

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

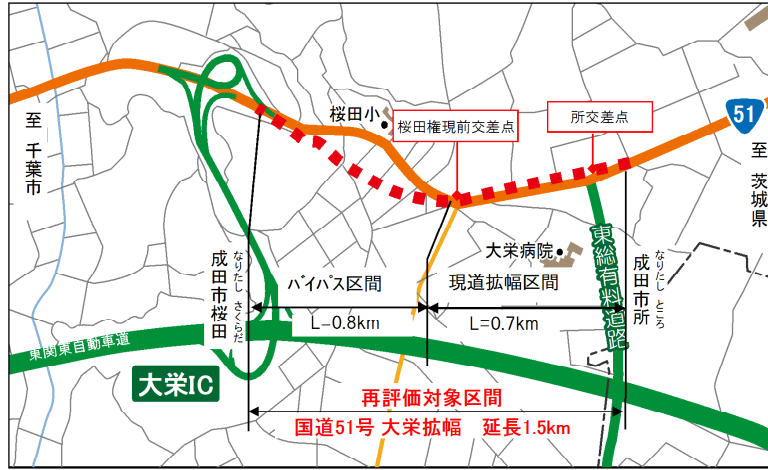
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道 ^{だいたいかくふく} 51号大栄拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：千葉県成田市桜田 至：千葉県成田市所	延長	1.5km		
事業概要					
<p>一般国道51号は、千葉市と東葛地域の主要な都市である成田市、香取市などを経て茨城県水戸市に至る延長約124kmの幹線道路である。このうち「大栄拡幅」は成田市桜田から同市所に至る一部バイパス計画を含めた1.5kmの現道拡幅事業である。当該事業は、東関東自動車道大栄ICと東総有料道路のアクセス向上が図られるとともに、交通渋滞の緩和および交通安全性の向上を図るものである。</p>					
S63年度事業化	H13年度都市計画決定 (H-年度変更)	H17年度用地着手	H-年度工事着手		
全体事業費	約50億円	事業進捗率	約38%	供用済延長	-km
計画交通量	25,700~29,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 3.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 26/50 億円 (事業費：22/46億円) (維持管理費：3.9/3.9億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 82/82億円 (走行時間短縮便益：77/77億円) (走行費用減少便益：3.0/3.0億円) (交通事故減少便益：1.9/1.9億円)	基準年 平成25年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.5~1.9（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.9~3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.6~1.7（事業費 ±10%）事業費：B/C=3.1~3.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5~1.8（事業期間±2年）事業期間：B/C=2.9~3.4（事業期間±2年）</p>					
事業の効果等					
<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の主要渋滞ポイントである桜田権現前交差点を中心に交通混雑が発生。 大栄拡幅の整備により渋滞の緩和が見込まれる。 <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の桜田権現前交差点では、全国平均の1.2倍の死傷事故が発生。 大栄拡幅の整備により、交通事故の減少が期待できる。 <p>③安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の通学路指定区間は歩道が狭い箇所が点在し歩行者の安全性に問題。また、カーブ区間が連続し交通事故が多発。 大栄拡幅の整備により歩道幅員が広くなるとともに道路線形の見直しにより良好な道路空間を確保。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>・千葉県知事からの意見： 一般国道51号大栄拡幅は、東関東自動車道の大栄ICと東総有料道路のアクセス向上を図るとともに、当該区間の交通渋滞の緩和や交通安全確保のために重要な事業であり、早い完成に向け推進を図りたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
-					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の用地取得率は38%（H25.5末時点、面積ベース）。 今後も、引き続き用地の取得を実施し、事業推進を図る。 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<ul style="list-style-type: none"> 成田空港建設反対等により事業化後から都市計画決定までに13年間要したが、都市計画決定後は用地の取得を推進中であり、早期完成に向けて事業促進を図る。 					
施設の構造や工法の変更等					
-					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏				

まると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。