

事業番号 1
千葉県 県土整備
公共事業評価審議会
令和3年度 第1回

事業再評価

社会資本整備総合交付金事業 一般国道464号 北千葉道路Ⅰ期

令和3年9月6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

- 北千葉道路の整備により、沿線地域の慢性的な交通混雑の緩和や首都圏の国際競争力の強化に資するとともに、災害時における緊急輸送道路として機能するなど、様々な効果が期待されます。

目的

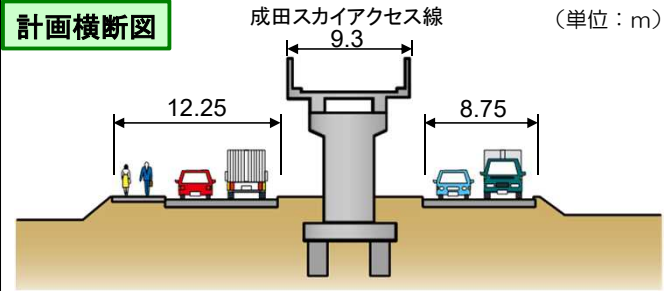
- 道路ネットワークの強化・物流の効率化
- 安全性の向上
- 救急医療の支援・防災機能の強化

計画概要

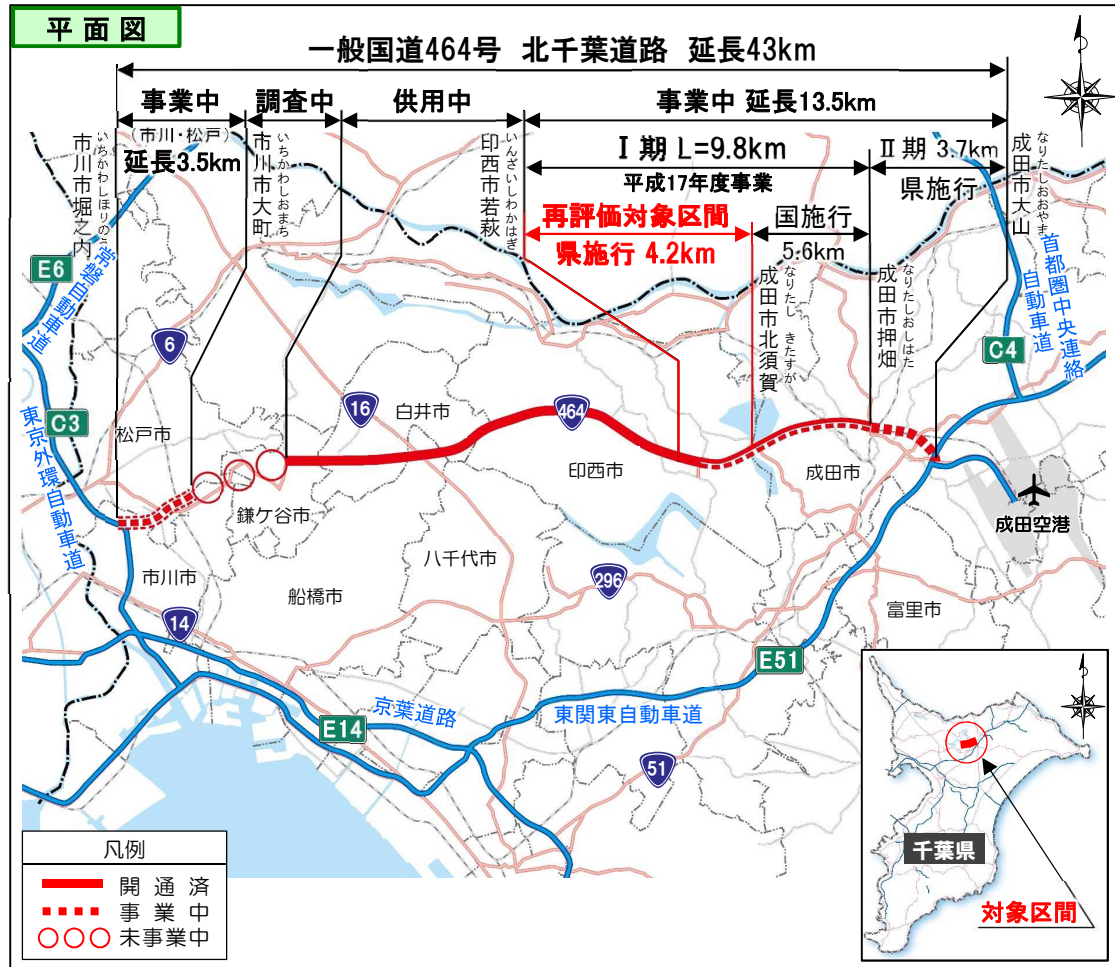
起 点	いんざいし わかはぎ 印西市 若萩
終 点	なりたし おしはた 成田市 押畑
延 長	9.8km (県施行: 4.2km、国施行※: 5.6km)
幅 員	21m (12.25m+8.75m)
道路規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
全体事業費	約974億円 (県: 440億円、国※: 534億円)

※国施行区間については、令和元年度第2回(令和元年10月4日)関東地方整備局事業評価監視委員会により事業継続が了承された

計画横断面



平面図



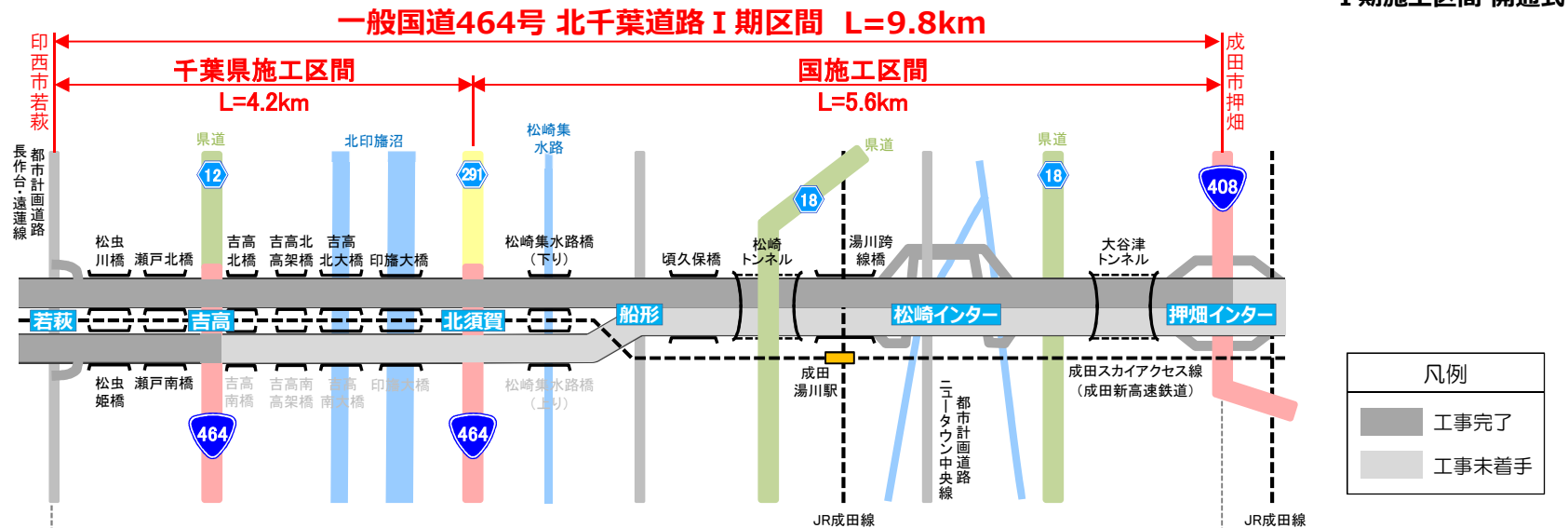
2. 事業の進捗状況

(1) 前回事業評価以降の主な整備状況

年月日	I 期区間 事業進捗状況
平成17年12月	印西市～成田市間が都市計画決定（事業化）
平成18年2月	一部区間（印西市若萩～成田市押畑）起工・用地取得 着手
平成25年5月31日	開通 成田市北須賀～成田市船形間（1.8km）暫定2車線開通
平成29年2月19日	開通 印西市若萩～成田市北須賀間（4.2km）暫定2車線開通
平成31年3月3日	開通 成田市船形～成田市押畑間（3.8km）暫定2車線開通



I 期施工区間 開通式



凡例	
	工事完了
	工事未着手

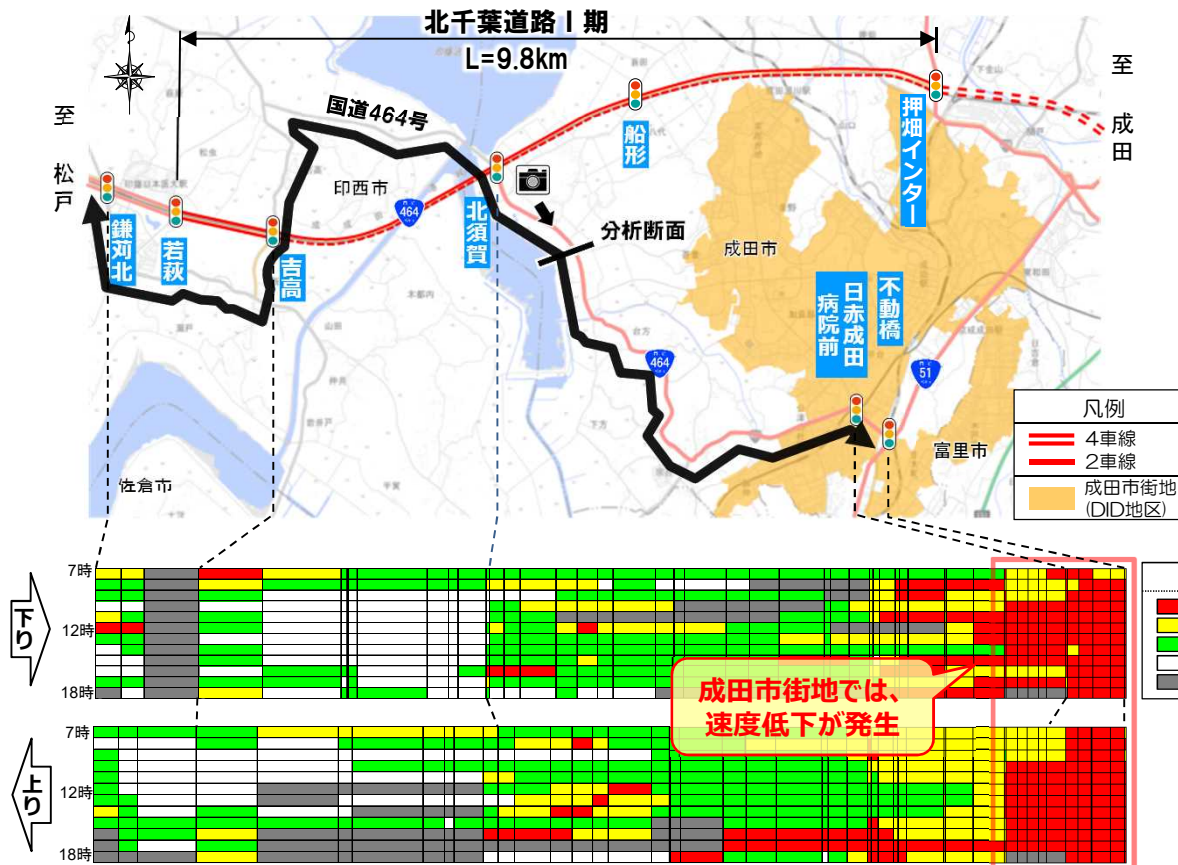


3. 社会経済情勢

(1) 渋滞の状況(現道の国道464号の状況)

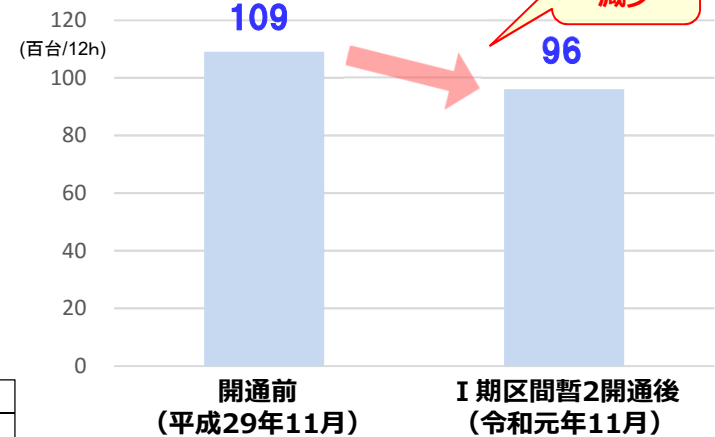
- 北千葉道路 I 期区間の暫定2車線開通に伴い、現道の国道464号の交通量が約9,600台に減少(約1割減少)。
- 成田市街地では依然として速度低下が生じている状況。

■ 現道の国道464号の渋滞状況(暫定2車線開通後)



出典: トラブロ@データ(H31.4~R2.1 平日)

■ 国道464号の断面交通量の変化
(対象: 分析断面を通過する車両)



出典: 交通量調査結果



撮影日: 令和3年6月30日(水)

3. 社会経済情勢

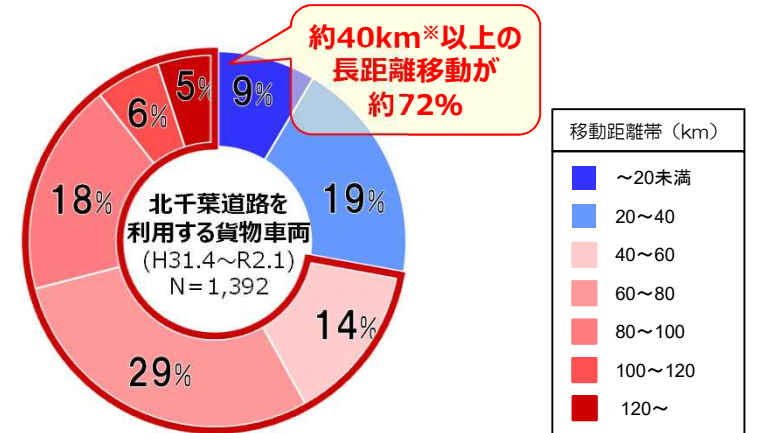
(2) 北千葉道路の交通実態

- 北千葉道路を利用する交通量は、道路整備の進捗とともに増加し、令和元年11月時点では約12,400台/12h。
- 北千葉道路を利用する貨物車のうち、全国の貨物車の平均移動距離(約40km)以上を移動する車両の割合が約72%を占めている。

■ 北千葉道路の開通状況



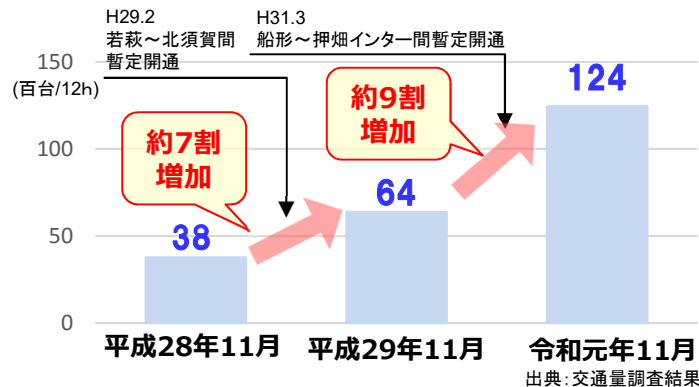
■ 北千葉道路を利用する貨物車の移動距離帯分布 (対象: 分析断面を通過する車両)



※ 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査による営業用貨物車の平均トリップ長

出典: トラプロ®データ(H31.4~R2.1)

■ 北千葉道路の断面交通量の変化 (対象: 分析断面を通過する車両)



撮影日: 令和3年6月2日(水)

3. 社会経済情勢

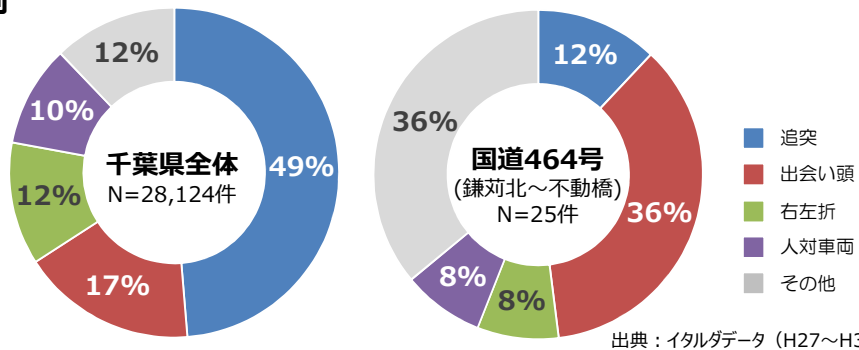
(3) 交通事故の状況

- 現道の国道464号は幅員が狭小でカーブも多いため、大型車両のすれ違いが困難。
- 死傷事故の割合は千葉県全体と比較すると出会い頭の事故の比率が高くなっている。
- 成田市街地では沿道に商業施設が連坦しており、事故の発生件数も多い状況。

■ 現道の国道464号の交通事故発生状況



■ 事故類型別 死傷事故発生件数



■ 国道464号の様子

① 北須賀交差点周辺



撮影日：令和3年6月30日(水)

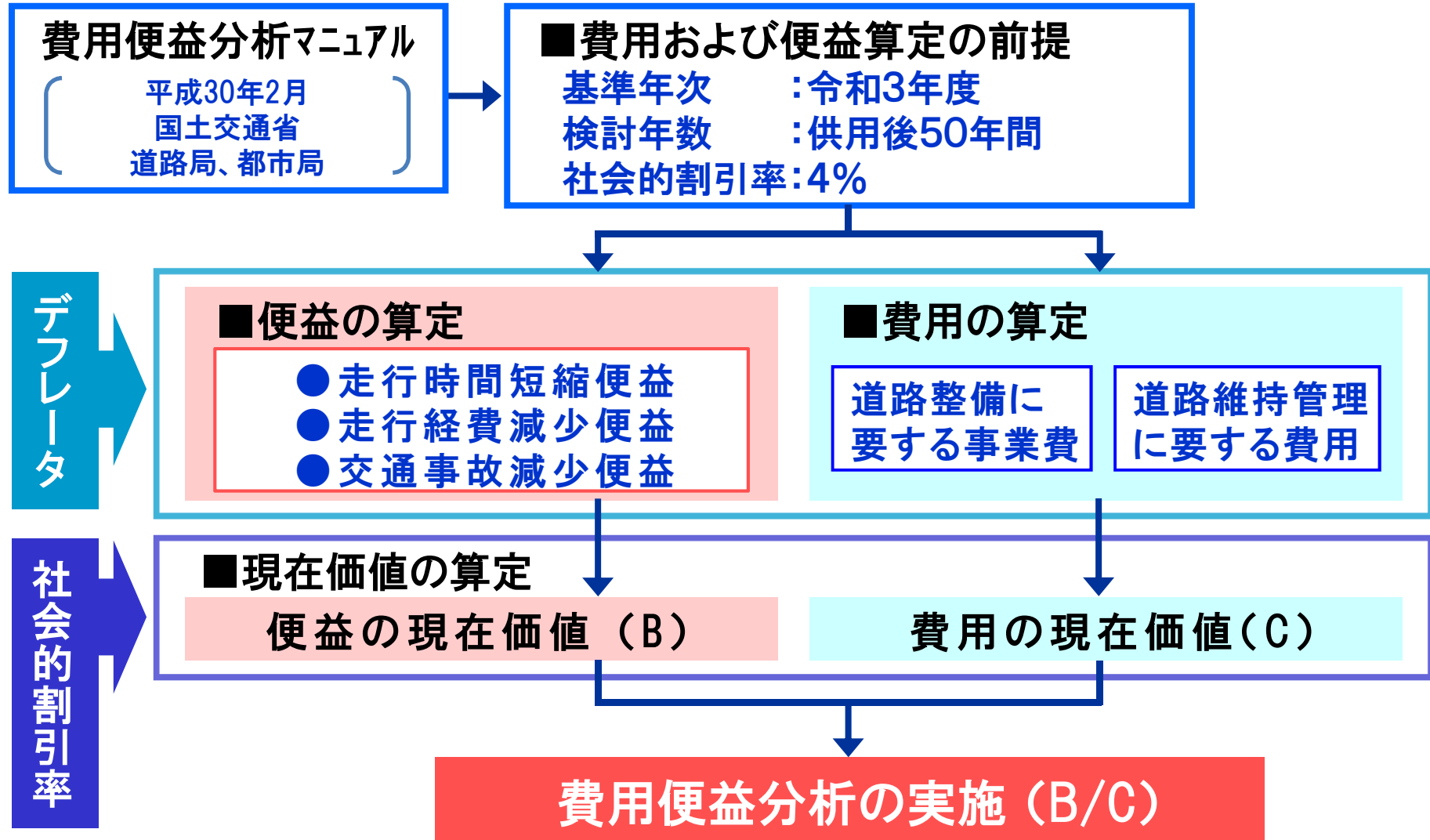
② 成田市街地部



撮影日：令和3年6月2日(水)

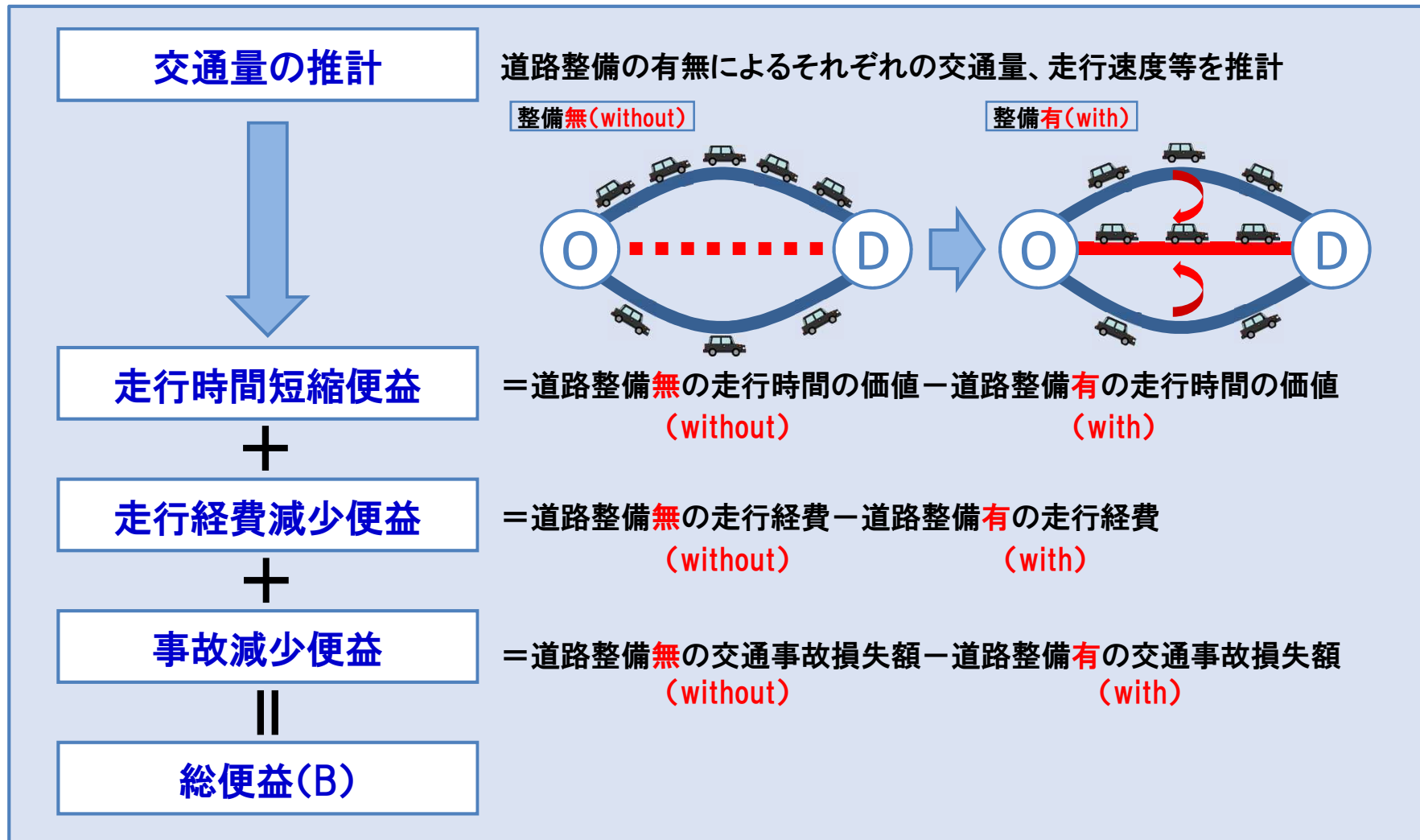
4. 事業の投資効果

(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 (R3)	前回評価 (H28)	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	9.8km	9.8km	—
基準年次	令和3年度	平成27年度	・基準年次の更新
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	266~366 (百台/日)	263~342 (百台/日)	
総便益 (B)	1,767億円	1,071億円	・基礎データ、基準年次の更新
総費用 (C)	1,299億円	987億円	
費用便益比 (B/C)	1.4	1.1	—

事業費 の比較	今回評価 (R3)	前回評価 (H28)	備考
事業費	974億円 県施行：440億円 国施行：534億円※	889億円 県施行：440億円 国施行：449億円	※国施行区間については、令和元年度第2回関東地方整備局事業評価監視委員会により事業継続が了承済み。事業費増加の要因は、①~③のとおり。 ① 鉄道近接箇所の道路構造変更 ・保安対策の追加 ② 建設発生土搬出・残業廃棄物処分 ③ 架設方法の見直し

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)
	1,606億円	150億円	10億円	1,767億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.4
	1,290億円		9億円	1,299億円	

【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)
	226億円	80億円	3億円	309億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	2.6
	109億円		7億円	117億円	

基準年: 令和3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。(維持管理費を除く)

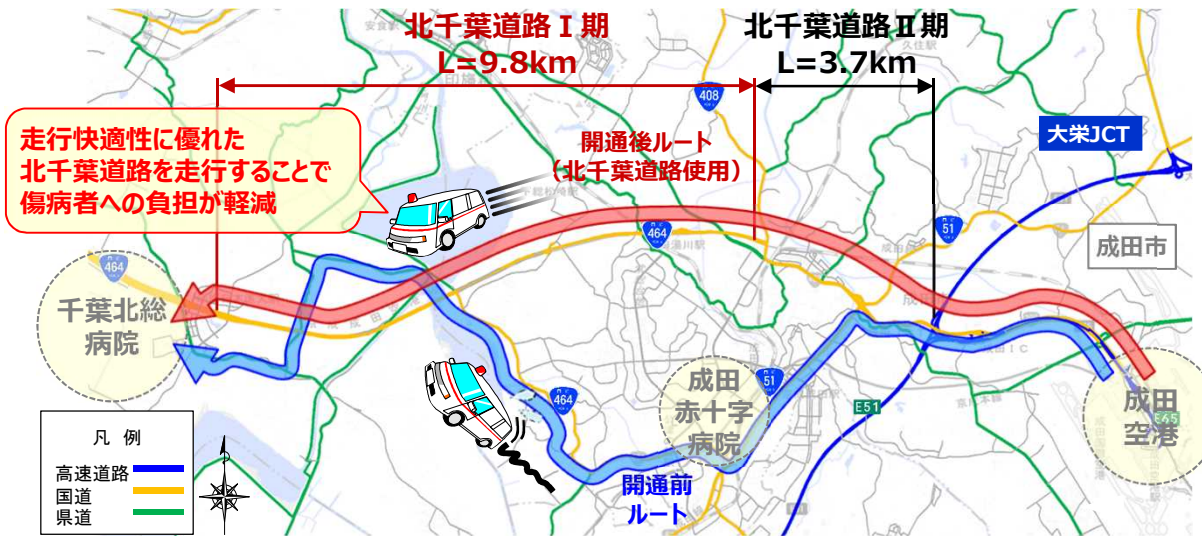
注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

4. 事業の投資効果

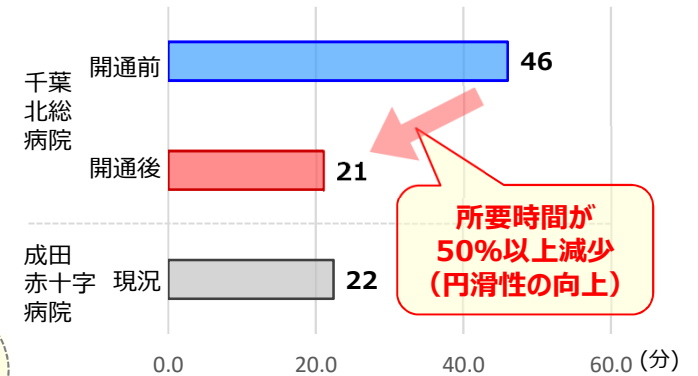
(5) 地域医療サービスの向上(便益の算定に含まれていない効果)

- 北千葉道路沿線の整備に伴い、搬送先の選択肢が拡大され、救急医療への支援が期待される。
- 円滑性や走行快適性が向上し、救急搬送時の傷病者の負担軽減に期待。

■ 第三次医療施設(千葉北総病院)への主な救急搬送ルート



■ 成田空港から第三次救急医療施設の所要時間



注) 現況道路：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査、北千葉道路Ⅰ期・Ⅱ期：法定速度60km/hとして算出

■ 消防本部の声



○原則としては傷病程度に応じた、直近病院を選定。
道路ができて時間的な優位差があるのであれば、**日本医科大学千葉北総病院**を選択する。
○印西及び東葛方面へ救急搬送する際に非常に早く到着することが期待される。
(成田市消防本部へのヒアリングより)



○発生場所やかかりつけ医によっては**成田市内の病院への搬送もある**ため北千葉道路の整備によって成田市内の病院への時間短縮効果が期待される。
(印西地区消防組合消防本部へのヒアリングより)

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)

- 北千葉道路の整備により、首都圏における大規模災害等発生時に東関東自動車道を補完する新たな輸送ルートが確保され、リダンダンシーの向上に期待。
- また、都市部と成田空港、下総航空基地などの広域防災拠点、千葉北総病院などの救命救急センターが結ばれるため、災害時における物資の輸送や救急医療活動の支援等が期待。



注:「広域防災拠点」「救命救急センター」は、東葛・葛南ゾーン、成田・印西ゾーン、千葉中央ゾーンを表示した。

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

凡例	
	開通済
	事業中
	未事業中
	開通後
	開通前
	救命救急センター
	広域防災拠点

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)⇒『1.4』

○整備効果

- ・救急医療機関への移動時間短縮・走行性向上による
地域医療サービスの向上
- ・大規模災害等発生時に東関東自動車道を補完する
輸送ルートの確保等の防災機能の強化



事業を継続し、効果の早期発現を目指す