

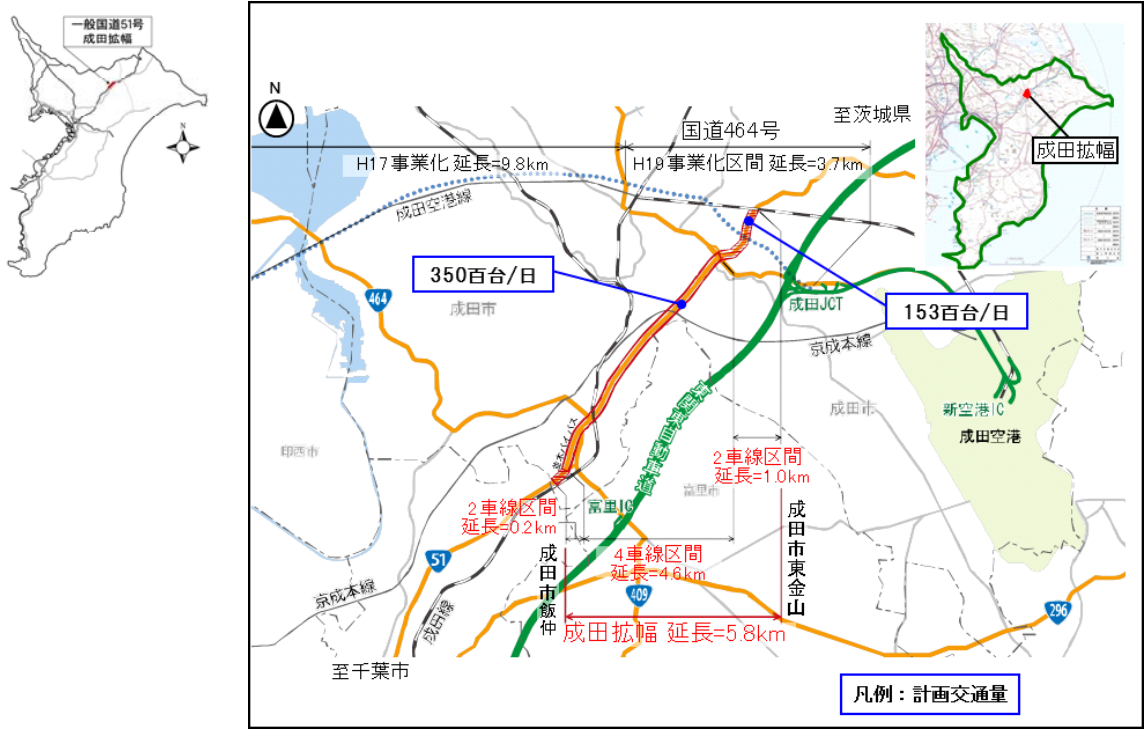
## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

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51号 <small>なりたかくふく</small> 成田拡幅	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：千葉県成田市飯仲 至：千葉県成田市東金山		延長	5.8km	
<b>事業概要</b> 国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長124kmの幹線道路である。成田拡幅は、成田市内の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境改善の確保を目的に計画された、延長5.8kmの現道拡幅事業である。				
S45年度事業化	S43年度都市計画決定 (H17年度都市計画変更)	S46年度用地着手	S46工事着手	
全体事業費	約240億円	事業進捗率	86%	
計画交通量	15,300~35,000台/日		供用済延長	4.6km
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.5  (残事業) 2.7	総費用： (残事業)/(事業全体) 30/732億円 (事業費：27/716億円) (維持管理費：3.4/16億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 82/1,069億円 (走行時間短縮便益：59/979億円) (走行費用減少便益：23/65億円) (交通事故減少便益：0.40/25億円)	基準年： 平成26年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.5~1.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.5~1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.5 (事業期間±1年)				
<b>【残事業】</b> 交通量：B/C=2.6~2.9 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.5~3.0 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.6~2.8 (事業期間±1年)				
<b>事業の効果等</b> ①交通混雑の緩和 ・成田拡幅区間の損失時間(236千人時間/年・km)は、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約9倍である。 ・2車線区間の整備により、国道51号の渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・成田拡幅区間の死傷事故率(119.4件/億台km)は、全国平均(102.6件/億台km)の約1.2倍である。 ・成田拡幅区間の死傷事故の内訳は、渋滞末尾での追突事故が約6割を占めることから、成田拡幅の整備により混雑緩和による事故の減少が期待される。				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 千葉県知事の意見 ・一般国道51号成田拡幅は、交通渋滞の緩和や交通安全の確保に資するとともに、成田空港周辺地域の物流の円滑化、地域経済の活性化につながる重要な事業である。 今年度には、成田空港の年間発着枠が30万回までに拡大されるとともに、現在事業中の北千葉道路の進展に伴い、当該道路への利用交通の流入が見込まれることから、成田市市内の交通の円滑化のため、引き続きコスト縮減に努めながら、事業の早期完成を図られたい。				
<b>事業評価監視委員会の意見</b> ・事業の継続を承認する。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・事業化時は4万人余りだった人口が、2005年には約10万人を突破し、市街化が拡大した。 ・周辺施設及び交差点道路からの流入交通が多く、成田拡幅区間に交通が集中し渋滞が発生している。 ・昭和53年成田空港開港。 ・平成3年成田空港駅開業。				
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・昭和45年に事業化、用地進捗率92%、事業進捗率86%、(平成26年3月末時点) ・平成13年度まで：成田市並木～成田市寺台間 延長=4.6km (4/4) 開通 ・現在までに、4.6km区間で4車線供用しており、残る1.2km区間を引き続き事業中。				
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・起点側の飯仲～寺台間については、平成25年度より工事着手。 ・終点側の寺台～東金山間については、地元や関係自治体と設計等の協議や地元調整を行っている状況。 ・今後も、用地交渉や地元協議を進め、用地取得や工事を進めていく。				
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。				

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。