

事業再評価

社会資本整備総合交付金(道路事業) 一般国道409号 富里拡幅

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

起点：富里市七栄

なりた し なみきちょう
終点：成田市並木町

延長 : $L=1.9\text{km}$

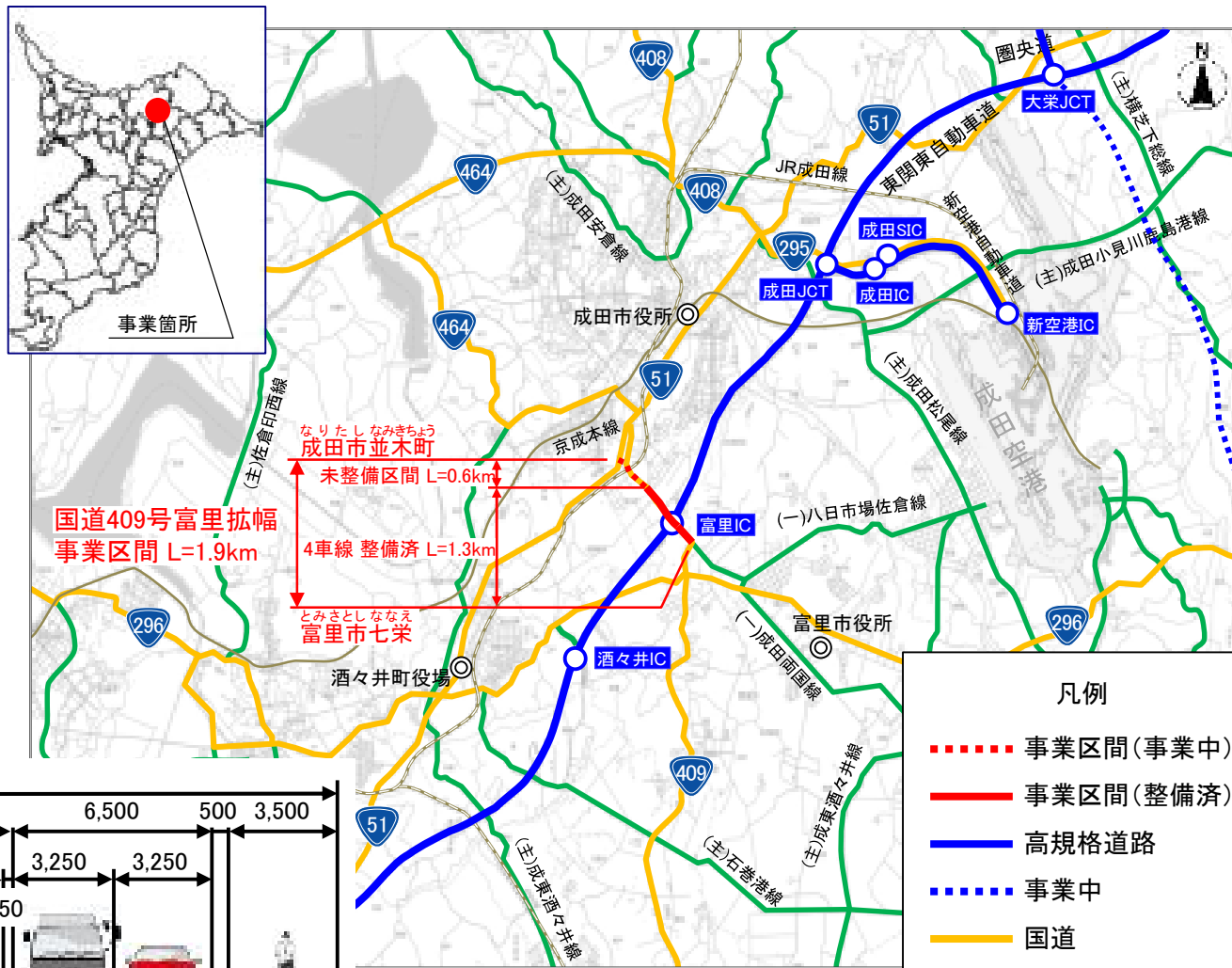
幅員：W=25m(4車線)

道路規格：第4種第1級

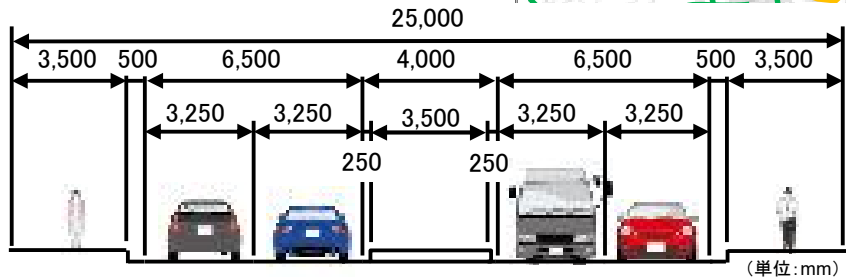
設計速度：60km/h

全体事業費：90.1億円







国道409号富里拡幅の位置



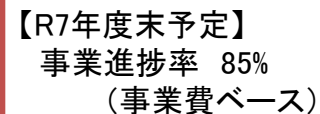
計画横断図



凡例

-  事業区間(事業中)
 事業区間(整備済)
 高規格道路
 事業中
 国道
 県道

(1)事業の進捗状況

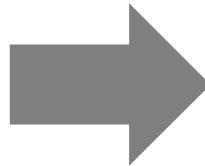


2. 事業の進捗状況

(2)－1 事業費増加の要因

前回評価(R02再評価)

80.6億円



今回評価(R07再評価)

90.1億円 (約9.5億円増)

項目	内容
工事費・用地費・補償費 の増加 (9.5億円)	①補償工法変更に伴う事業費の増加 (増額 4.4億円) ②地価上昇に伴う事業費の増加 (増額 2.1億円) ③労務単価・資材コスト上昇に伴う事業費の増加 (増額 3.0億円)

2. 事業の進捗状況

(2)－2 事業費増加の要因①

○補償工法変更に伴う事業費の増加(4.4億円 増)

・用地取得に伴う、詳細な調査を踏まえ、補償工法を変更したため、補償費が増加。

【現状】

建物の一部が道路予定地に干渉

【当初予定：除却工法】

干渉部分のみ除却工法にて補償

【変更計画：構外再築工法】

分割可能な箇所で除去し、
構外再築工法で補償。

構造上重要な柱
があり、除却
範囲が拡大

道路予定地

道路予定地

道路予定地

構内での再築は駐車場
面積が減少してしまう
ことから、困難

道路予定地

2. 事業の進捗状況

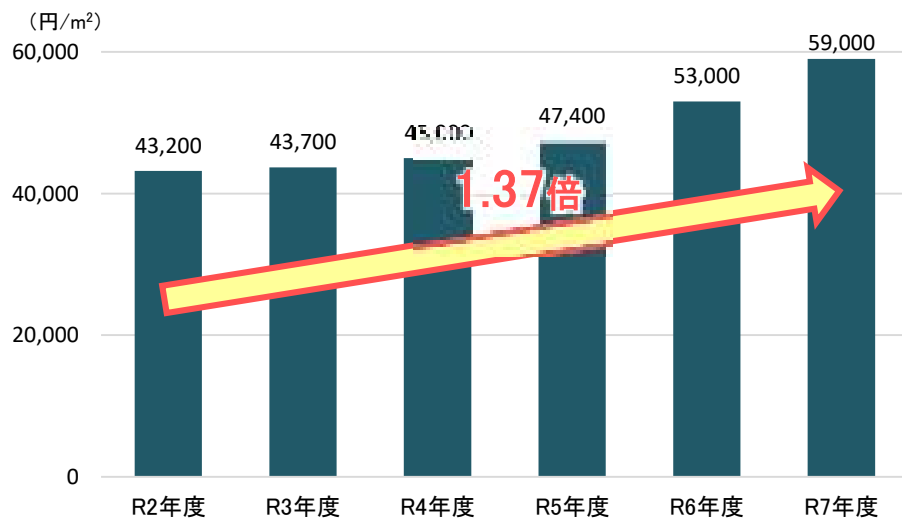
(2)－2 事業費増加の要因②

○地価上昇に伴う事業費の増加(2.1億円 増)

・千葉県地価調査において、事業区間近傍である成田市並木町字角林谷132番2における地価が43,200円/㎡(令和2年度)から59,000円/㎡(令和7年度)まで上昇したことにより用地費が増加。

○残用地費 5.73億円【R2時点】×1.37＝7.85億円 増額 約2.1億円

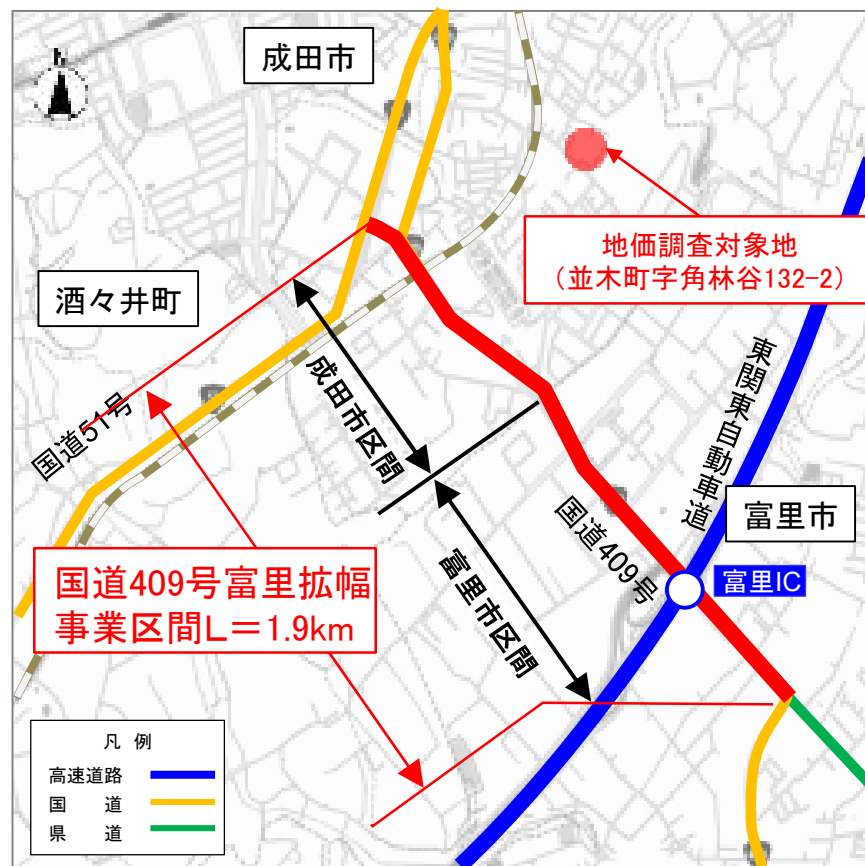
■地価の推移(成田市並木町字角林谷132-2)



引用元(出典)

・地価調査・地価公示:千葉県

<https://www.pref.chiba.lg.jp/youchi/toukeidata/chika/index.html>



2. 事業の進捗状況

(2)－2 事業費増加の要因③

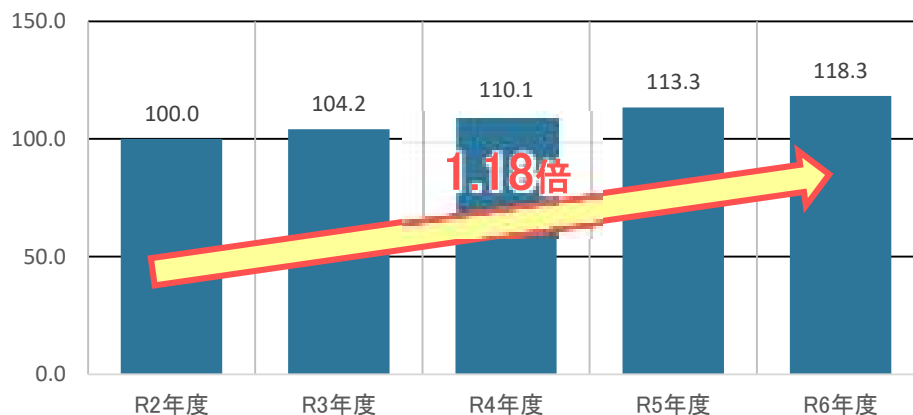
・ 建設費デフレーターによる令和13年度までの工事費上昇による事業費増	約2.7億円
・ 週休2日制度の取組による事業費増	約0.3億円
合計	約3.0億円

○ 残工事に対しての工事費割増 $14.77 \text{ 億円 (残事業費【R2時点】)} \times 1.18 = 17.4 \text{ 億円}$ 増額 約2.7億円

○ 週休2日制度の取組割増 $14.77 \text{ 億円 (残事業費【R2時点】)} \times 1.02 = 15.1 \text{ 億円}$ 増額 約0.3億円

労務単価・資材コスト上昇による増額合計 $2.7 \text{ 億円} + 0.3 \text{ 億円} = \text{約} 3.0 \text{ 億円}$

■ 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

・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



R2再評価時

R7現在

R13
事業完了予定

延伸理由

用地買収に際し、設計の見直しや補償方法の変更が生じたため、不測の時間を要した。

<参考> 用地進捗状況(令和7年度末見込み)

全体	90%
----	-----

対策

事業期間までに完了できるよう、これまで以上に用地取得や工事の進捗および工程管理を図っていく。



3. 社会経済情勢

(1) 渋滞状況

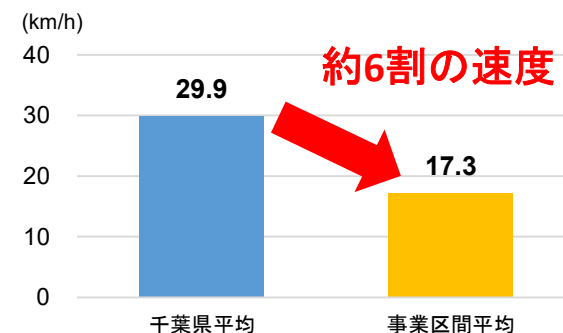
- ・富里拡幅の事業区間では、混雑時旅行速度は千葉県平均の約6割程度(約17km/h)
- ・特に(仮)R409交差点では、朝ラッシュ時に並木南方面へ最大380mの渋滞が発生。



■ (仮)R409交差点の渋滞状況



■ 混雑時旅行速度

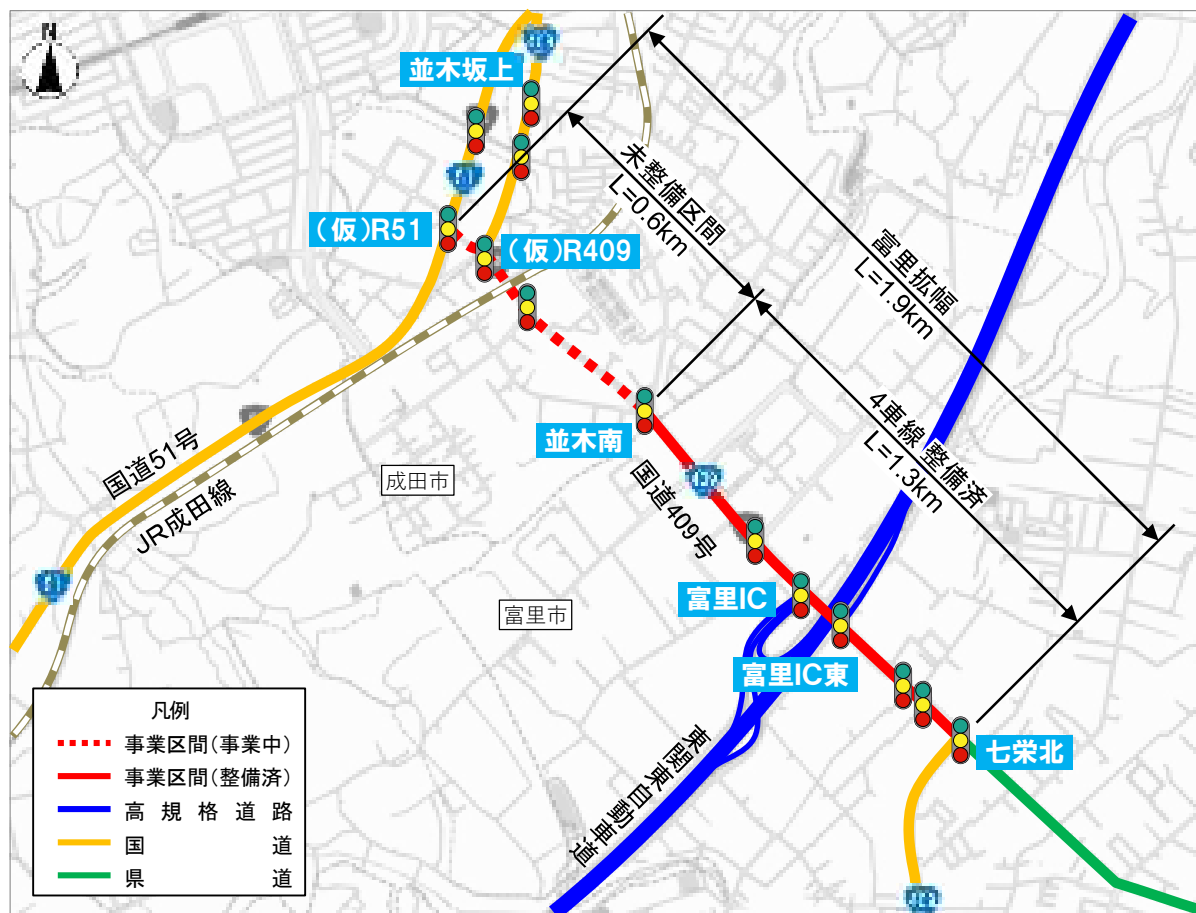


出典
最大渋滞長: 交通量調査結果(R7.5.13(火)実施)
混雑時旅行速度: R3道路交通センサス

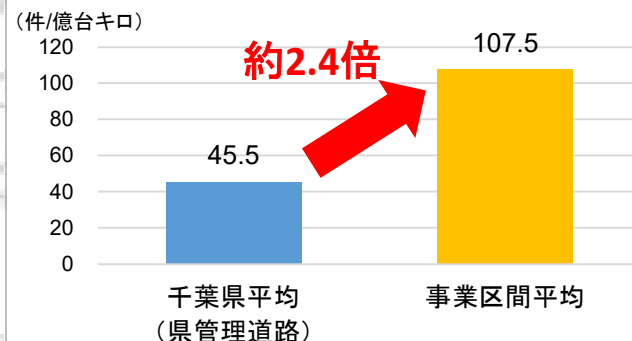
3. 社会経済情勢

(2) 交通事故の発生状況

- ・事業区間の死傷事故率(R1～R4)の平均は約108件/億台kmであり、県内平均の約2.4倍。
- ・事故類型別では車両相互が92%となっており、うち約半分が追突。

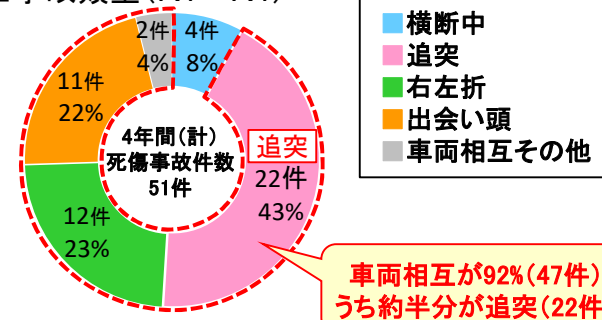


■死傷事故率(R1～R4)



出典: ITARDAデータ(R1～R4)

■事故類型(R1～R4)



【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)

$$= \frac{\text{年間死傷事故件数}}{\text{走行台キロ (走行距離} \times \text{年間交通量)}}$$
- ※走行台キロ: R3センサスを使用

4. 事業の投資効果

(1) 費用便益比の算定

費用便益分析マニュアル

令和7年8月
国土交通省
道路局、都市局

■費用および便益算定の前提

基準年次 : 令和7年度
検討年数 : 供用後50年間
社会的割引率 : 4% (参考値: 2%、1%)

デフレーター

■便益の算定

- 走行時間短縮便益
- 走行経費減少便益
- 交通事故減少便益

■費用の算定

- 道路整備に要する事業費
- 道路維持管理に要する費用
- 道路構造物の更新に要する費用

社会的割引率

■現在価値の算定

便益の現在価値 (B)

費用の現在価値 (C)

費用便益分析の実施 (B/C)

4. 事業の投資効果

(2) 便益の算定方法

交通流の推計



走行時間短縮便益

+

走行経費減少便益

+

交通事故減少便益

||

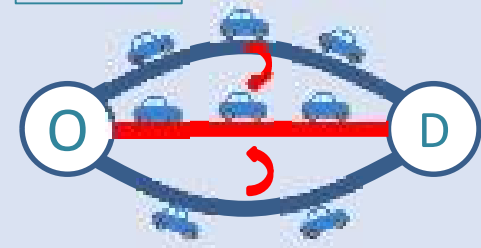
総便益 (B)

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)



= 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)
	440億円	11億円	1.08億円	453億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	2.7
	162億円		2.8億円	165億円	

【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)
	245億円	9億円	0.65億円	254億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	20.7
	11億円		0.9億円	12億円	

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	費用便益マニュアルの更新
対象延長	1. 92km	1. 92km	
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14年度	令和9年度	設計見直し 補償方法の変更
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
推計交通量	406(百台/日) (R22推計)	396(百台/日) (R12推計)	基礎データの更新
総便益(B)	453億円	412億円	
総費用(C)	165億円	119億円	基準年次の更新、 事業費の増加、等
B/C	2. 7	3. 5	

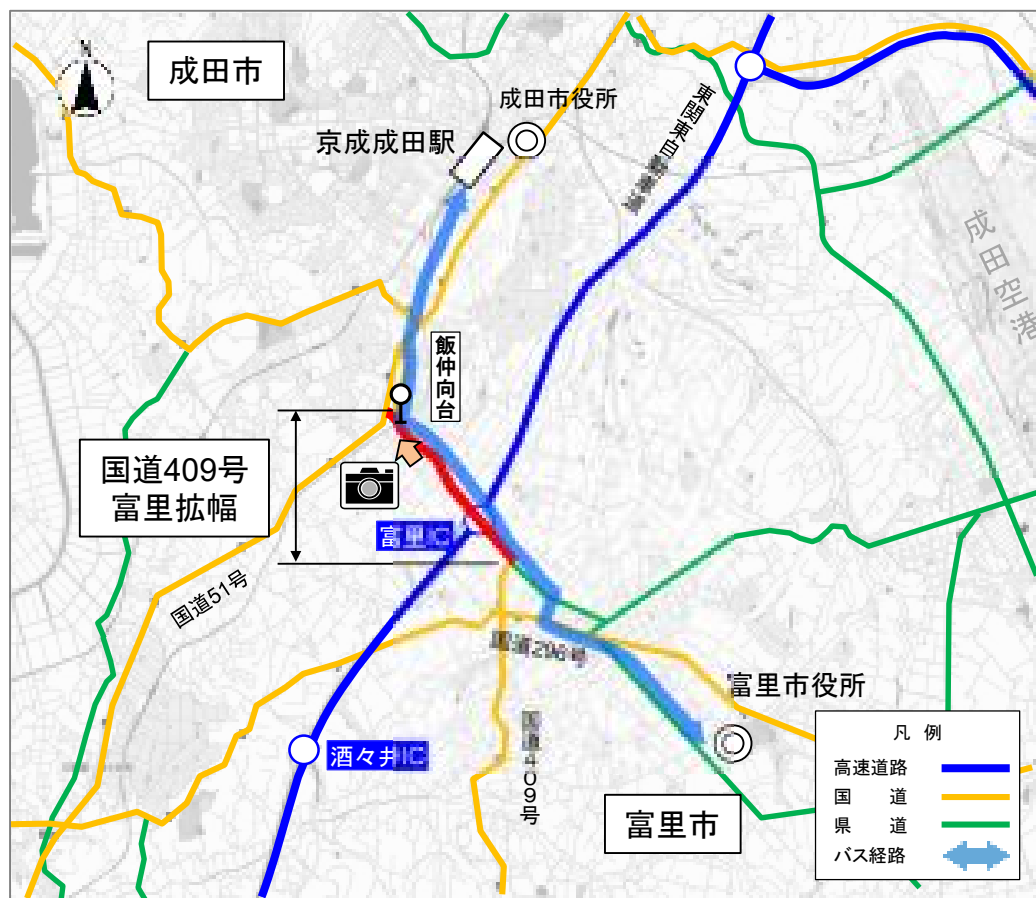
事業費 の比較

	今回評価(R7)	前回評価(R2)	備考
事業費	90. 1億円	80. 6億円	

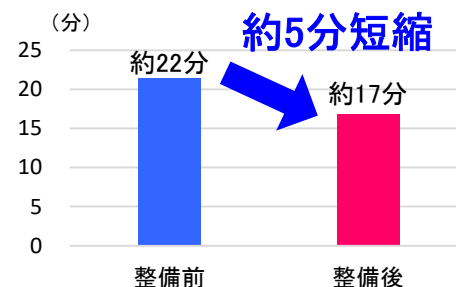
4. 事業の投資効果

(5) 整備効果(走行時間短縮)

- ・4車線化による交通容量の増大により、渋滞緩和や旅行速度の向上が期待される。
- ・富里市役所から京成成田駅への所要時間が約5分短縮されるなど、生活の利便性が向上する。



■ 富里市役所から京成成田駅への路線バス所要時間の変化



※整備前: 富里拡幅区間はR3センサス昼間12時間平均旅行速度
整備後: 富里拡幅区間は規制速度60km/h
共通: その他R3センサス区間は昼間12時間平均旅行速度
R3センサス区間外は30km/hとした

■ 路線バス停
(飯仲向台)の状況



京成バス千葉イーストの声
(R7ヒアリングより)

飯仲向台(成田駅行)で乗降扱いしてから出発する際、右折レーンに侵入しづらい。整備により、渋滞が減り、定刻通り運行しやすくなることを期待する。

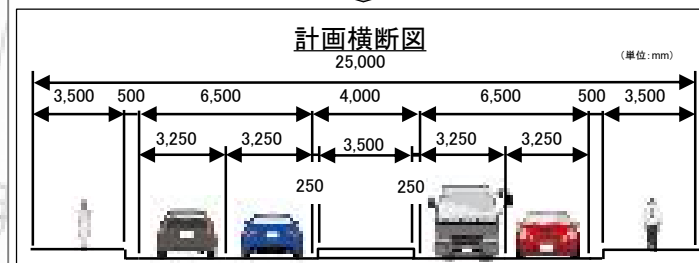
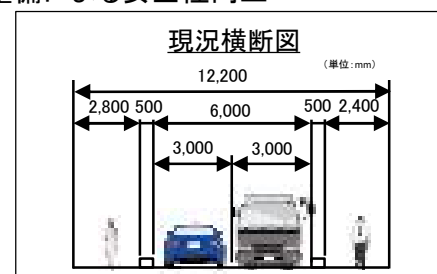
4. 事業の投資効果

(6) 沿道環境の改善

- ・事業区間の一部区間は小学校の通学路に指定されているが、歩道狭小区間を含む。
- ・歩道の拡幅により、歩行者の安全性の向上が期待される。
- ・周辺の生活道路でも、国道409号に交通が転換することによって、交通事故の減少が期待される。



■歩道整備による安全性向上



未整備区間(写真①)



整備済区間(写真②)



出典: 成田市通学区域(国土数値情報)

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)

【理由】

事業全体

残事業費

○費用便益比(B/C)⇒『2.7』

『20.7』

○整備効果

- ・4車線化による所要時間の短縮
- ・歩道整備による沿道環境の改善



事業を継続し、効果の早期発現を目指す