

# 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

平成29年1月23日

千葉県 県土整備部 道路整備課

---

---

# 目次

---

1. 事業の概要
2. 事業の状況
3. 事業の整備効果
4. 事業費の変更
5. 事業投資効果
6. 対応方針(案)

# 1. 事業の概要

## 計画の概要

事業区間：自) 印西市 若菰  
 至) 成田市 押畑

計画延長：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

車線数：4車線

事業化年度：平成17年度

全体事業費：889億円  
 (県：440億円、国※：449億円)

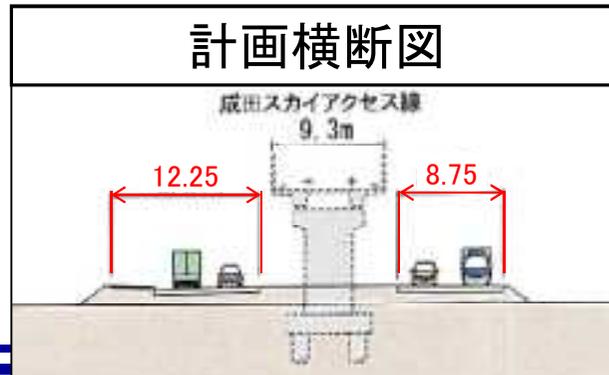
※国施行区間については、平成28年度第8回(平成28年12月6日) 関東地方整備局事業評価監視委員会により事業継続が了承された

## 事業の目的

- 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



## 計画横断図



# 2. 事業の状況



起点付近(印西市若萩)



終点付近(成田市北須賀)

平成17年度  
 事業着手  
 用地買収着手

事業進捗率  
 83% (事業費ベース)  
 用地進捗率  
 100% (面積ベース)  
 【平成28年度末予定】

# 3. 事業の整備効果

## (1) - 1 道路ネットワークの現状

- ・北千葉道路は首都圏北部や県西地域と成田空港を結ぶ路線であるが、両端が未開通であり、道路ネットワークが途切れている。
- ・上記に加え、大型車通行規制区域が設定されており、成田空港から首都圏北部や県西地域への道路ネットワークが脆弱となっている。



# 3. 事業の整備効果

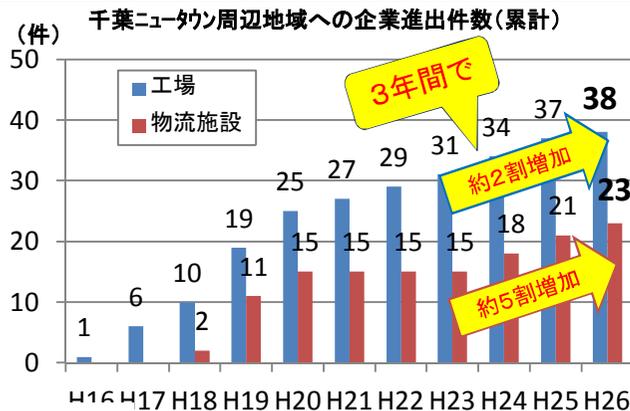
## (1) - 2 物流の現状

- ・ 成田空港や圏央道へのアクセス性向上の期待が高い地域であり、近年、企業進出数が増加している。
- ・ 地域の持つポテンシャルが十分に発揮されていないため、道路ネットワークの整備が不可欠となっている。

### ■全体図



### ■拡大図（千葉ニュータウン）



### ■企業からの声



○現在成田空港への荷物も取り扱っている。  
北千葉道路の全線開通により、**成田空港へのアクセス時間が読めるようになる。**(沿線企業へのヒアリングより)



グッドマンビジネスパーク(H28竣工)

■松崎工業団地  
(株)コメダ(H27) (有)シブヤマシナリー(H24)  
(有)大徳鋼材 三洋化成品(H25)  
彌榮精機(株)(H26) 太陽商運(株)(H25)  
(有)八千代運送(H25) (有)新和

# 3. 事業の整備効果

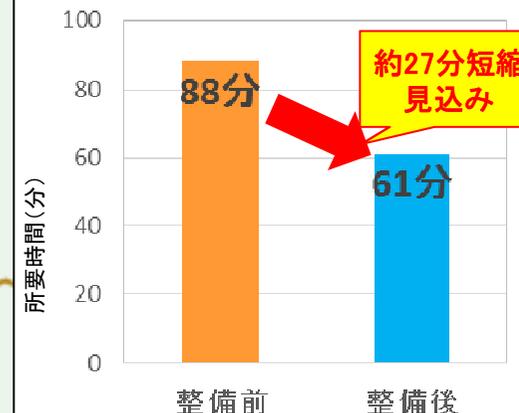
## (1) - 3 道路ネットワークの強化、物流の効率化

- ・ 県西地域などの国道16号周辺地域では、成田空港までの所要時間が約27分短縮される。(柏市の場合は、88分から61分に短縮)
- ・ 東西方向の道路ネットワークの強化やアクセス性が向上し、物流の効率化が図られる。

### 沿道地域の道路網



### 開通後の所要時間 (見込み) (柏市役所～成田空港の所要時間)



算出条件:

- 整備前: H22道路交通センサス (混雑時平均旅行速度)
- 整備後: 北千葉道路は規制速度 (V=60km/hを想定)

# 3. 事業の整備効果

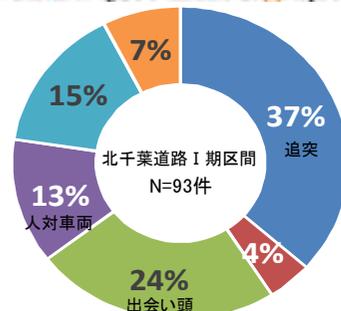
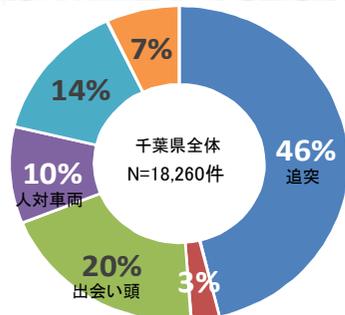
## (2) - 1 安全性の現状

- ・ 現道の国道464号は幅員狭小でカーブも多く、大型車両のすれ違いも困難
- ・ 平成25年は追突事故と出会い頭の事故が5件ずつ発生
- ・ 千葉県全体と比べると、出会い頭の事故と人対車両事故が多い

### ■ 国道464号の交通事故発生状況 (H25年)



凡例	
● (Purple)	追突
● (Yellow)	正面衝突
● (Green)	出会い頭
● (Cyan)	人対車両
● (Blue)	右左折時
● (Black)	その他



千葉県全体と国道464号(北千葉道路並行区間)事故発生割合 (H23~H25)



国道464号(印西市松虫)



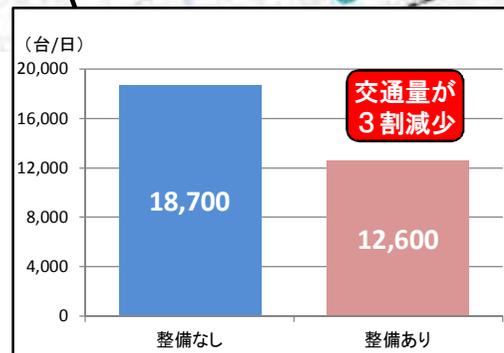
国道464号(成田市北須賀)

# 3. 事業の整備効果

## (2) - 2 安全性の向上

- ・ 通過交通が北千葉道路へ転換し、地域内交通と適切な機能分担が図られ、現道の交通混雑が緩和。
- ・ 渋滞に起因する追突事故が減少し、安全性が向上。

■ 国道464号の交通事故発生状況 (H25年)



通過交通が、北千葉道路に転換

交通量が約3割減少→渋滞緩和、安全性向上

▲ I 期区間の整備による国道464号の交通量の変化 ※交通量は将来交通量配分結果

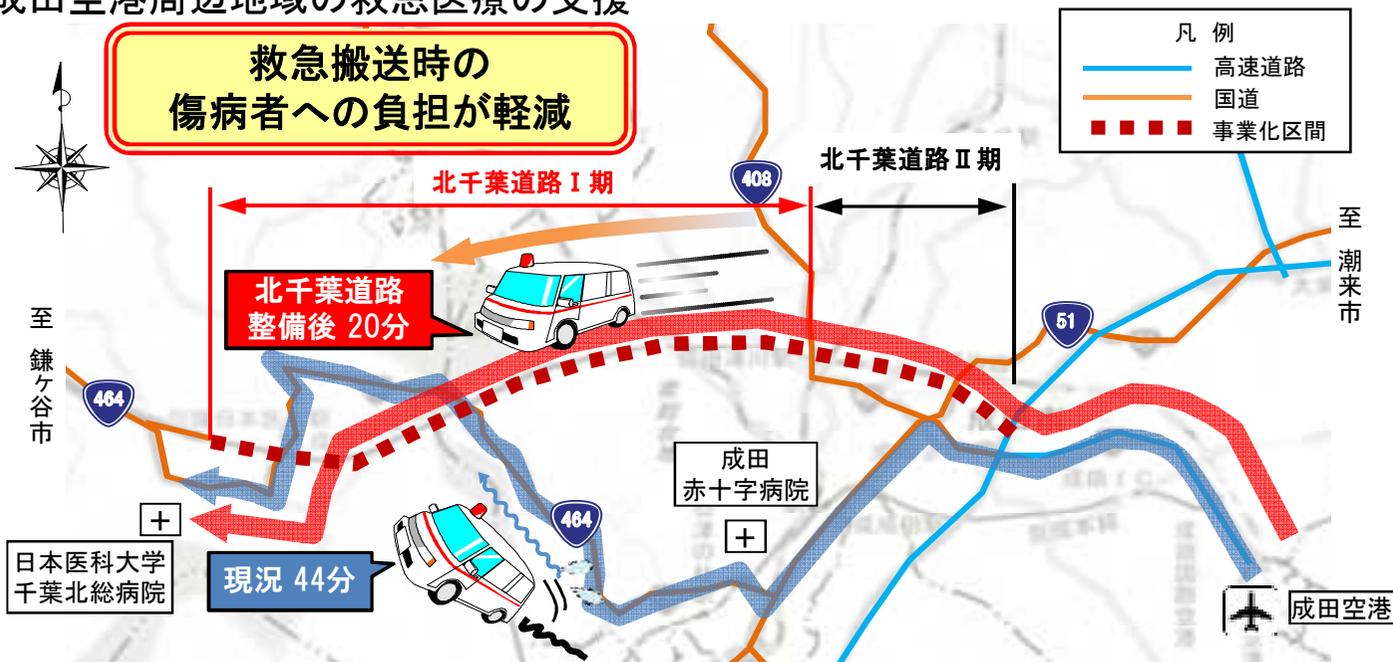


# 3. 事業の整備効果

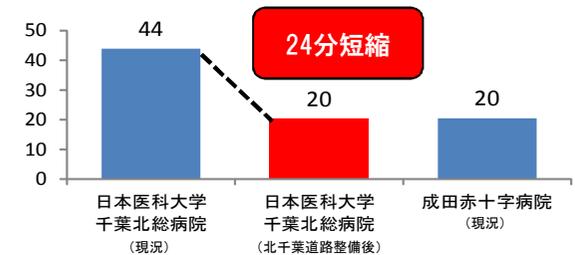
## (3) - 2 救急医療の支援

- ・急カーブでの横揺れ等が軽減され、傷病者の負担が軽減。
- ・搬送先の選択肢が拡大され、救急医療の支援。

### ■ 成田空港周辺地域の救急医療の支援



### ■ 成田空港～第三次救急医療施設の所要時間



・現況：H22センサスより算出  
 ・北千葉道路整備後：北千葉道路Ⅰ期・Ⅱ期区間が整備された場合法定速度60km/hとして算出

### ■ 救急医療施設の声



○当院はラピッドカーという医療同乗の緊急車両が出動しており、北千葉道路の整備により、患者接触までの時間を短縮できると思う。  
 (日本医科大学千葉北総病院へのヒアリングより)

### ■ 消防本部の声

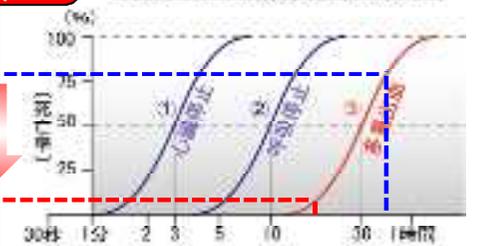


○原則としては傷病程度に応じた、直近病院を選定。  
 道路ができて時間的な優位差があるのであれば日本医科大学千葉北総病院を選択する。  
 ○印西及び東葛方面へ救急搬送の際に非常に早く到着することが期待される。  
 (成田市消防本部へのヒアリングより)  
 ○発生場所やかかりつけ医によっては成田市内の病院への搬送もあるため北千葉道路の整備によって成田市内の病院への時間短縮効果が期待される。  
 (印西地区消防組合消防本部へのヒアリングより)

### カーラーの救命曲線

多量出血患者の死亡率が低減

- ①心臓停止後約3分で50%死亡
- ②呼吸停止後約10分で50%死亡
- ③多量出血後約30分で50%死亡



出典：「カーラーの曲線」一部改変 (M.Cara:1981)

# 3. 事業の整備効果

## (4) - 1 防災機能の現状

- ・ 県北西部を東西に結ぶ国道296号、464号、356号は2車線しかなく、緊急輸送道路1次路線として脆弱である。
- ・ 首都圏における大規模災害等発生時の輸送ルートである東関東自動車道の代替えルートがない。
- ・ 事業区間の現道は幅員狭小でカーブが多く、千葉ニュータウンと成田市街地を結ぶ道路として早期の整備が必要である。

■千葉県北西部の緊急輸送道路（1次路線）



# 3. 事業の整備効果

## (4) - 2 防災機能の強化

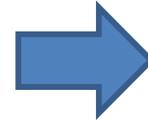
- ・幅員狭小等が解消され、緊急輸送道路ネットワークの強化が図られる。
- ・首都圏における大規模災害等発生時に、成田空港から都心への物資等の輸送ルートである東関東自動車道を補完する新たな輸送ルートが確保され、リダンダンシーが向上する。



# 4. 事業費の変更

## 【全体事業費】

前回評価時(H23)  
420億円



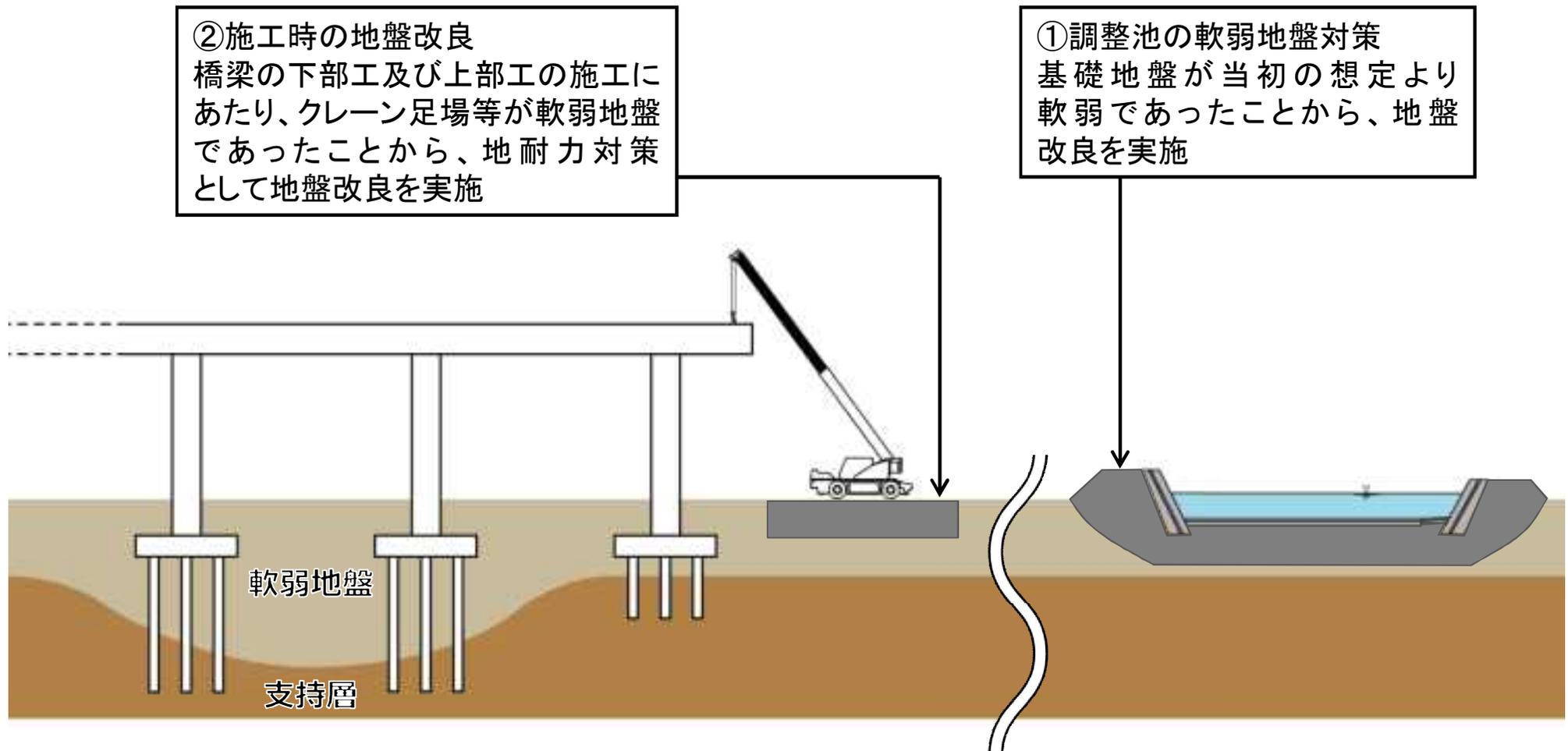
今回変更(H28再評価)  
440億円(20億円増額)

項目	変更の概要・要因	増額
詳細な調査等による工法・対策工の変更による見直し	<u>詳細な地質調査に伴う事業費の増加</u> ・調整池工事に伴う軟弱地盤対策の追加 ・橋梁施工時のクレーン足場地耐力対策(地盤改良)等の追加	約10億円
	<u>関係機関協議等による事業費の増加</u> ・建設発生土の搬出先の変更	約3億円
	<u>環境に配慮した道路施設の変更に伴う事業費の増加</u> ・環境への配慮による印旛沼渡河部の道路照明施設の変更 ・照明施設のLED化	約4億円
	<u>鉄道の近接施工に伴う事業費の増加</u> ・施工に伴う鉄道への影響検討等の追加 ・施工時の鉄道への安全対策等の追加	約3億円
合計		20億円

# 4. 事業費の変更

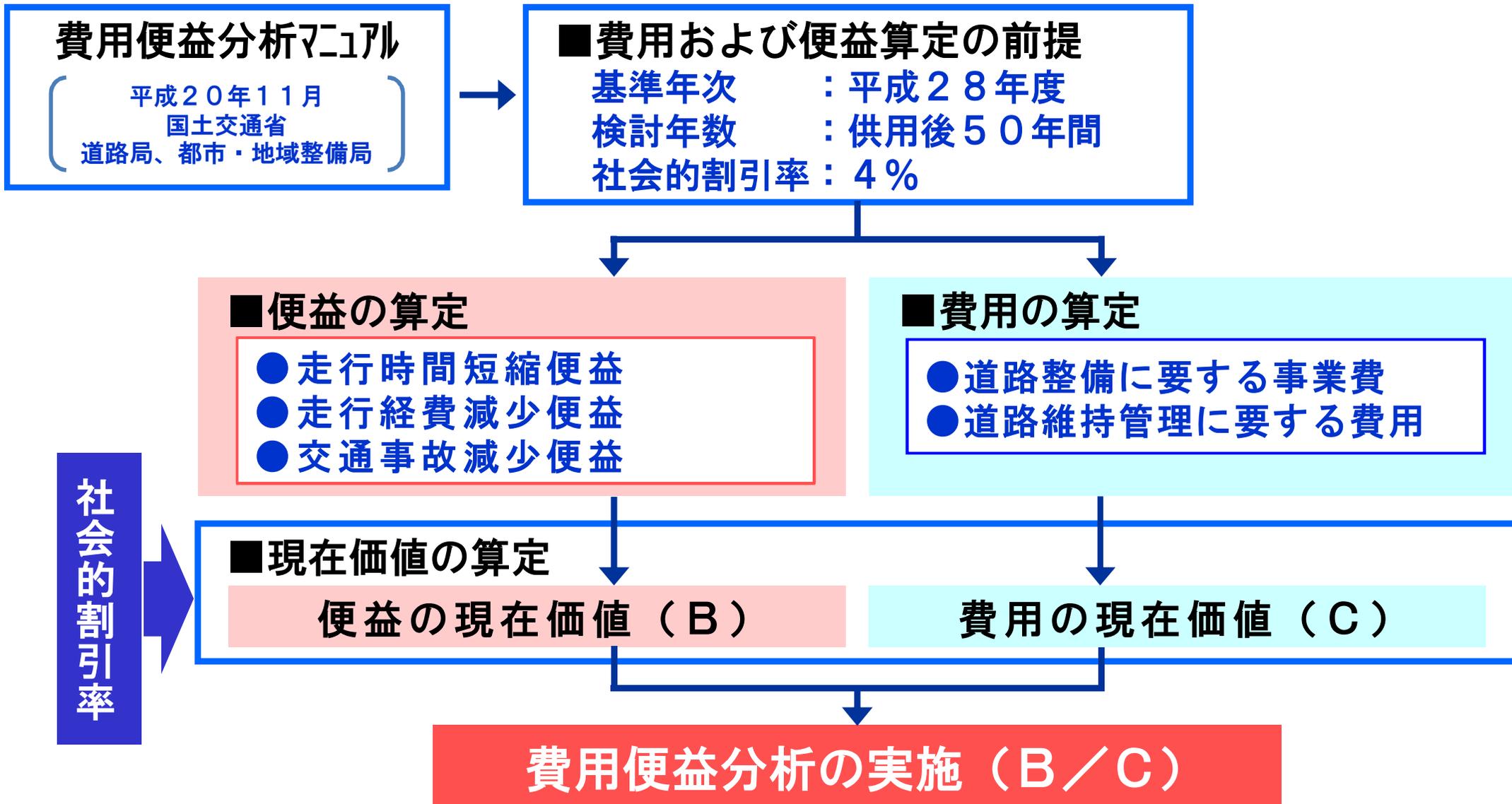
詳細な地質調査に伴う事業費の増加

- ① 調整池工事に伴う軟弱地盤対策の追加
- ② 橋梁施工時のクレーン足場地耐力対策（地盤改良）等の追加



# 5. 事業投資効果

## (1) 費用便益比の算定方法



# 5. 事業投資効果

## (2) 費用便益比の算定結果

### 【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)
	841億円	186億円	45億円	1,071億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	1.1
	981億円		6.3億円	987億円	

### 【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)
	831億円	185億円	39億円	1,055億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	9.2
	109億円		6.3億円	115億円	

基準年:平成28年度

注1) 便益・費用については、基準年(平成28年度)における現在価値化した後の値である。

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。

## 6. 対応方針(案)

事業を継続し、効果の早期発現を目指す。

### 理 由

- 費用便益比(B/C)⇒『1.1』
- 整備効果
  - 道路ネットワークの強化
  - 移動時間の短縮や定時性の確保による 物流の効率化
  - 通過交通の転換による 安全性の向上
  - 第三次救急医療施設への所要時間の短縮や、緊急輸送道路の強化による 救急医療・防災機能の向上