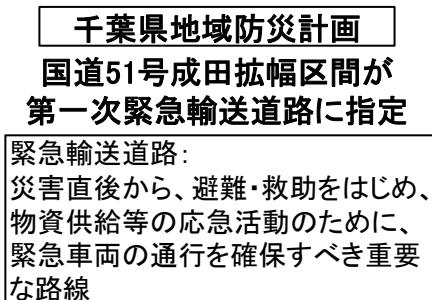


3. 事業の投資効果

(3) 電線共同溝の整備効果・大規模災害時の緊急輸送道路の確保

- ・国道51号成田拡幅区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、千葉県道路啓開計画における啓開候補路線にも指定されている。無電柱化により電柱倒壊による交通阻害を防ぎ、迅速な道路啓開を支援し防災に寄与する。
- ・電線共同溝の整備によって歩行者通行空間の安全性・快適性が確保されるうえ、景観向上にも寄与する。
- ・救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員確保により、緊急輸送道路ネットワークが強化される。

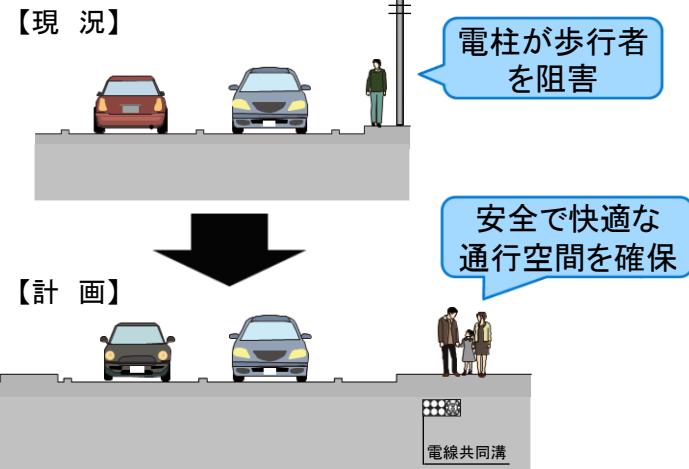
道路の防災性の向上



STEP2の啓開候補路線:
広域防災拠点から被災地域へ、発
災後 48 時間以内で到達(啓開)で
きるルート



通行空間の安全性・快適性の確保



景観の向上



【整備前の例】飯仲区間の状況



令和7年9月撮影 【整備後の例】成田市役所付近の状況 令和7年9月撮影

⇒電線共同溝の整備によって、景観の向上に寄与

3. 事業の投資効果

(4) 費用便益分析

■総便益(B)

道路事業に関する便益は、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。

【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)

当該事業に関する建設費と維持管理費を計上。

改築事業と併せて施工される電線共同溝の工事費は含まない。

1) 計算条件

[今回]

- ・基準年 : 令和7年度(2025年度)
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・算出マニュアル : 令和7年8月
- ・基礎データ : 平成27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(2040)年度
- ・計画交通量 : 18,300～40,900(台／日)
- ・事業費 : 約273億円
- ・総便益(B) : 約1,338億円[約3,531億円]
- ・総費用(C) : 約1,295億円[約312億円](電線共同溝を除く)
- ・費用便益比(B/C) : 1.03

[前回]

- ・基準年 : 令和3年度(2021年度)
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・算出マニュアル : 平成30年2月
- ・基礎データ : 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12(2030)年度
- ・計画交通量 : 15,400～41,700(台／日)
- ・事業費 : 約263億円
- ・総便益(B) : 約1,108億円[約2,981億円]
- ・総費用(C) : 約1,053億円[約320億円]
- ・費用便益比(B/C) : 1.1

【参考】

- ・費用便益比(B/C) : 1.7 (社会的割引率2%)
- ・費用便益比(B/C) : 2.3 (社会的割引率1%)

注1)便益・費用について、〔 〕内の値は基準年における現在価値化前を示す。

注2)費用便益分析(B/C)等による評価を実施しない電線共同溝事業(無電柱化のために改築事業と併せて施工されるものの工事費(約11億円)については、費用便益分析の費用に含めない)。

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) 1.03	感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	1,232億円	94億円	12億円	1,338億円 [約3,531億円]		交通量	0.93	1.1
費用 (C)	事業費	維持管理費		総費用		事業費	1.03	1.03
	1,275億円	20億円		1,295億円 [約312億円]		事業期間	(1.1)	(0.99)

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) 7.1	感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	92億円	10億円	1.6億円	104億円 [約274億円]		交通量	6.4	7.8
費用 (C)	事業費	維持管理費		総費用		事業費	7.6	6.6
	10億円	4.2億円		15億円 [約24億円]		事業期間	(7.3)	(6.8)

注1)便益・費用については、令和7(2025)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12(2030)年度(前回:令和8(2026)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。

3. 事業の投資効果

(5) 事業の投資効果のまとめ

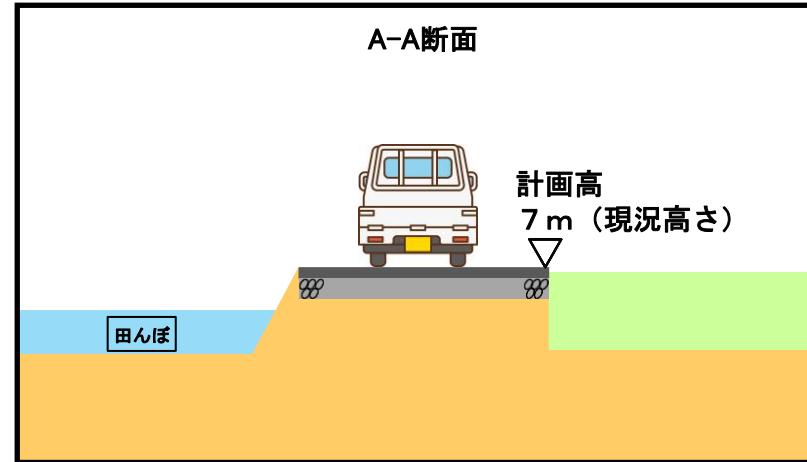
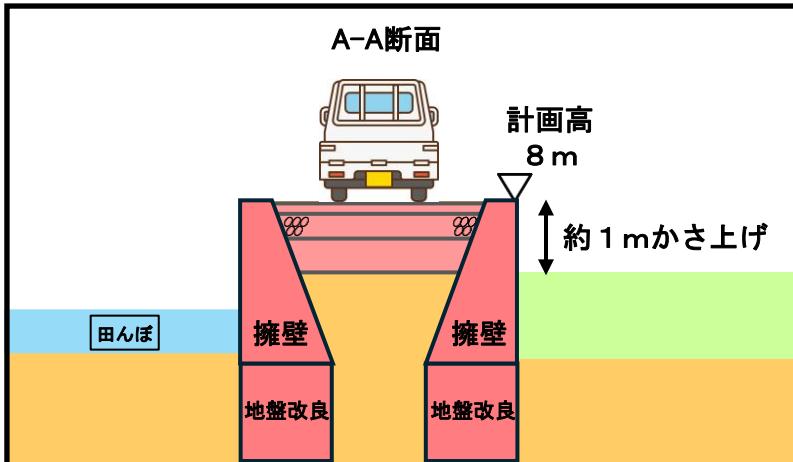
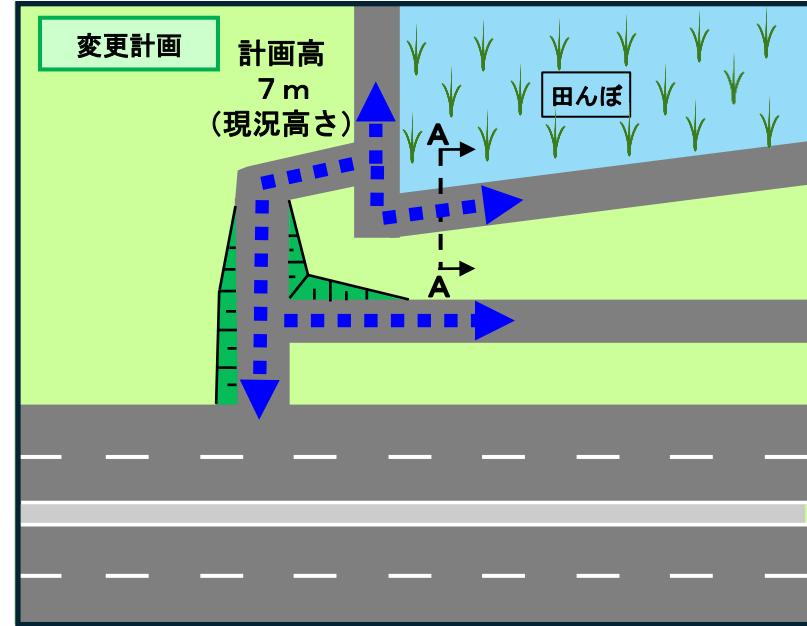
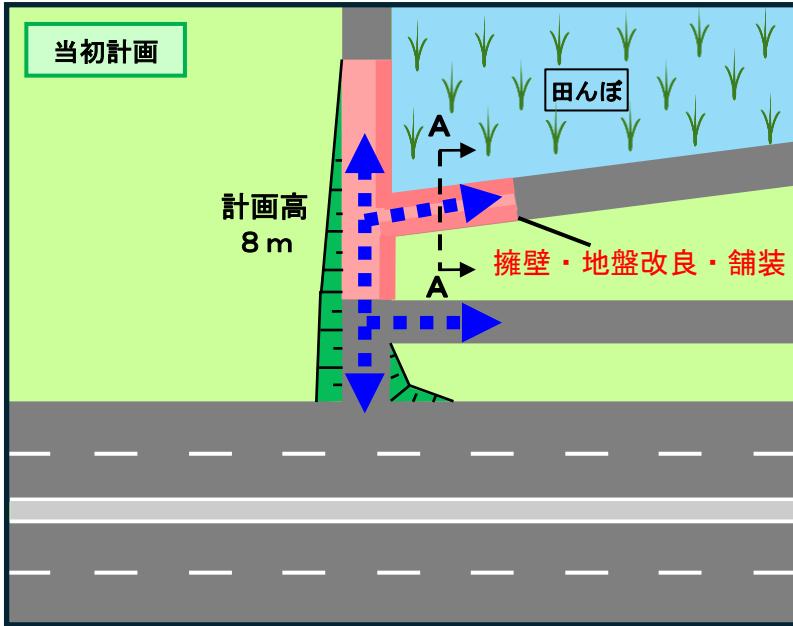
項目		事業全体	残事業
費用	事業費	1,275億円	10億円
	維持管理費	20億円	4.2億円
	総費用(C)	1,295億円	15億円
便益	走行時間短縮便益	1,232億円	92億円
	走行経費減少便益	94億円	10億円
	交通事故減少便益	12億円	1.6億円
	総便益(B)	1,338億円	104億円
B/C		1.03	7.1
主な その他の効果	時間信頼性向上便益	走行時間のばらつきが縮小(166億円)	
	CO2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO2排出量が削減(3.0億円)	
	NOx排出量削減便益	走行速度が改善し、NOx排出量が削減(7.6億円)	
	騒音低減便益	周辺地区の騒音が低減(48億円)	
	物流交通の支援	交通の円滑化が図られ、物流効率化に寄与	
	災害時のリダンダンシー効果	災害時に東関東道の代替路としての役割を果たすことが期待	
	電線共同溝の整備効果	道路の防災性の向上、通行空間の安全性・快適性の確保、景観の向上	
	大規模災害時の緊急輸送道路の確保	救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員確保により、緊急輸送道路ネットワーク強化	
コスト縮減	機能補償道路の構造変更により約1億円縮減		

4. コスト縮減等

(1) コスト縮減の取り組み[機能補償道路の構造変更]

機能補償道路の構造変更によるコスト縮減……………(約1億円縮減)

・関係機関と道路位置を変更する調整を行った結果、擁壁や地盤改良を無くすことが可能となり、コストを縮減。



5. 関連自治体等の意見

(1) 千葉県からの意見

(千葉県知事からの意見)

- ・ 国道51号成田拡幅は、交通混雑の緩和や安全で快適な生活環境を確保し、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。
また、「成田空港第2の開港プロジェクト」により、成田空港周辺では更なる交通需要の増加が見込まれており、事業の推進が急務である。
ついては、早期完成に向けて、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、効率的に事業を実施されたい。

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。
- ・成田拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、物流の効率化や災害時のリダンダンシー強化が期待される。
- ・費用便益比(B/C)は1.03である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和45年度に事業化し、昭和46年度から用地・工事着手。
- ・成田拡幅の用地取得率は99%(令和7年3月末時点)。
- ・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) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・機能補償道路の構造変更により約1億円のコスト縮減を実施。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、交通渋滞の緩和、安全で快適な生活環境の確保の観点から、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妥当と考える。