

# 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7年12月22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、成田市押畠から大山までの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

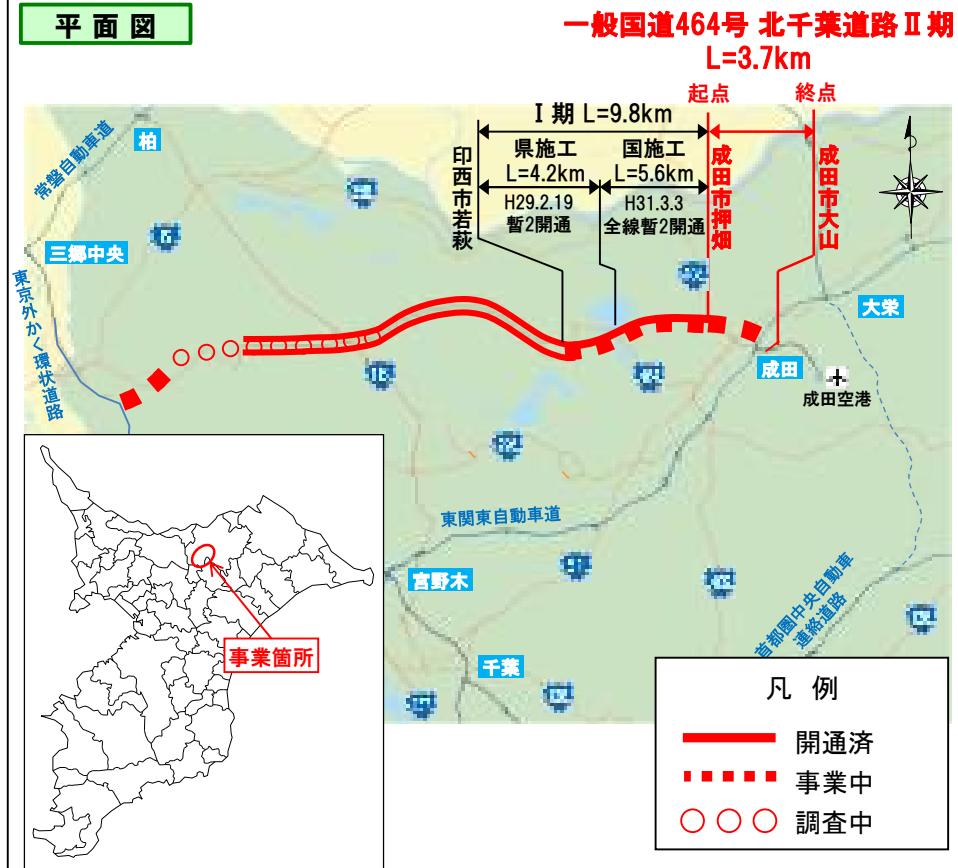
### 計画概要

起 点 : 成田市押畠  
終 点 : 成田市大山  
延 長 品 : L = 3.7km  
幅 品 : 18.25m  
道路規格 : 第3種第1級  
設計速度 : 80km/h  
全体事業費 : 約590億円

### 計画横断図

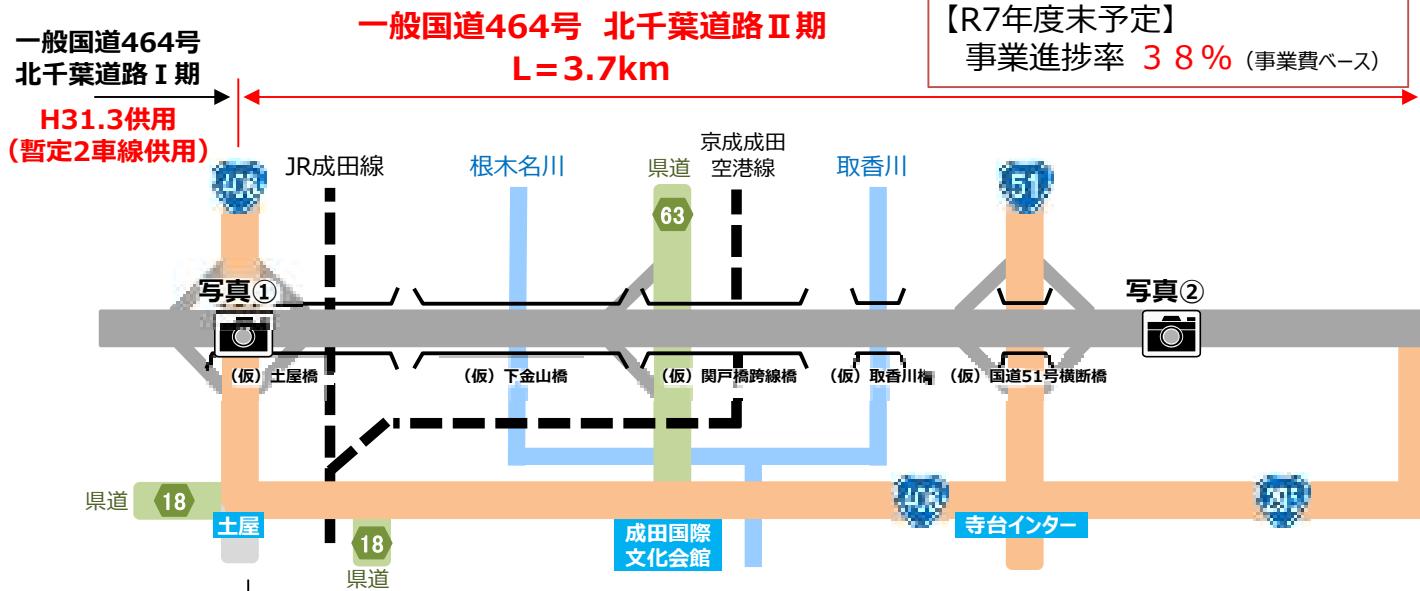


### 平面図



## 2. 事業の進捗状況

### (1) 前回事業評価以降の主な整備状況



H19年度 事業着手  
H21年度 用地買収着手  
H29年度 工事着手  
【R7年度末予定】  
事業進捗率 38% (事業費ベース)

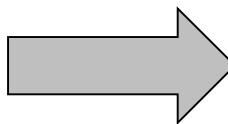


工事完了・用地取得済 工事中 用地未取得・工事未着手

## 2. 事業の進捗状況

### (2)－1 事業費増加について

前回評価（R2再評価）  
421億円



今回評価（R7再評価）  
590億円（約170億円増加）

項目	内容
工事費の増加 (約171億円)	①構造形態変更に伴う事業費の増加 (約107億円) ②労務単価・資材コストの上昇に伴う事業費の増加 (約64億円)
コスト縮減 (約1.5億円)	①橋梁工事による発生土の搬出箇所変更に伴う事業費の削減 (約1.5億円)

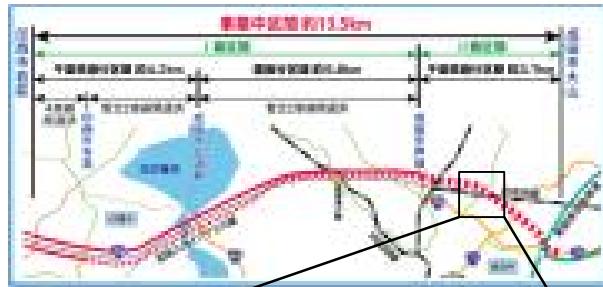
## 2. 事業の進捗状況

### (2)ー2 事業費増加の要因①

#### ○構造形態変更に伴う事業費の増加(約107億円 増)

- ・鉄道交差形式について、鉄道事業者と協議を進めた結果トンネル構造では変位を抑えることが出来ないため橋梁構造へ変更。
- ・鉄道交差形式の変更に伴い、県道交差形式を平面交差からランプ形式に変更。  
(令和7年1月都市計画変更)

【位置図】

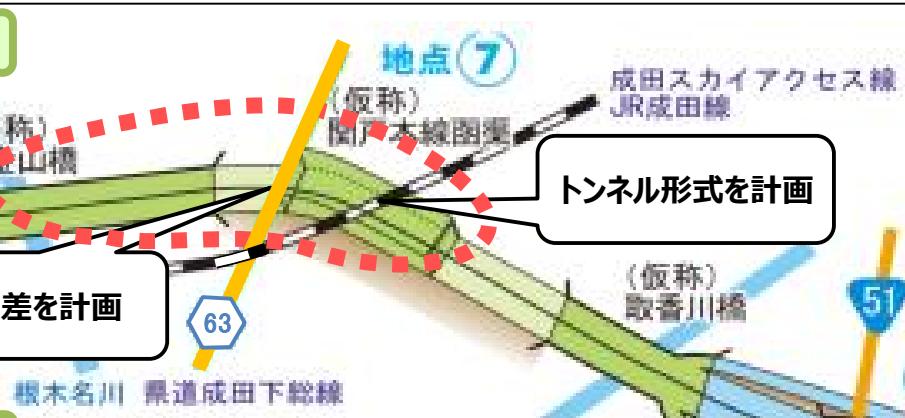


現計画

平面交差を計画

変更計画

ランプ形式(ハーフ)  
に変更



根木名川 県道成田下総線

根木名川 県道成田下総線

トンネル形式を計画

橋梁形式に変更



## 2. 事業の進捗状況

### (2)ー2事業費増加の要因②

#### ○労務単価・資材コスト上昇による増加(約64億円 増)

- ・建設デフレーターによる令和22年度までの工事費上昇による事業費増 約56.8億円
  - ・週休2日制度の取組による事業費増 約7.2億円
- 合計 約64億円

○ 残工事に対しての工事費割増 310.9億円(残事業費等) × 1.18 = 367.6億円 増額 約56.8億円

○ 週休2日制度の取組割増 310.9億円(残事業費等) × 1.02 = 318.1億円 増額 約7.2億円

労務単価・資材コスト上昇による増額合計 56.8億円 + 7.2億円 = 64億円

#### ■建設工事費デフレーター (土木総合)



建設工事費デフレーター	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
土木総合	100.0	104.2	110.1	113.3	118.3

※R4～R6は暫定値

※R2を基準(100)とした場合の数値

#### ■完全週休2日適用工事 (令和7年時点)

経費	補正係数
労務費	1.02
共通仮設費率	1.02
現場管理費率	1.03
平均値	1.02

#### 引用元(出典)

・建設工事費デフレーター：国土交通省

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/jouhouka/sosei\\_jouhouka\\_tk4\\_000112.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/jouhouka/sosei_jouhouka_tk4_000112.html)

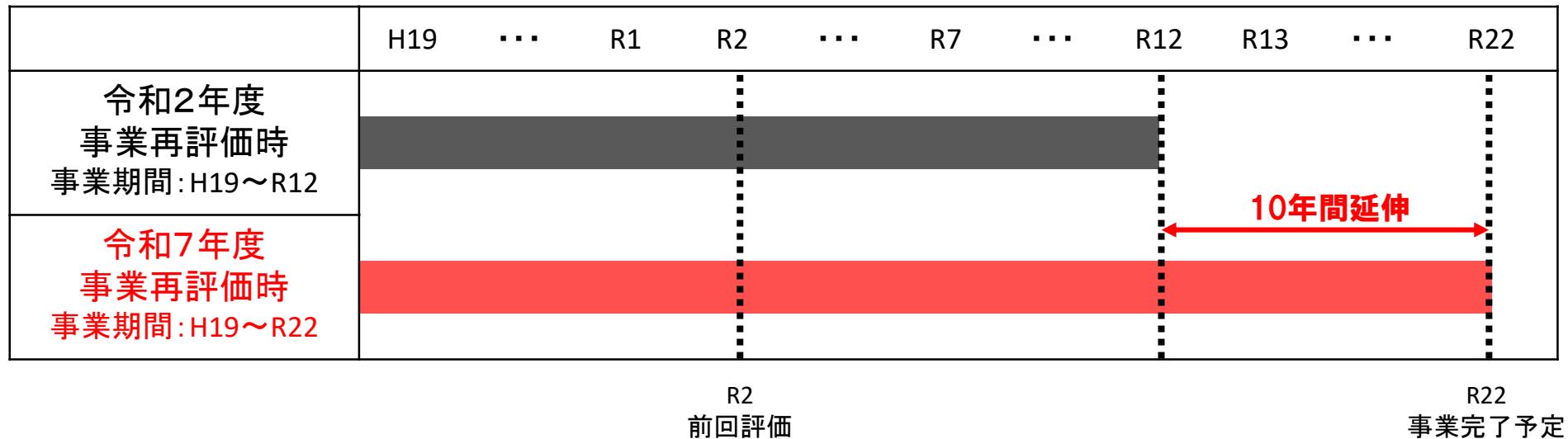
・工事における週休2日制度の取得に要する費用計上について(試行)：国土交通省(令和7年4月8日)

<https://www.mlit.go.jp/tec/content/001873428.pdf>

## 2. 事業の進捗状況

### (3) 事業期間の延伸

- ・関戸地区の構造形態変更に伴い、事業期間を令和12年度から令和22年度に延伸する。
- ・北千葉道路Ⅰ期区間との一体的な整備による効果発現に向けて、事業の適切な工程管理に努める。



### 3. 社会経済情勢

#### (1) 渋滞の状況(前回評価(R2)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3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

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

出典：NAVITIME道路プロファイル  
2023年10月（平日）

# 3. 社会経済情勢

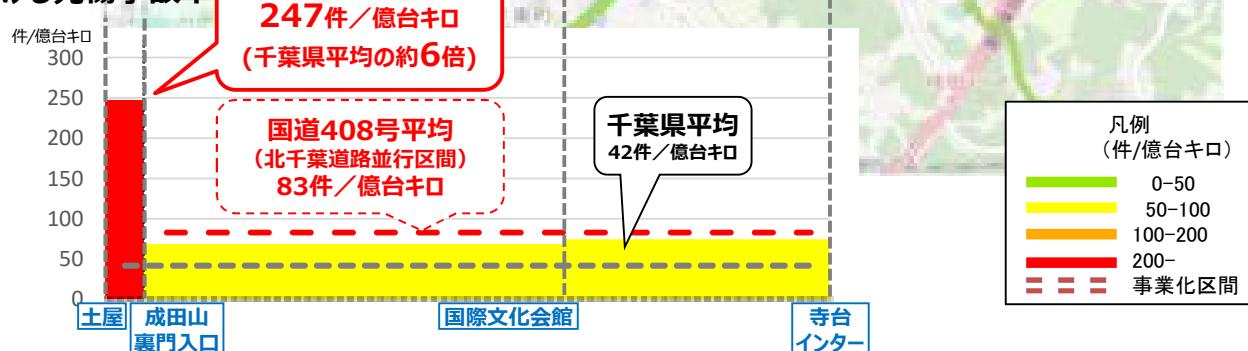
## (2) 交通事故の状況

- 並行する国道408号の死傷事故率は、千葉県平均を上回る83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247件/億台キロであり、千葉県平均の約6倍に及び、危険な状況。

### ■ 成田市街地の事故発生状況

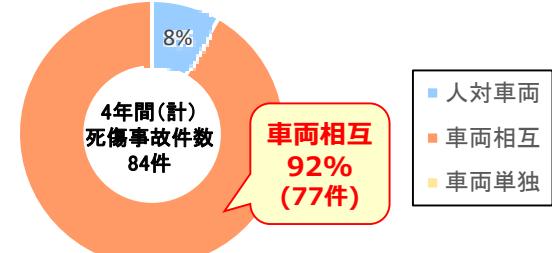


### ■ 国道408号(北千葉道路並行区間)における死傷事故率

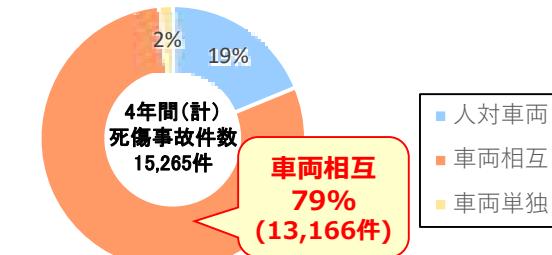


### ■ 事故類型別の死傷事故件数割合

#### 国道408号 (北千葉道路並行区間)



#### 千葉県全体 (県管理道路)



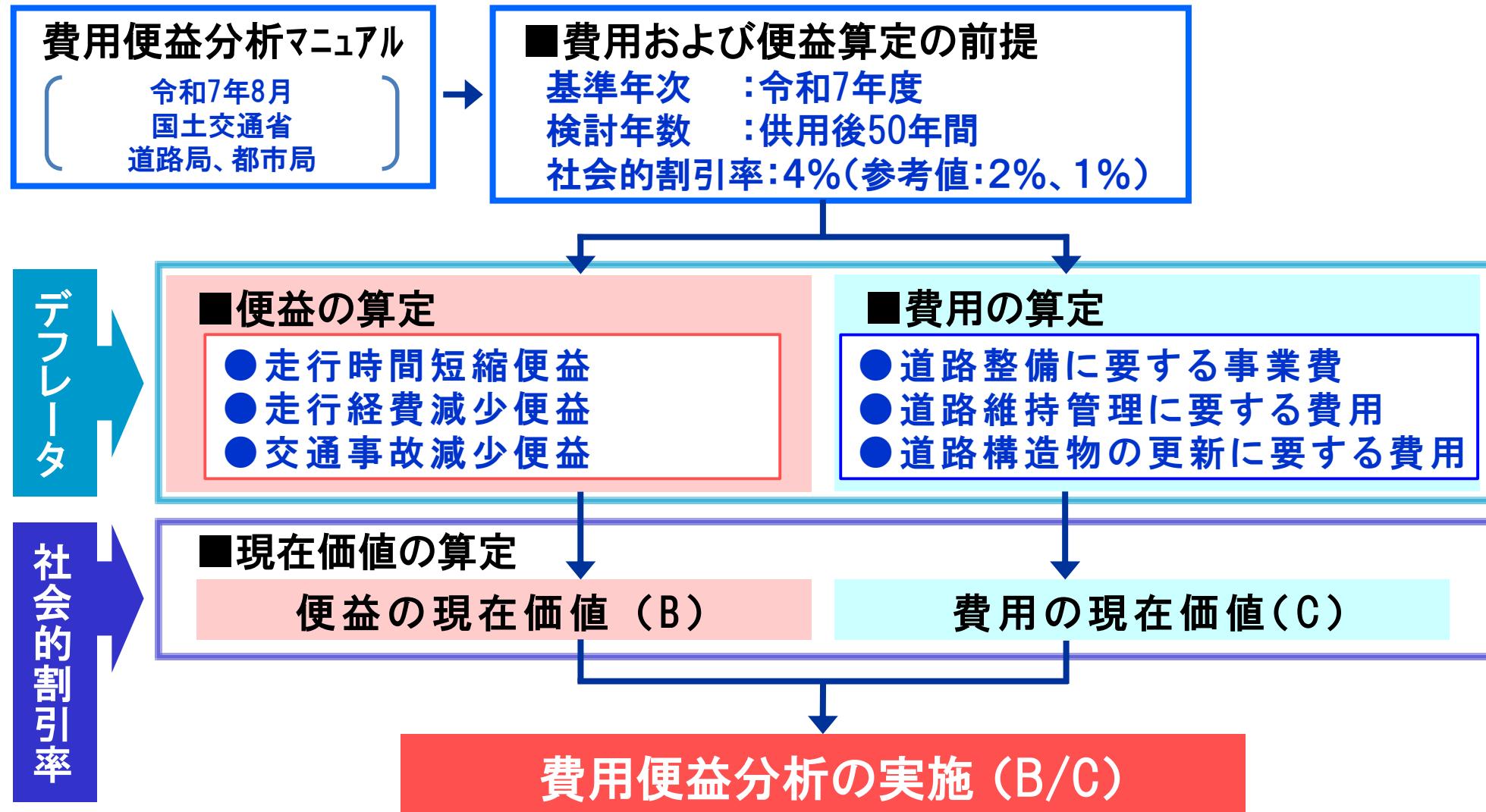
### 【死傷事故率とは】

- 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)  
= 年間死傷事故件数／走行台キロ (走行距離×年間交通量)  
※走行台キロ: R3センサスを使用

出典：警察庁オープンデータベース (R2～R5)

# 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

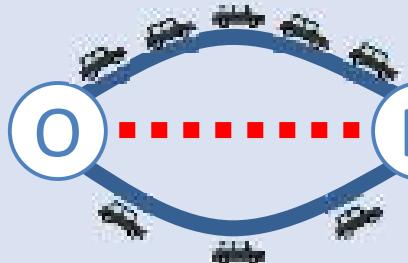
## (2) 便益の算定方法

### 交通量の推計

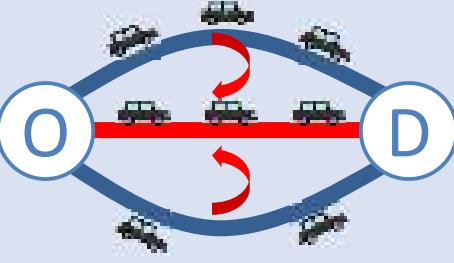


道路整備の有無によるそれぞれの交通量、走行速度等を推計

整備無(without)



整備有(with)



### 走行時間短縮便益

+

### 走行経費減少便益

+

### 事故減少便益

||

### 総便益(B)

= 道路整備無の走行時間の価値 - 道路整備有の走行時間の価値  
(without) (with)

= 道路整備無の走行経費 - 道路整備有の走行経費  
(without) (with)

= 道路整備無の交通事故損失額 - 道路整備有の交通事故損失額  
(without) (with)

# 4. 事業の投資効果

## (3) 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)
	520億円	50億円	3億円	573億円	
費用(C)	事業費	維持管理費	総費用	542億円	1.1
	538億円	4億円	542億円		

### 【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)
	520億円	50億円	3億円	573億円	
費用(C)	事業費	維持管理費	総費用	275億円	2.1
	271億円	4億円	275億円		

基準年：令和7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

## (4) 費用便益比の算定結果

B/C  
の比較

	今回評価（R7）	前回評価（R2）	備考
費用便益マニュアル	令和7年8月版	平成30年2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7年度	令和2年度	・基準年次の更新
供用予定年次	令和22年度	令和12年度	・供用予定年次の見直し
分析対象期間	供用後50年	供用後50年	—
基礎データ	平成27年度 道路交通センサス	平成22年度 道路交通センサス	・基礎データの更新
計画交通量	259～314（百台／日）	263～315（百台／日）	
総便益（B）	573億円	639億円	・基礎データ、基準年次の更新
総費用（C）	542億円	360億円	・事業費増加
費用便益比（B/C）	1.1	1.8	・B/C 1.9（社会的割引率2%） ・B/C 2.6（社会的割引率1%）

事業費  
の比較

	今回評価（R7）	前回評価（R2）	備考
事業費	590億円	421億円	・事業費増加（約170億円）

# 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）



出典：

現況交通量：R1.11.19交通量調査(7時～19時)

整備後交通量：現況交通量を元にした予測値

混雑度：交通量／R3センサス交通容量

# 4. 事業の投資効果

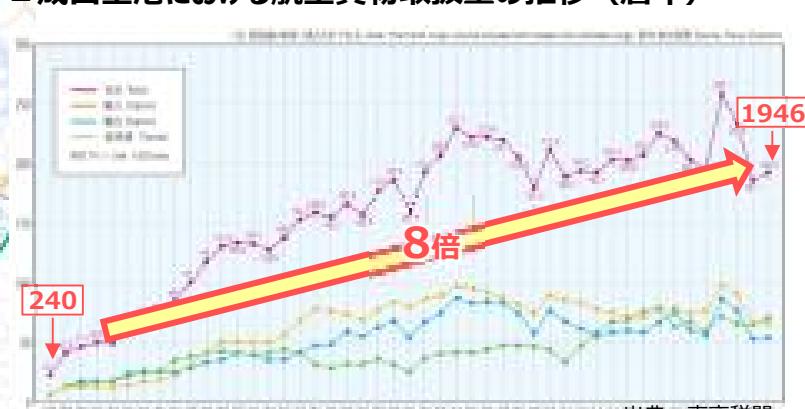
## (6) 物流効率化の支援(便益の算定に含まれていない効果)

- ・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「成田空港第2の開港プロジェクト」を進めており、交通需要が今後増加が期待される。
- ・北千葉道路の全線整備により、新たな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。

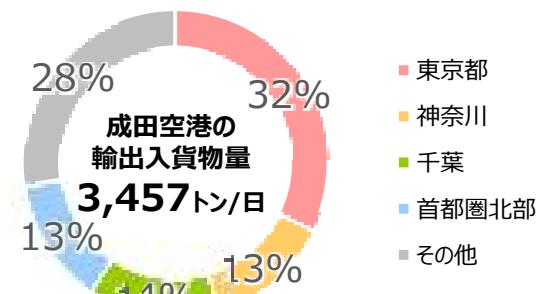
■ 北千葉道路と東京外かく環状道路の連携による新たな物流ルートの形成



■ 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（2024）



## 4. 事業の投資効果

## (7) 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



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

出典：千葉県地域防災計画（R6）  
千葉県HP（救命救急センターの指定について）  
令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

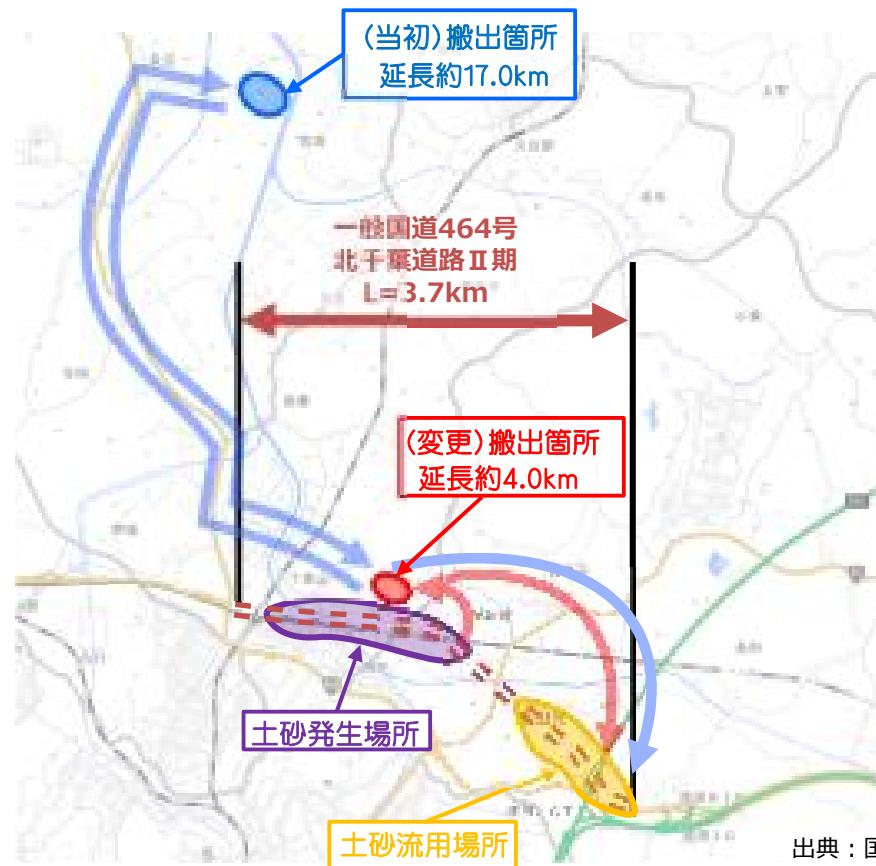
# 5. コスト縮減

## (1)コスト縮減への取り組み①

### ○橋梁工事による発生土の搬出箇所変更に伴う事業費の削減(1.5億円 減)

・橋梁工事による発生土(約5.1万m<sup>3</sup>)について、当初搬出を予定していた箇所(L=17.0km)から、近隣搬出箇所(L=4.0km)が確保できたことで、運搬費のコスト縮減がはかれた(約1.5億円減)。

【位置図】



### ■運搬土量

項目	発生土量	縮減額
(当初) 搬出箇所L=約17.0km ↓ (変更) 搬出箇所L=約4.0km	約5.1万m <sup>3</sup> (見込み)	1.5億円

出典：国土地理院地図

## 5. コスト縮減

### (2)コスト縮減への取り組み②

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)⇒『1.1』

○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新たな輸送ルート構築等の物流効率化



事業を継続し、効果の早期発現を目指す