

事業再評価

国道道路改築事業

一般国道464号 北千葉道路Ⅱ期

令和3年3月8日

千葉県 県土整備部 道路整備課

目次

- 1. 事業の概要**
- 2. 事業の進捗状況**
- 3. 社会経済情勢**
- 4. 事業の投資効果**
- 5. コスト縮減**
- 6. 対応方針(案)**

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- 一般国道464号北千葉道路は、外環道から成田空港までを最短で結び、首都圏の国際競争力を強化するとともに、災害時における緊急輸送道路としても機能する重要な道路である。
- 北千葉道路Ⅱ期は、成田市成田市押畑から大山までの3.7km区間を整備するもので、並行する国道408号の交通円滑化、安全性の確保等にも寄与するバイパス事業である。

目的

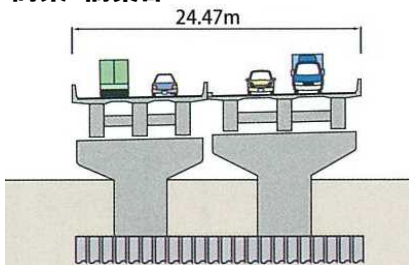
- 広域道路ネットワークの強化・物流効率化の支援
- 交通処理能力の向上・成田市街地の交通円滑化
- 救急医療・防災機能の強化

計画概要

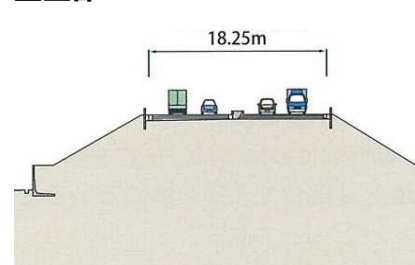
起 点	: 成田市押畑	なりたし おしはた
終 点	: 成田市大山	なりたし おおやま
延 長	: L = 3.7km	
幅 員	: 18.25m	
道路規格	: 第3種第1級	
設計速度	: 80km/h	
全体事業費	: 421億円	

計画横断面図

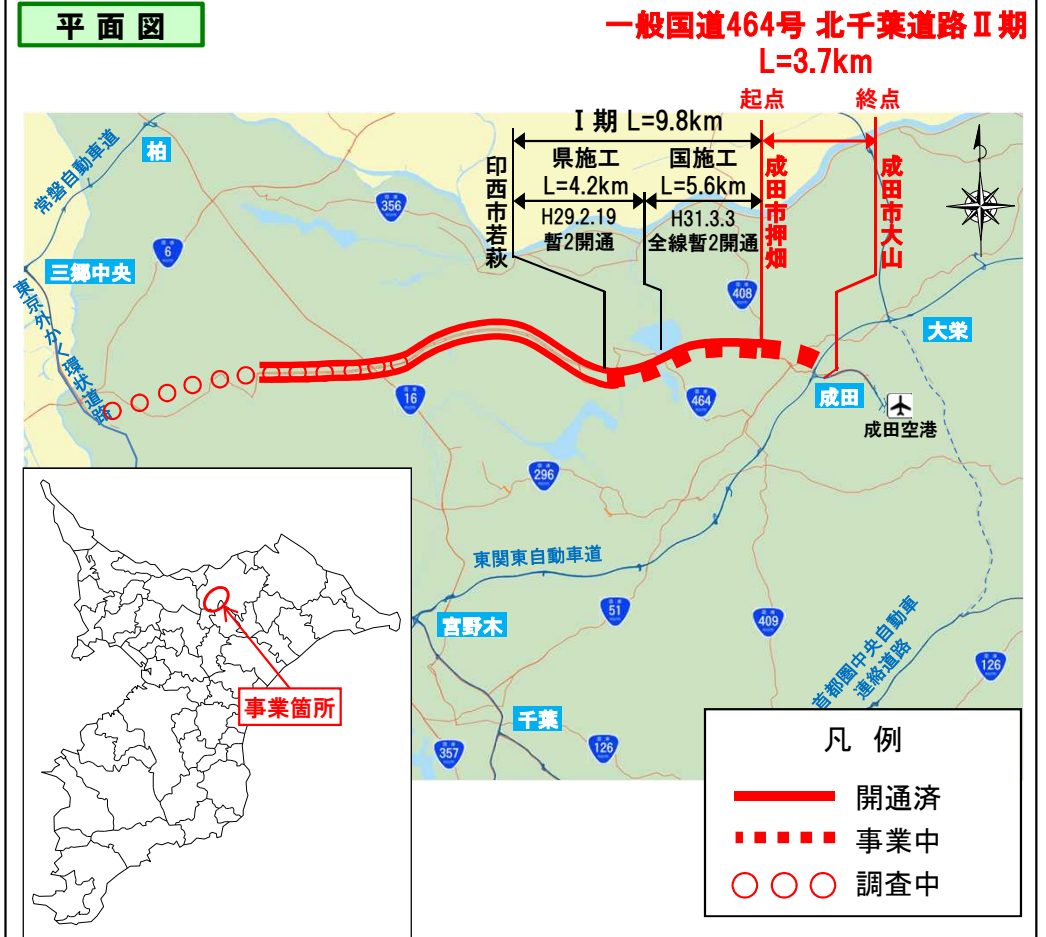
高架・橋梁部



盛土部

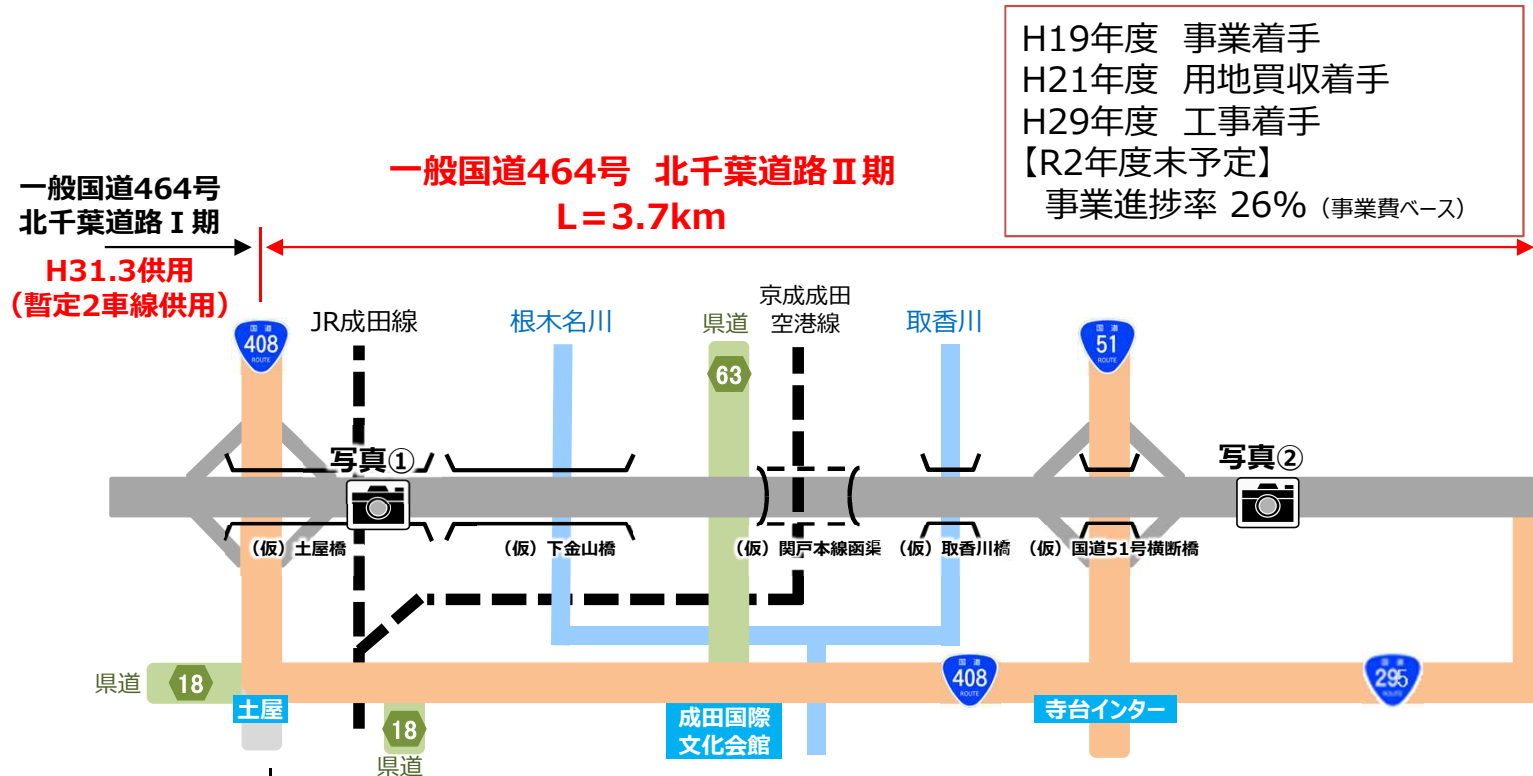


平面図



2. 事業の進捗状況

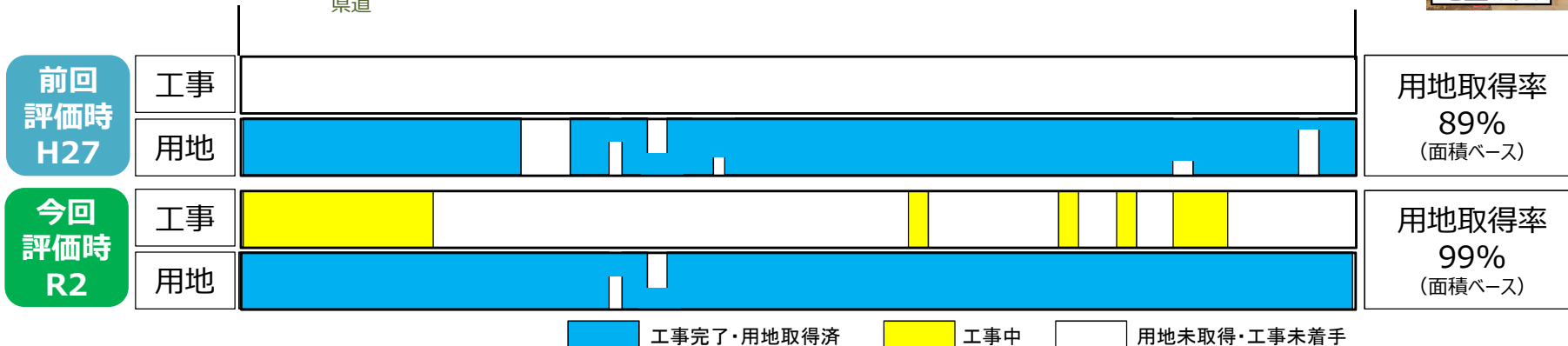
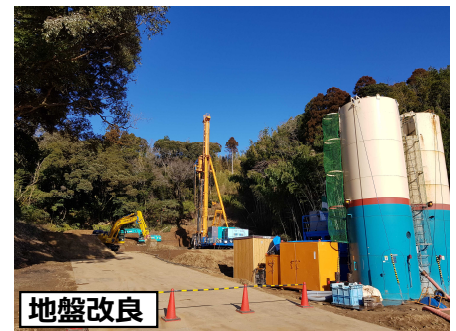
(1) 前回事業評価以降の主な整備状況



▼写真① (橋梁区間)



▼写真② (土工区間)

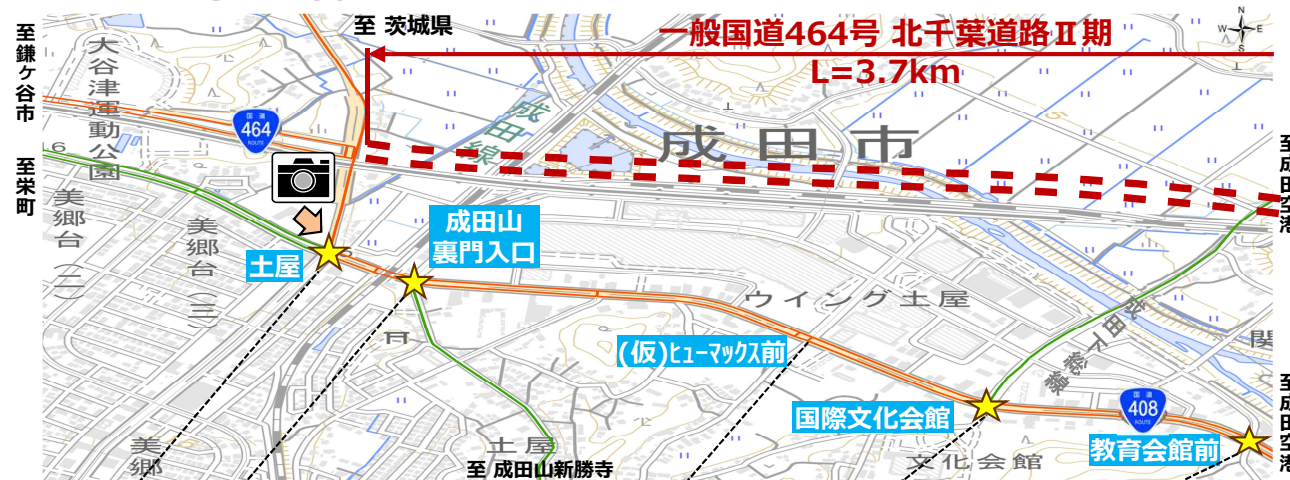


3. 社会経済情勢

(1) 渋滞の状況 (前回評価 (H27) から大きな変化はない)

- ・並行する国道408号には主要渋滞箇所4箇所が連担している区間があり、交通混雑が日常的に発生。
- ・特に、土屋交差点から成田山裏門入口交差点にかけては、終日を通して旅行速度が20km/h以下となるなど、混雑が顕著。

■ 国道408号の渋滞状況



■ 土屋交差点の渋滞状況



★ 主要渋滞箇所

平均旅行速度

- 30~40km/h
- 20~30km/h
- 10~20km/h
- 0~10km/h

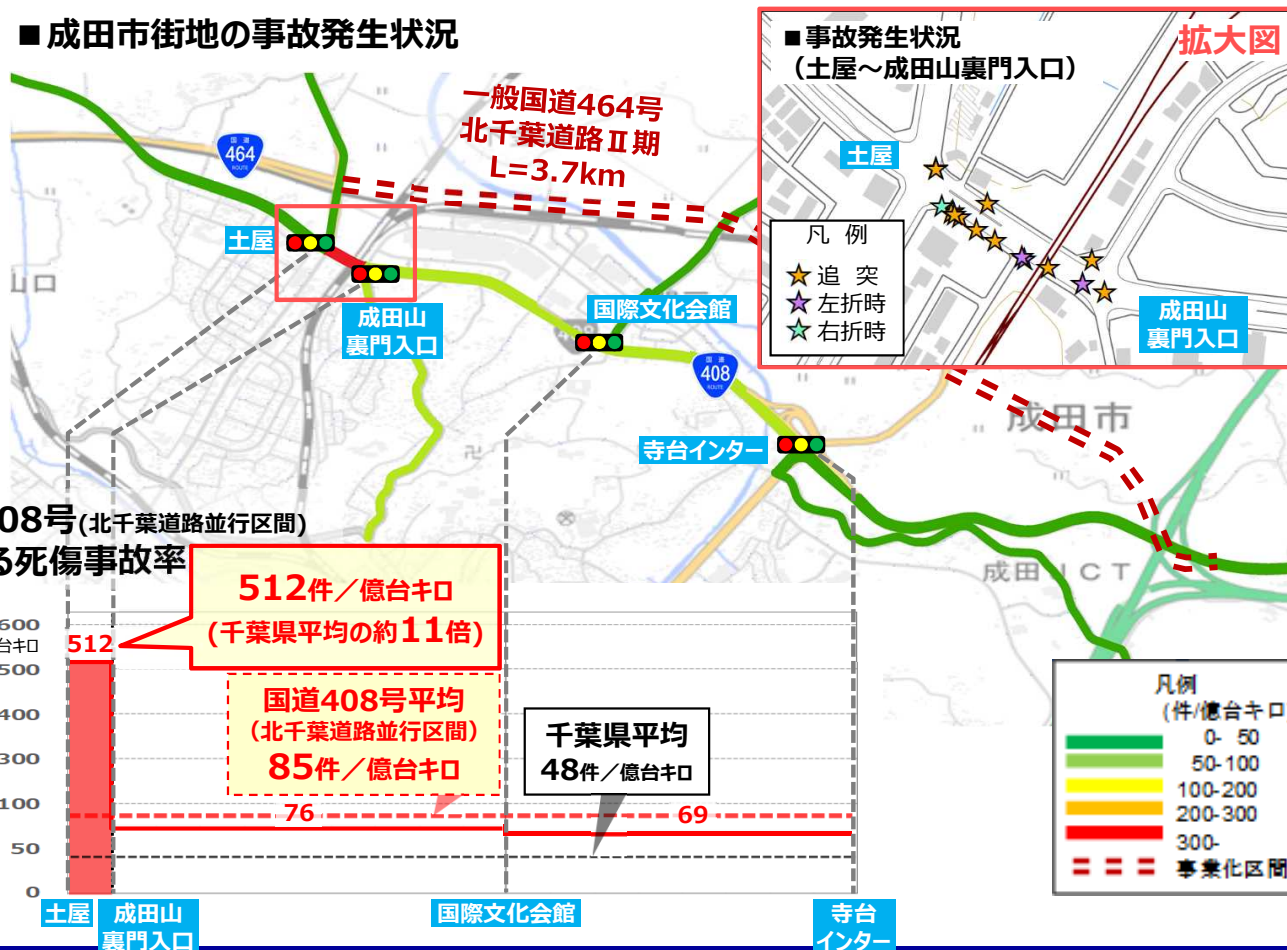
出典：トラブロ@データ：2019年10月（平日）

3. 社会経済情勢

(2) 交通事故の状況 (前回評価(H27)から大きな変化はない)

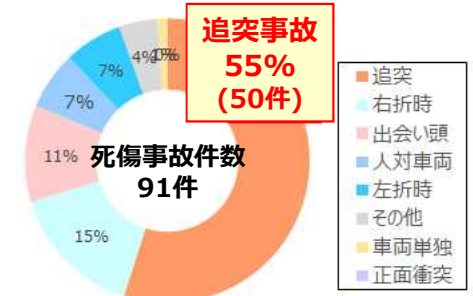
- ・並行する国道408号の死傷事故率は、千葉県平均を上回る85件/億台キロ
- ・特に、土屋交差点～成田裏門入口交差点の死傷事故率は512件/億台キロであり、千葉県平均の約11倍に及び、危険な状況。
- ・死傷事故件数の半数以上は、交通混雑が一因とされる追突事故。

■ 成田市街地の事故発生状況

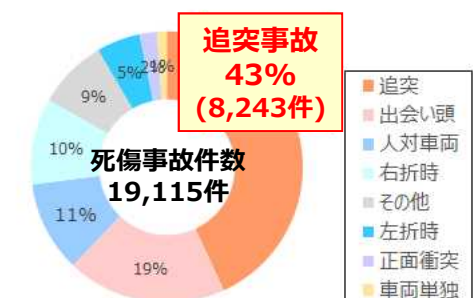


■ 事故類型別の死傷事故件数割合

国道408号 (北千葉道路並行区間)



千葉県全体 (県管理道路)



【死傷事故率とは】

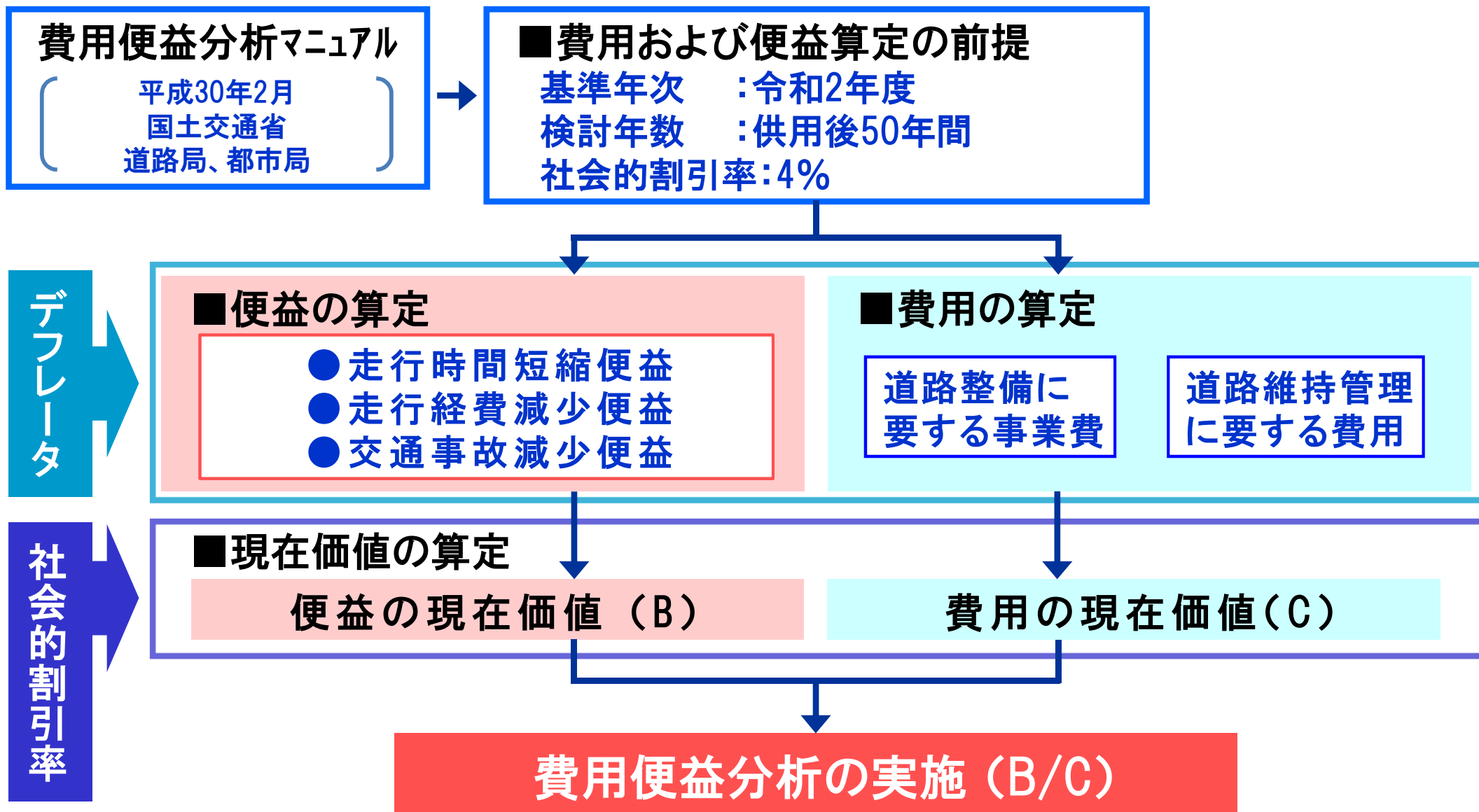
- ・1台の車が一定距離走行する間に事故に遭う確率。
- ・死傷事故率 (件/億台キロ)

$$= \frac{\text{年間死傷事故件数}}{\text{走行台キロ (走行距離} \times \text{年間交通量)}}$$

出典：交通事故総合データベース (H26～H29)

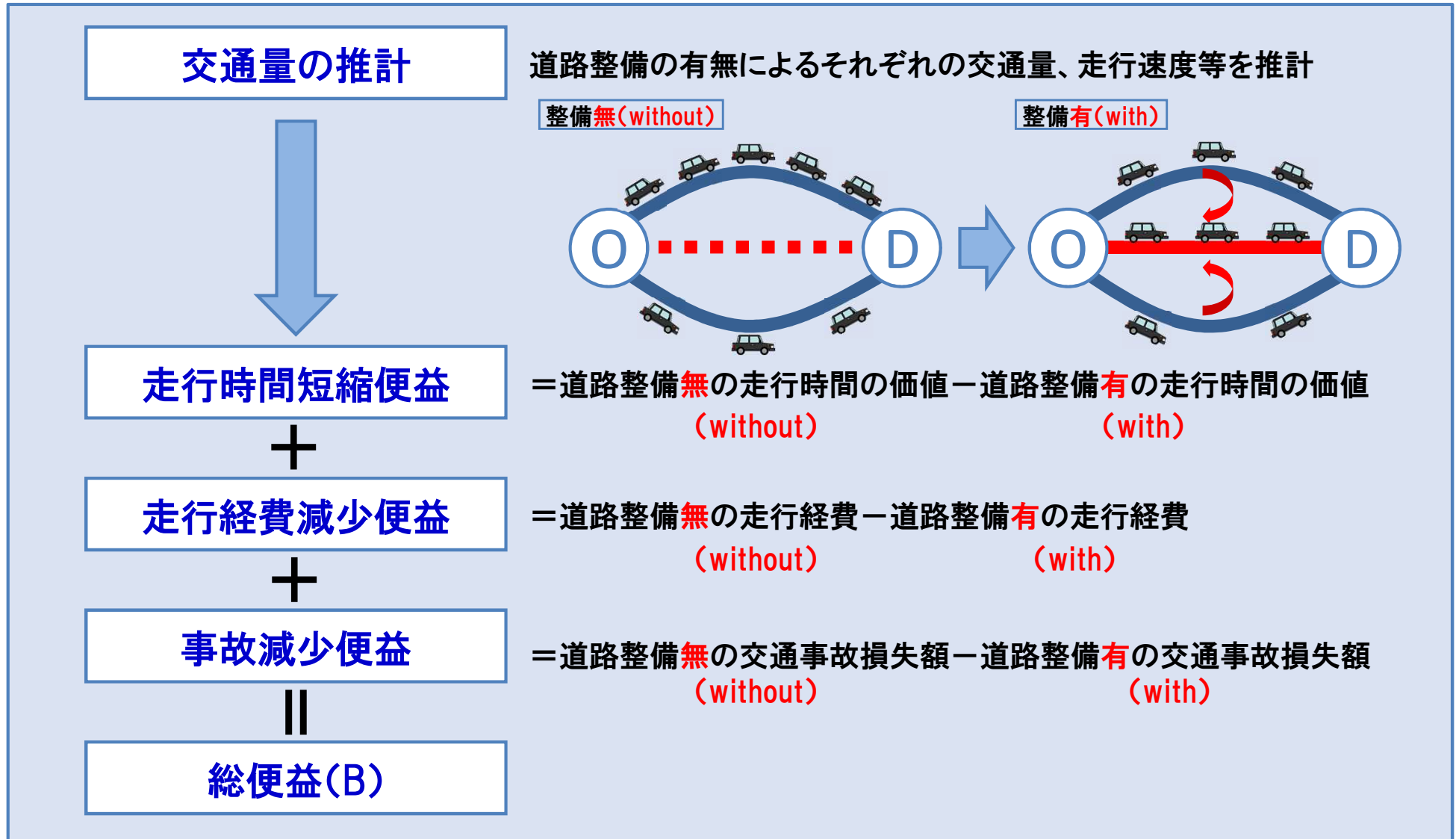
4. 事業の投資効果

(1) 費用便益比の算定



4. 事業の投資効果

(2) 便益の算定方法



4. 事業の投資効果

(3) 費用便益比の算定結果

B/C の比較

	今回評価 (R2)	前回評価 (H27)	備考
費用便益マニュアル	平成30年2月版	平成20年11月版	・最新の原単位への更新
対象延長	3.7km	3.7km	—
基準年次	令和2年度	平成27年度	・基準年次の更新
供用予定年次	令和12年度	令和12年度	—
分析対象期間	供用後50年	供用後50年	—
基礎データ	平成22年度 道路交通センサス	平成17年度 道路交通センサス	・基礎データの更新
計画交通量	263~315 (百台/日)	264~302 (百台/日)	
総便益 (B)	639億円	556億円	・基礎データ、基準年次の更新
総費用 (C)	360億円	336億円	
費用便益比 (B/C)	1.8	1.7	—

事業費 の比較

	今回評価 (R2)	前回評価 (H27)	備考
事業費	421億円	421億円	—

4. 事業の投資効果

(4) 費用便益比

【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)
	582億円	48億円	10億円	639億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.8
	357億円		3億円	360億円	

【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)
	582億円	48億円	10億円	639億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.7
	238億円		3億円	241億円	

基準年：令和2年度

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

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。

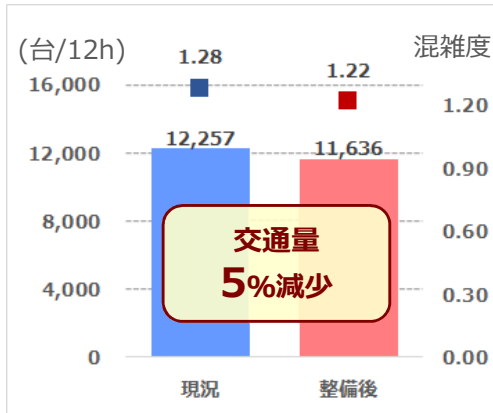
4. 事業の投資効果

(5) 整備効果 (走行時間短縮、走行経費減少・事故減少)

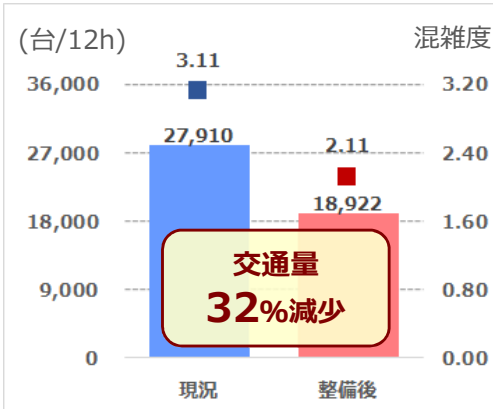
- ・北千葉道路Ⅱ期の整備により、並行する国道408号を通行していた通過交通が北千葉道路へ転換することにより、生活交通と機能分担が図られ、交通混雑が緩和。
- ・交通混雑を一因とした追突事故の減少も期待され安全性が向上。

■北千葉道路整備後の成田市街地の交通量・混雑度

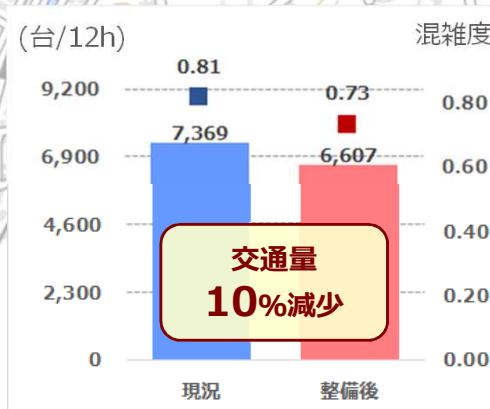
県道18号 (土屋交差点西方)



国道408号 (土屋～成田山裏門入口)



県道63号 (成田国際文化会館北方)



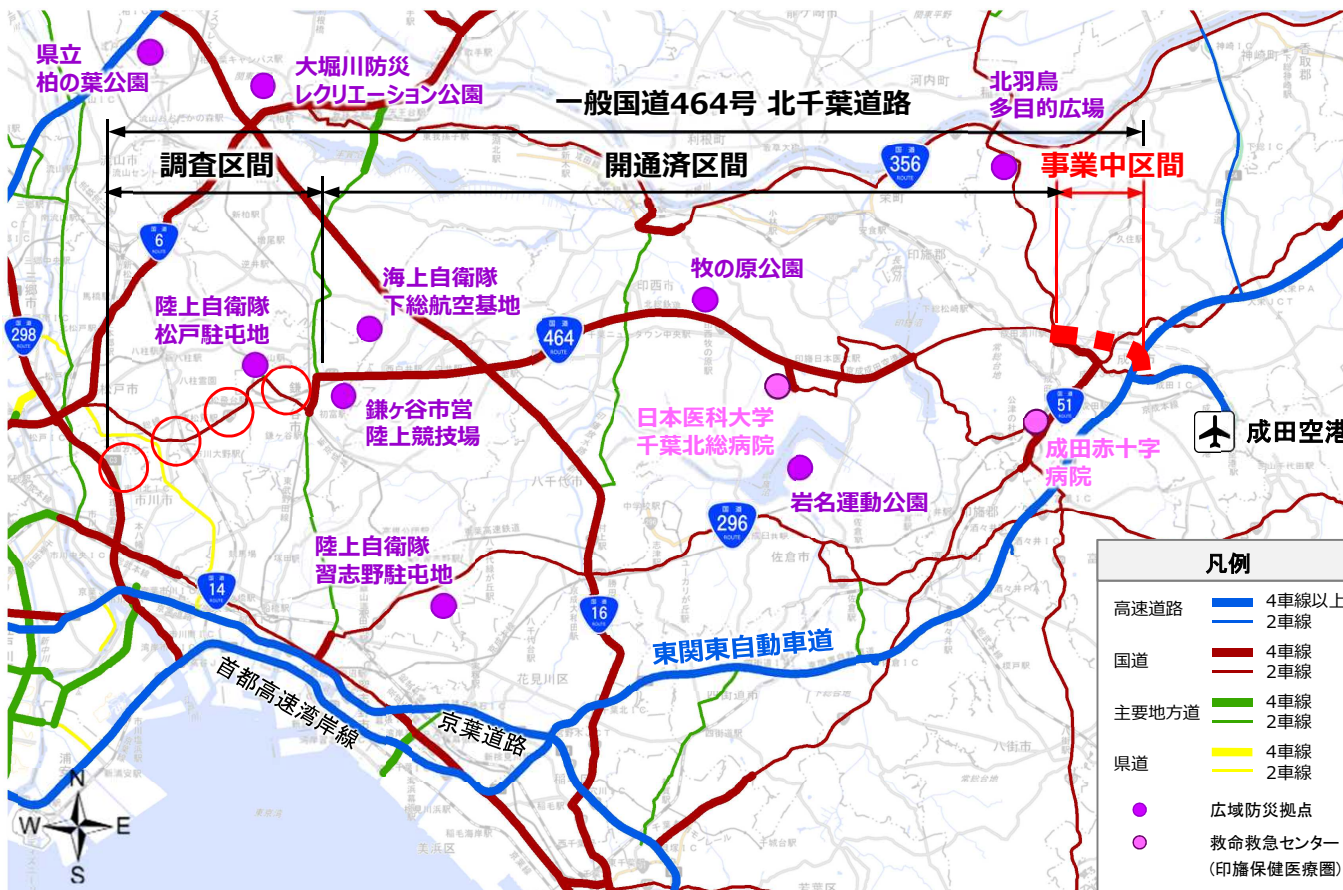
交通量：R1.11.17交通量調査(7時～19時)
 整備後交通量：実測値を元にした予測値
 混雑度：交通量/H27センサス交通容量

4. 事業の投資効果

(6) 防災機能の強化(便益の算定に含まれていない効果)

- 成田空港と下総航空基地などの広域防災拠点や第3次救急医療施設を結ぶ新たな緊急輸送道路(一次路線)の整備により、千葉県はもとより、首都圏の防災機能の強化が期待される。

■ 緊急輸送道路(一次路線)と広域防災拠点・救命救急センター



出典：千葉県防災支援ネットワーク基本計画（H26.2）

海上自衛隊 下総航空基地



出典：海上自衛隊 下総航空基地 HP

日本医科大学 千葉北総病院



出典：日本医科大学 千葉北総病院 HP

4. 事業の投資効果

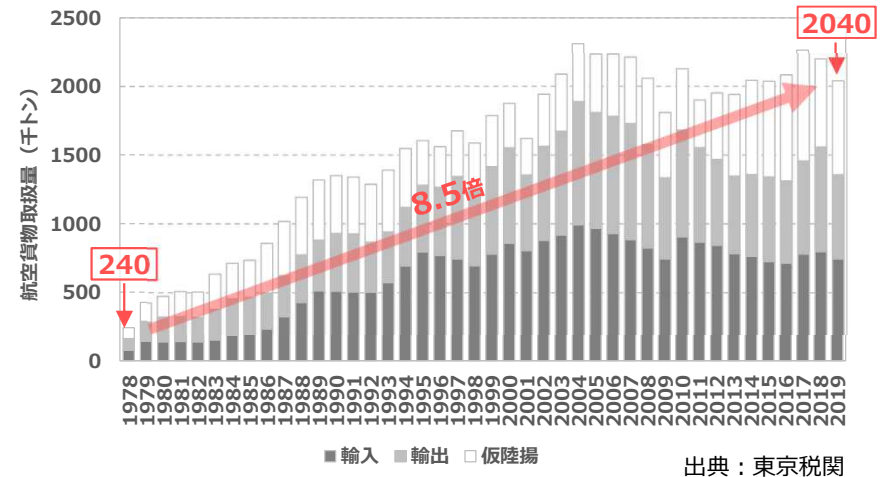
(7) 物流効率化の支援 (便益の算定に含まれていない効果)

- ・企業活動のグローバル化の進展により、国際拠点空港である成田空港の貨物取扱量は増加傾向。
- ・成田空港では2028年度末を目標に機能強化を進めており、交通需要が今後一層増加。
- ・北千葉道路の全線整備により、国際物流ネットワークを構築し、首都圏の国際競争力を強化。

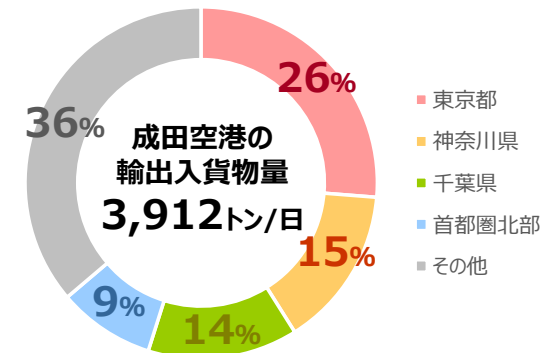
■ 北千葉道路と東京外かく環状道路の連携による物流ルートの形成



■ 成田空港における航空貨物取扱量の推移 (暦年)



■ 発集地域別輸出入貨物量 (2018)



5. コスト縮減

コスト縮減への取り組み

新技術・新工法の積極的な活用を図り、コスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進していく。

6. 対応方針(案)

○費用便益比(B/C)⇒『1.8』

○整備効果

- ・ 広域交通と生活交通の分離等による交通円滑化
- ・ 交通混雑の改善及び交通を分離することによる交通事故の減少

【便益の算定に含まれていない効果】

- ・ 防災機能の強化
- ・ 成田空港と首都圏の物流拠点等との代替性の確保等による物流機能の強化



事業を継続し、効果の早期発現を目指す